

1 Memoria





MADRID RECUPERA Estrategia de Regeneración Urbana



MADRID

Área de Gobierno de Desarrollo
Urbano Sostenible

Dirección General de Planificación Estratégica

Calle Ribera del Sena, 21 - 28042 Madrid

www.madrid.es



Edición

Ayuntamiento de Madrid

Área de Gobierno de Desarrollo Urbano Sostenible
Dirección General de Planificación Estratégica

Delegado del Área de Gobierno de Desarrollo Urbano Sostenible

José Manuel Calvo del Olmo

Coordinación

Silvia Villacañas Beades,
Directora General de Planificación Estratégica
Raquel del Río Machín / M^a Pilar Pereda Suquet
Asesoría Gabinete Delegado

Redacción

Beatriz Blanco García / Mónica Ángela de Blas Gutiérrez / León Calvo Mayoral / Mónica Cid Rusiñol / Fernando Colodrón Gómez / Carlos Corral Sáez / M^a Carmen Hernanz Calderón / Juan José Márquez Martín / Manuel Márquez Pérez / Mercedes Martín Caballero / Francisco Javier Martín Lluch / Emilio Martínez Vidal / Luis Mayor Sanz / M^a Mar Moralejo Marino / Gloria Ramírez Calvo / Paloma Real Gallego / M^a Cruz Rojí Álvarez / Juan Miguel Serrano Serrano / Paloma de la Torre Binimelis / Silvia Villacañas Beades

Diseño y maquetación / Cartografía temática

José Ángel del Campo Rodríguez / Mónica Cid Rusiñol / Alejandro Ciganda González

Producción

Ignacio del Castillo Yanes / Daniel González Jiménez / Susana Gumiel Nadador / Justo Jiménez Moyano

Han participado

Amelia de Andrés Irazazábal / Eva Arrendondo Domínguez / Ana Isabel Ballesteros Herráiz / Carmen Bernal Merino / Ana Isabel Bustos Compán / M^a del Coro Costero Costero / Almudena Elices Martín / Jesús Manuel Fernández-Montes García / M^a Yolanda del Fresno Retamosa / Purificación García Huerta / Ana Marta García Malanda / Belén García-Lago Acebo / Luis Garrido González / Raúl Gómez Sabroso / Rosa M^a Hurtado Gómez / M^a del Romeral López Caverro / M^a Araceli López de Pedro / Bárbara Lorenzo Rivas / Elena Mascareñas Nogueiras / M^a Dolores Matías Martín / Cristina Moliner Hormigos / Joaquín Muñiz Pérez, / Josefa Muñoz Delgado / Pedro Ortega Ventureira / Javier Pérez Marco / Mónica Prellezo López / Eva Ramos López / Eva Resco González / África Retana Gallego / M^a Azucena Rueda Sáez / M^a Carmen Sánchez Pantoja / Úrsula Sanz Sebastián / Noemí Sarmiento Guede / Francisca Tabuyo Redondo / M^a Luisa Tamayo Prada / Diana María Utrilla Fernández

Fotografía ©

Dirección General de Planificación Estratégica, fondo fotográfico / Carlos Roca / Paisajes Españoles S.A. / Suravia S.A.

MEMORIA

5.....Presentación por el Delegado del Área de Gobierno de Desarrollo Urbano Sostenible

CONTEXTO Y ANTECEDENTES

9.....Marco urbanístico existente
11.....Marco internacional
13.....La Cumbre de Quito y la nueva Agenda Urbana

EL PLAN MAD-RE. MADRID RECUPERA

24.....Eje 1- Reequilibrio territorial
26.....Eje 2- Espacio público y la movilidad
29.....Eje 3- Rehabilitación edificatoria
31.....Diagnóstico urbano
43.....Ámbito de actuación: el mapa de APIRU
47.....Ayudas a la rehabilitación de edificios
52.....Los resultados del Plan MAD-RE 2016
56.....El Plan MADRID RECUPERA en los distritos
67.....Tipos de actuaciones
78.....Actuaciones destacadas

UNA NUEVA CULTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO

99.....Contexto histórico
103.....El Plan A de calidad del aire y cambio climático
106.....Actuaciones estratégicas de movilidad y espacio público

EL NUEVO MODELO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

120.....Marco general municipal
123.....Iniciativas de participación en el Área de Gobierno de Desarrollo Urbano Sostenible
128.....El Plan MADRID RECUPERA en el marco de participación

DESARROLLO Y PRESUPUESTO DEL PLAN

132.....Presupuesto del Plan
136.....Desarrollo y estructura organizativa

Presentación

Madrid está cambiando. Una vez agotado el modelo expansivo consistente en la calificación masiva de suelo y ocupación del territorio hasta “el límite de su capacidad”, es el momento de volver la mirada hacia la ciudad existente. Hacia esos barrios construidos durante los años cincuenta, sesenta y setenta que han sido olvidados por las administraciones en las últimas tres décadas.

Son las gentes que habitan estos barrios quienes más atención necesitan. Porque Madrid es una de las grandes capitales europeas donde la desigualdad social y territorial es más acusada. Y no podemos permitir que esa brecha siga creciendo. Ya no se trata de inflar burbujas inmobiliarias (u olímpicas) como única vía de desarrollo sino de garantizar el “derecho a la ciudad”, de generar ciudades inclusivas, habitables y justas. La búsqueda de la justicia espacial guía las políticas urbanísticas de nuestro gobierno municipal.

Es por ello que una de nuestras líneas estratégicas de actuación ha sido la apuesta por la rehabilitación edificatoria y la regeneración urbana. Y por eso lanzamos el Plan Mad-Re (MADrid Regenera), un programa destinado a mejorar la vida de la gente ayudándoles a rehabilitar sus viviendas y renovar sus espacios públicos.

Este plan ha llegado ya a muchos rincones de la periferia madrileña. Pero las subvenciones a fondo perdido para financiar obras de accesibilidad y eficiencia energética son solo la primera etapa. Es necesario concentrar mayores esfuerzos de inversión en la corrección de los déficits de habitabilidad y calidad de vida, atendiendo de manera especial a los barrios más vulnerables y rediseñando las estructuras productivas, comerciales y de servicios para adaptarlas a nuevas demandas de la economía.

Madrid Regenera es un cambio de modelo de ciudad. Un programa de actuaciones para hacer de Madrid una ciudad más sostenible, eficiente e integrada y mejorar la calidad de vida de sus habitantes. Un programa marco de actuaciones con un enfoque integral, que entiende la ciudad como un todo, donde

el urbanismo, la movilidad, el espacio público, los derechos sociales y ambientales, el paisaje, la memoria, etc., forman parte de un conjunto unitario. Un plan que orienta la acción en el corto, medio y largo plazo, que puede ir desarrollándose con planes y proyectos de diferentes escalas y que también puede servir de base a las políticas sectoriales. Un plan para que Madrid sea una ciudad más justa, inclusiva y feminista.

Asumiendo la incapacidad del Plan General para definir un modelo de ciudad y entendiendo que el planeamiento debe ser el resultado de un proceso de reflexión previo sobre el futuro de la ciudad y no el instrumento que lo condicione, este gobierno municipal apuesta por la planificación estratégica a través de Planes Directores que establezcan las decisiones fundamentales en la construcción de la metrópolis. A su vez, pensamos que era obligado implicar a los usuarios de la ciudad en la elaboración de este documento a través del conjunto de herramientas de participación (presencial y digital) que hemos impulsado desde el gobierno municipal. De esta forma, podemos decir con orgullo que este documento ha sido elaborado a través de la participación activa de un gran número de vecinas y vecinos de Madrid, recuperando así la dimensión pública de la planificación urbana.

Madrid Regenera es la apuesta del Ayuntamiento de Madrid para hacer de Madrid una ciudad del siglo XXI, capaz de abordar los grandes retos de nuestro tiempo como son desigualdad social y el desequilibrio territorial, la lucha contra el cambio climático, las dificultades estructurales de acceso a la vivienda y la construcción de un nuevo modelo productivo mediante la acogida de actividades emergentes donde también tengan cabida la economía social y colaborativa y la autogestión.

Presentamos un plan para una sociedad nueva. Una sociedad que, como en tantas ocasiones, va muy por delante de las instituciones.

José Manuel Calvo del Olmo

Delegado del Área de Gobierno de Desarrollo Urbano Sostenible

MADRID RECUPERA

Estrategia de Regeneración Urbana

Contexto y antecedentes

El Plan MAD-RE. Madrid Recupera

Una nueva cultura de movilidad y espacio público

El nuevo modelo de participación ciudadana

Presupuesto y desarrollo del Plan

Contexto y antecedentes

El 24 de mayo de 2015, se celebraron en España elecciones municipales. Como resultado fué elegida alcaldesa Manuela Carmena Castrillo, cabeza de lista de la coalición Ahora Madrid, candidatura concebida como espacio de confluencia ciudadana, en la que se integraban Podemos, Ganemos Madrid, Izquierda Unida, Equo y personas independientes sin adscripción a ningún partido. La coalición obtuvo la alcaldía a través del apoyo del Grupo Municipal del PSOE en la sesión de investidura, e inmediatamente formó un Gobierno Municipal de corte innovador, en línea con los constituidos en algunas de las mayores ciudades españolas, en lo que dio en denominarse Ayuntamientos del Cambio.

Efectivamente, desde sus primeras decisiones, el nuevo Gobierno empezó a poner en práctica los principios sobre los que se basaba su programa electoral, un documento que ya había sido elaborado de forma participada y colaborativa, mediante foros de discusión, talleres, y consultas a los círculos sectoriales y territoriales, a lo que se sumó la recogida, en la medida de lo posible, de las aportaciones y sugerencias formuladas por los ciudadanos. Como resultado de todo ello, se pusieron en marcha de inmediato tres medidas fundamentales: la revisión de algunos planes en curso tendiendo al interés general de la ciudadanía, una ambiciosa política de ayudas a la rehabilitación y una batería de actuaciones de movilidad y espacio público, todas ellas anticipando un cambio en las prioridades de la planificación de la ciudad. En ese momento también comenzó la colaboración en otras políticas de corte estratégico destinadas a organizar la ciudad de forma más justa, cohesionada, sostenible y participada, creando una nueva cultura urbana que permita revertir la tendencia anterior, con nuevos criterios y prioridades que dan protagonismo a la iniciativa pública en el desarrollo urbano.

En el terreno del urbanismo, el nuevo equipo de Gobierno se encontró con un escenario en el que se había iniciado una revisión del planeamiento general que se encontraba paralizada de hecho, mientras que en paralelo se preparaban una serie de operaciones con diferentes grados de desarrollo y tramitación, planteadas sobre criterios de rentabilidad económica,

sin tener en cuenta otros enfoques de tipo social, medioambiental y de movilidad, y sin una participación real de la ciudadanía. Fue el momento de desplegar una nueva perspectiva, acorde con las bases ideológicas y programáticas de la corporación surgida de las urnas. Acorde con ese cambio de perspectiva, el Área de Urbanismo, que se ocupa de esta temática, pasó a denominarse Área de Desarrollo Urbano Sostenible.

Marco urbanístico existente

En el momento presente es necesaria una revisión profunda de la legislación de suelo de la Comunidad de Madrid que incorpore la regeneración urbana y la actuación sobre la ciudad existente como uno de sus objetivos fundamentales. Parece indudable que la realidad urbana actual es muy diferente de aquella en la que se estableció el corpus normativo vigente en el urbanismo español.

Los cambios legislativos fundamentales en materia de rehabilitación y regeneración urbana, vienen impulsados por la denominada ley de las 3R de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas de 2013 que se traspone a la ley estatal del suelo y rehabilitación urbana de 2015 incorporando como objeto de la ley el fomento del rehabilitación de edificios y la regeneración y renovación de los tejidos urbanos existentes bajo los principios de desarrollo territorial y urbano sostenible. El marco legislativo regional, tiene actualmente el reto de adoptar una nueva regulación que incorpore la regeneración urbana para permitir actuaciones sin necesidad de modificaciones de plan general, facilitar la intervención de la administración en las situaciones de indefinición de la titularidad registral, incluso arbitrar condiciones para el incremento de edificabilidad con una finalidad exclusivamente de mejora de la edificación existente y viabilidad técnica y económica de la intervención estableciendo marcos de gestión adecuados.

Vivimos además una situación histórica peculiar, caracterizada por la velocidad de transformación de la ciudad, nunca vista con anterioridad. La sociedad en los últimos años ha tomado una deriva que impone una adaptación y una reutilización continua de los

espacios y los volúmenes. La situación ha adoptado algunas características como propias: la inestabilidad, la imprevisibilidad y los cambios sucesivos, de forma que puede decirse que los flujos predominan sobre los espacios. Nuestra regulación normativa, diseñada para operar sobre espacios, resulta inadecuada para regular flujos. Para eso se requiere un acercamiento al análisis y tratamiento de la ciudad diferente.

En Madrid, el Plan General de 1997 vigente, ha colmatado el término municipal, al considerar urbanizables todos los terrenos no protegidos por planeamientos de ámbito regional, de acuerdo con su declaración programática de hacer un planeamiento al límite de capacidad del territorio.

Nos encontramos en la actualidad con que la ciudad existente requiere una atención nueva, para poner al día las condiciones constructivas de los edificios de viviendas, así como los espacios públicos, en unos barrios construidos a partir de los años cincuenta del siglo pasado en otro contexto sociopolítico, que necesitan intervenciones, para mejorar la calidad de vida de sus habitantes, adaptarlas a las exigencias actuales y contribuir al reequilibrio urbano. La potente industria inmobiliaria de la ciudad puede encontrar un nuevo nicho de mercado en la rehabilitación de los barrios más vulnerables.

Por todo ello, al igual que buena parte de las ciudades españolas, para definir la ciudad futura, se ha decidido recurrir a una vía como es la del planeamiento estratégico, que consensué lugares y criterios de actuación para desarrollar a través de los instrumentos que impone el Plan General de 1997.



Barrio de la Concepción



Barrio del Pilar
Colonia San Vicente Paul

Finalmente, cualquier instrumento urbanístico va a actuar sobre zonas o barrios habitados, por lo que es fundamental operar sobre la base de un enfoque participativo, que busque el mayor grado posible de consenso, de forma que todos los intereses que confluyan en un ámbito determinado sean tenidos en cuenta y puedan compaginarse y armonizarse. Con esto, ya tenemos las condiciones a las que se ajusta el **Plan MADRID RECUPERA. Estrategia de Regeneración Urbana**: un instrumento novedoso, adaptado a una ciudad dinámica, que actúa sobre la ciudad existente, que es estratégico, más que urbanístico y que permite un alto grado de participación.

Marco internacional

El 25 de septiembre de 2015, la Asamblea General de las Naciones Unidas, reunida en Nueva York, aprobó un documento denominado Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, un plan de acción a favor de las personas, el planeta y la prosperidad que también pretende contribuir a la paz mundial y a la generalización de la justicia en todo el mundo. La agenda plantea 17 objetivos de desarrollo sostenible (ODS), con 169 metas a cubrir en los siguientes 15 años. Estos objetivos van dirigidos a erradicar la pobreza y fortalecer la sostenibilidad y prosperidad de las naciones, haciendo también referencia a otros temas como el cambio climático, la energía, la salud o la igualdad de género.

Estos objetivos son compromisos de los gobiernos que, si bien no son jurídicamente obligatorios, se espera que los países los adopten y establezcan marcos nacionales para su desarrollo e implementación.

Es una agenda renovada respecto a documentos anteriores como la Agenda 21, o el protocolo de Kioto, ante la evidencia irrefutable del problema de



Objetivos de Desarrollo Sostenible

cambio climático y el crecimiento de las desigualdades sociales entre ricos y pobres. Por primera vez, los Objetivos de Desarrollo Sostenible son universalmente aplicables a todos los países, de forma que la comunidad internacional cuenta con un nuevo y ambicioso marco para que todos los países colaboren en los retos comunes.

La Agenda 2030 supone una referencia importante para guiar la planificación urbana ya que el objetivo número 11 expresamente se dirige a las ciudades y establece las siguientes metas:

- 11.1 Acceso a la vivienda y los servicios
- 11.2 Transporte urbano sostenible y accesible, fomentar el transporte público y el acceso de colectivos más vulnerables, mayores, niños y discapacitados
- 11.3 Planificación y gestión participativas. Urbanización sostenible e inclusiva
- 11.4 Salvaguardar el patrimonio natural y cultural
- 11.5 Reducir pérdidas causadas por los desastres naturales, proteger colectivos vulnerables
- 11.6 Reducir el impacto ambiental per cápita en las ciudades, prestando especial atención a la calidad del aire y gestión de residuos
- 11.7 Acceso a espacios públicos y zonas verdes seguros, accesibles e inclusivos

Pero también hay otras metas que, aunque suponen un mayor reto para los países menos desarrollados, deben también inspirar la planificación de los gobiernos de los países más desarrollados, en temas como una agricultura renovada que luche contra el hambre, la sostenibilidad ambiental y el fomento de comunidades autosuficientes, el cuidado de la salud de la población, los desequilibrios en el acceso a la

educación, el fomento de la biodiversidad o la lucha por el ahorro de agua.

En ese marco, el Plan MAD-RE se inserta plenamente en las metas a conseguir dentro del ODS-11, por cuanto sienta las bases desde el diseño urbano, de una ciudad más inclusiva, justa y solidaria, en la que la mezcla de usos facilite la creación de redes de proximidad y recorridos paseables y ciclistas, en la que la accesibilidad sea universal, se priorice el transporte público, los espacios libre sean seguros y atractivos y las viviendas se doten de condiciones de aislamiento y eficiencia energética, contribuyendo a la sostenibilidad ambiental. Una ciudad policéntrica que permita a los ciudadanos de cada barrio desarrollar toda su actividad urbana en un entorno próximo, seguro y grato.

*Agenda 2030:
Plan de acción promovido por la ONU para el desarrollo sostenible
favor de las personas, el planeta y la prosperidad.*

La Cumbre de Quito y la Nueva Agenda Urbana

El Programa de Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos, gestionado por la Agencia UN-HABITAT se ocupa de promover el desarrollo equitativo de las ciudades.

La primera conferencia de ONU-Hábitat tuvo lugar en 1976 en Vancouver, en un contexto en el que dos tercios de la población mundial vivía en el medio rural, pero ya se anticipaba el crecimiento potencial del suelo urbano en las décadas venideras. La segunda cumbre de ONU-Hábitat, celebrada en Estambul en 1996, se centró en el objetivo de promover el desarrollo sostenible y fructificó en un documento de objetivos para el milenio, suscrito por 171 países, que cristalizó en las denominadas Agendas 21 que se comenzaron a implementar en todos los países suscriptores del acuerdo.

Veinte años después, afronta en ese contexto y bajo el lema de conseguir una ciudad inclusiva, segura, resiliente y sostenible, se celebró en Quito, en octubre de 2016, la conferencia ONU-Hábitat III a la que asistieron unas 50.000 personas. Esta cumbre ha supuesto un refuerzo al compromiso global con la urbanización sostenible, mediante la elaboración y puesta en marcha de una Nueva Agenda Urbana Mundial.

El Ayuntamiento de Madrid decidió integrarse plenamente en la red ONU-Hábitat, con quien hasta entonces no había tenido apenas contacto. El 11 de enero de 2016, la Alcaldesa de Madrid, Manuela Carmena y el Director Ejecutivo de ONU-Hábitat, Joan Clos, firmaron un MOU (memorando de entendimiento), con el objetivo de establecer una colaboración permanente entre ambos organismos. Como parte de ese acuerdo, con carácter previo a la participación en la cumbre de Quito, el Área de Gobierno de Desarrollo Urbano Sostenible organizó tres jornadas de trabajo y un encuentro internacional, todos ellos previos a la cumbre de Quito. Para las jornadas de trabajo se utilizaron diversos edificios dotacionales de titularidad municipal, situados en barrios periféricos, para subrayar la implicación con los vecinos de dichos barrios. El calendario de dichos eventos fue el siguiente:

Estas jornadas sirvieron para reflexionar sobre cuatro aspectos esenciales del nuevo urbanismo. La participación en las jornadas fue nutrida y los responsables técnicos municipales pudieron contrastar sus criterios y obtener una información muy valiosa para la elaboración de las propuestas que se trasladaron a la cumbre de Quito.



Programa de los trabajos previos a la Cumbre de Quito



En la Jornada sobre nuevos Instrumentos de Planificación se destacó como en las últimas décadas el planeamiento ha estado demasiado orientado a dar respuesta al desarrollo económico y que las actuaciones urbanísticas se han desarrollado como producto de inversión financiera. El planeamiento ha de recuperar las necesidades de la gente y no desarrollarse en función de la gran economía.

Para construir ciudades entre todos no hace falta tanto eliminar el planeamiento como adaptarlo a la participación y el enfoque de desarrollo de futuro. Las ciudades demandan una planificación mediante el debate y el consenso con la construcción de los instrumentos de abajo a arriba, pero aprovechando el conocimiento acumulado.

Hace falta reflexionar sobre el pasado y atender a procesos que están dándose en la actualidad diferenciados o enfatizados respecto a periodos anteriores.

Se presentó un cierto consenso en que nos encontramos en un momento de cambio del "urbanismo defensivo", que ha sido el predominante en las últimas décadas que considera al ciudadano como consumidor y al planeamiento como instrumento para recuperar plusvalías, frente al "urbanismo integral" donde el ciudadano es un actor y la participación cobra la máxima importancia en forma de autogestión de espacios y servicios.

Las propuestas o principios de este nuevo urbanismo integral serían ¹ :

- La necesidad de repensar lo común como base del urbanismo
- La internalización de la huella ecológica.
- La protección de los ciclos ecológicos por el planeamiento, frente a la preservación de piezas concretas del territorio.
- La necesidad de un planeamiento que genere un nuevo relato global de la transformación necesaria de la ciudad, con visión de futuro
- La necesidad de recuperar y rehabilitar el espacio urbanizado
- La consideración de los ciudadanos con necesidades distintas: el habitante y el inversor

¹ Agustín Hernández Aja: Arquitecto. Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio. Delegado Rector. Universidad Politécnica de Madrid

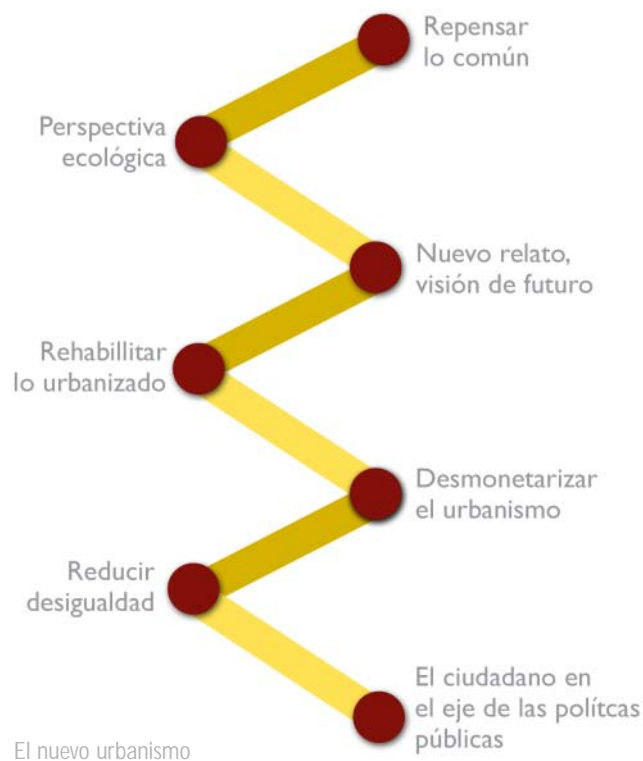
- La oportunidad de intervenir en el mercado para reducir la desigualdad territorial.

En cuanto a los nuevos de instrumentos necesarios, partiendo de la base de que los planeamientos tradicionales no han sido capaces de afrontar estos retos, parece necesario poner en marcha nuevos instrumentos y se identifican como rasgos necesarios: el carácter “estratégico” de los planes para que guíen el desarrollo urbano en un horizonte de 12-15 años con capacidad de adaptación a una realidad cambiante, que constituyan herramientas “sencillas” que eliminen la burocracia y faciliten la participación, orientado a las cuestiones “básicas y prioritarias” identificando las áreas a mejorar o transformar, y “orientados a la acción” con posibilidad de desarrollo a través de instrumentos de ejecución, planes y proyectos totalmente vinculantes y con participación continua de los principales agentes implicados.

En la **Jornada sobre Regeneración Urbana** destacó la importancia de la huella ecológica, que ha adquirido tales dimensiones que sobrepasa la capacidad del territorio y plantea el reto de hacer compatible el desarrollo humano en un planeta finito. La única posibilidad es consumir y contaminar menos de lo que hacemos ahora.

Según palabras del profesor José Fariña este hecho nos lleva a que si hasta ahora las ciudades se han desarrollado de forma centrífuga, consumiendo cada vez más recursos y territorio, debemos empezar a construir ciudades de forma centrípeta: *“Hay que construir ciudades de cercanía que reduzcan las necesidades de recursos. Hay que situar todos los servicios en la proximidad, porque debemos volver al ratio de los 400 metros de distancia a los servicios, pero garantizando la accesibilidad”*.

El cambio climático es uno de los grandes desafíos al que nos enfrentamos en las ciudades, que además afecta a la población más vulnerable, por lo que no hablamos solo de un reto ambiental, sino de un reto global con graves consecuencias sociales. No es posible lograr un desarrollo sostenible sin transformar radicalmente la forma en que construimos y administramos las ciudades.



ONU-Hábitat:
Agencia de la ONU encargada de promover un desarrollo equitativo de las ciudades.

Como las agendas y compromisos internacionales establecen, esta situación debe afrontarse de forma urgente, en dos décadas los problemas tienen que estar resueltos.

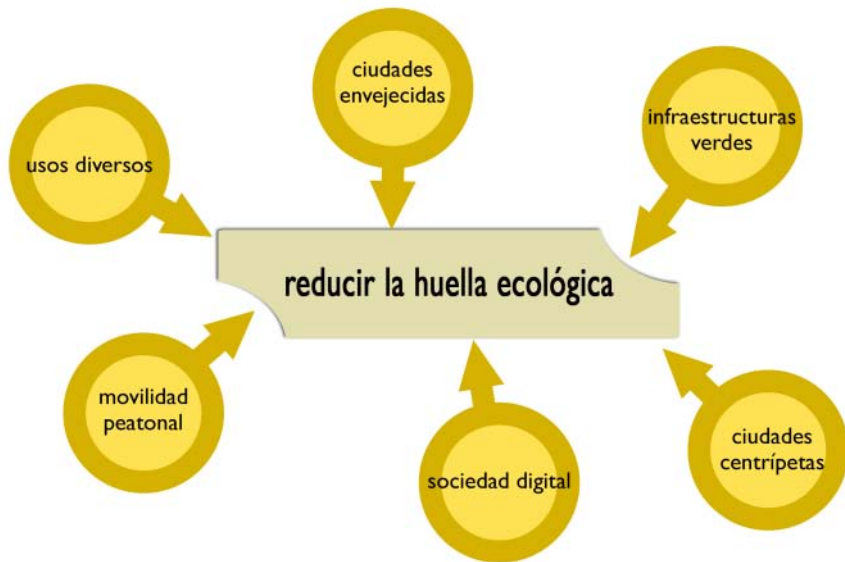
La regeneración de la ciudad existente es el único camino para afrontar estos retos ambientales y sociales. Se abogó por el concepto de regeneración urbana integrada entendida como *“un proceso planificado que se desarrolla de forma integral y actúa sobre las zonas más desfavorecidas, entendiendo por integral la integración de la áreas de trabajo, la integración de los diferentes agentes en relación a la gobernanza y la integración de estos procesos en la ciudad entendida como una totalidad”*².

Se plantea la rehabilitación del parque edificado desde una visión ecologista ligada a la eficiencia energética pero también desde una visión social basada en la mejora de la condiciones de habitabilidad de las viviendas y en la reducción de la desigualdad urbana.

La visión ecológica, no solo afecta a la rehabilitación de edificios, también a los espacios públicos, a la producción energética local, la movilidad verde y de proximidad, la gestión de agua, de materiales y a la renaturalización de la ciudad.

Se deberá incidir en que los procesos de regeneración sean participativos, ya que contribuyen a crear identidad de barrio y al fortalecimiento del ciudadano en las decisiones sobre el espacio urbano. En la actualidad nos encontramos con un resurgimiento de colectivos sociales que demandan empezar a pensar la ciudad de otra manera, haciendo protagonista al ciudadano en todo el proceso de construcción del espacio.

Las políticas de regeneración precedentes, de los años 80, consiguen solucionar carencias en lo físico pero no en lo social o económico. Se caracterizan por un protagonismo de la administración, por una alta inversión pública y una larga duración de los procesos.



² Ángela Matesanz: Investigadora ETSAM. Universidad Politécnica de Madrid

En la actualidad estamos en un momento radicalmente distinto, se necesita un salto cuantitativo, incidir en más ámbitos de la ciudad y a mayor ritmo. A su vez, se requieren nuevas políticas adaptadas a las nuevas formas de hacer y necesidades: debemos reutilizar lo existente, utilizar los recursos sociales y redistribuir los recursos económicos.

Se debe tener presente que las causas de la vulnerabilidad trascienden la realidad física de los barrios. Por tanto, se debe incluir una perspectiva global de ciudad, lo cual implica llevar a todas las escalas las visiones ecologista y social antes aludidas y articular o coordinar las políticas de barrio con las de ciudad.

Es preciso también pensar en nuevos modelos de financiación: evaluar las posibilidades de la redensificación urbana, trabajar con la economía social. La redensificación debe ser controlada por la administración para establecer garantías legales.

La rehabilitación tienen a su vez potencial de incidir en la política de vivienda, mediante la puesta en el mercado de la vivienda vacía, lo que reduce la demanda de nueva construcción.

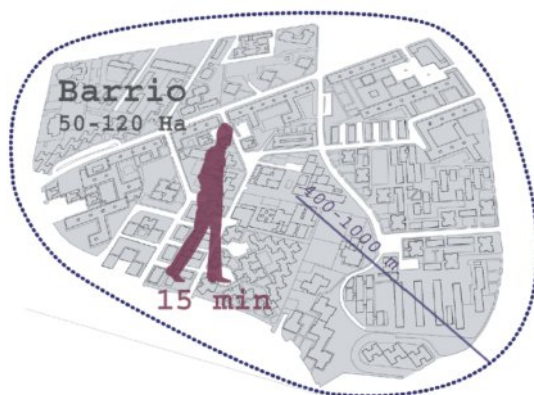
En la **Jornada sobre Movilidad y Espacio Público**, se destacó que la movilidad es una dinámica clave de la urbanización y su infraestructura determina el modelo urbano de las ciudades. La ciudad del siglo XXI es un espacio de intenso flujo de personas, materiales e información con tendencia a seguir creciendo en los próximos años.

La división y fragmentación de los nuevos desarrollos urbanos ha aumentado la distancia entre destinos funcionales, lo que ha conducido a un aumento de la dependencia del transporte motorizado privado. La calidad de vida urbana y la salud de la población se ven afectadas por factores derivados, como la contaminación, el ruido y los accidentes.

En España el transporte es responsable del 40% de emisiones de CO₂ relacionadas con la energía. Las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) procedentes del sector del transporte se han



Regeneración urbana integrada. Esquema



Distancias del barrio según Ledrut. 1968

Movilidad sostenible:
Modelo de movilidad que permite desplazarse con los mínimos impactos ambientales y territoriales.

incrementado en un 70% desde 1990, aumentando a un ritmo más rápido que cualquier otro uso final de la energía.

Un sistema de movilidad sostenible debe plantearse considerando a las personas como la escala de comprensión y de construcción de la ciudad. Esto requiere pensar de la siguiente forma³:

- “Primero desde lo peatonal a lo motorizado como secundario
- La intermodalidad, el viaje combinado
- La accesibilidad antes que la movilidad
- Sin sobrepasar la capacidad ambiental de las ciudades
- El barrio es la escala. Hay que crear unidades caminables y gestionables. La ciudad entendida como agrupación de pequeños. El 50% de la movilidad se puede solucionar a pie y hasta un 70% si se suma la bicicleta.
- La calle es el espacio urbano. Hay espacio sobredimensionado para los coches que se puede recuperar.”

Lo importante es conseguir que los ciudadanos quieran que sus barrios se conviertan en lugares de máxima calidad ambiental y se pueda dar prioridad a generar centros de vida en los barrios antes que utilizar las calles solo como lugares de paso.

“Es preciso modificar la visión tradicional de cómo están diseñados los espacios públicos en función de la cantidad de tráfico que pueden soportar las calles y desarrollar una nueva visión de los barrios con espacios públicos atractivos, generar la ciudad paseable”⁴.

“Las ciudades han de ser diseñadas para disfrutarlas”⁵.

3 José Luis Cañavate: Urbanista experto en movilidad sostenible

4 Patxi Lamíquiz: Arquitecto. Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio. ETSAM. UPM.

5 Josu Benaito: Director de Medioambiente. Ayuntamiento de San Sebastián



MADRID RECUPERA

Estrategia de Regeneración Urbana

Contexto y antecedentes

El Plan MAD-RE. Madrid Recupera

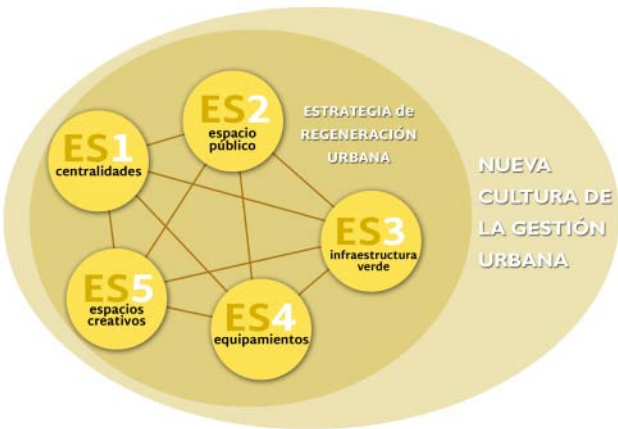
Una nueva cultura de movilidad y espacio público

El nuevo modelo de participación ciudadana

Presupuesto y desarrollo del Plan

El Plan MAD-RE, Madrid Recupera

Aproximación a tres escalas: ciudad, distrito y barrio.
Diseñar estrategia haciendo proyectos.
Visión integral de la ciudad.
Una experiencia de urbanismo colaborativo.



El Plan MAD-RE, MADRID RECUPERA unifica la estrategia de rehabilitación y de regeneración urbana para la ciudad de Madrid. Es una de las prioridades de la actual corporación municipal desde que accedió al gobierno del Ayuntamiento de Madrid, centrándose en la recuperación de la ciudad existente, especialmente en la corona que queda entre el centro histórico y los grandes nuevos desarrollos periféricos.

EL PGOUM 1997 centró su estrategia en la intervención sobre el centro histórico y en la creación de grandes nuevos desarrollos periféricos que iban alojar unas doscientas mil nuevas viviendas, muchas de las cuales, fundamentalmente situadas en el sureste, no han llegado a desarrollarse.

El Plan MAD-RE, MADRID RECUPERA se apoya en los ejes que se identifican como prioritarios y específicos para la intervención en la ciudad de Madrid, que coinciden en líneas generales con los compromisos adquiridos en la nueva agenda urbana adoptada en la Conferencia de Naciones Unidas.

Desde la perspectiva urbanística, se apuesta por la defensa de un modelo de ciudad que quiere hacer de Madrid una CIUDAD CERCANA, COHESIONADA Y HABITABLE.

La propuesta se formula desde el concepto de planificación estratégica, que permite unir la visión de futuro con el corto plazo, haciendo convivir el plan con el proyecto, la escala de ciudad con la escala de barrio y dotarle de un carácter revisable en función de las demandas de la sociedad que surjan en el futuro sin perder vigencia.

La planificación es entendida como una etapa previa y diferente del planeamiento, es la herramienta adecuada para ordenar actuaciones estratégicas de futuro y programar su desarrollo en el tiempo. El planeamiento y el proyecto son los instrumentos de ejecución que hacen posible la implementación del Plan MADRID RECUPERA.

La estrategia se formula con un carácter global, ya que busca el desarrollo integral de barrios y distritos, por lo que la planificación territorial deberá complementarse con otras estrategias sectoriales que podrán ser desarrolladas desde otras áreas municipales. Estas estrategias se desarrollan, a su vez, transversalmente, desde la perspectiva de una nueva cultura de la gestión urbana, en la que la construcción de la ciudad es un hecho colectivo, y por tanto el ciudadano se implica en la toma de decisiones y, de este modo, se corresponsabiliza de ella.

Un primer objetivo del Plan MADRID RECUPERA, es identificar los lugares donde intervenir desde diferentes perspectivas. Consensuar estos lugares y las prioridades de intervención es la forma más eficaz de sumar esfuerzos y la base de un trabajo compartido a nivel municipal.

La Estrategia de Regeneración Urbana para la Ciudad de Madrid se plantea la intervención en tres ejes fundamentales que dirigen la propuesta: el reequilibrio territorial, el espacio público y movilidad y la rehabilitación edificatoria.



URBANISMO	ESPACIO PÚBLICO	ECONOMÍA	SERVICIOS SOCIALES	MEDIOAMBIENTE
planes	carril bici	comercio	mayores	huertos urbanos
gestión de suelo	plazas y calles	innovación	infancia y adolescencia	jardines
rehabilitación de edificios	aparcamiento	economía social	igualdad	energía

Regeneración urbana integrada

Eje 1: Reequilibrio territorial

Las disparidades sociales internas en Madrid se han agravado en los últimos años y las desigualdades se reflejan en el territorio con marcadas diferencias entre los diferentes barrios y distritos. Durante años la ciudad ha funcionado como un foco de atracción de actividad económica, cultural, de ocio y científica, en coexistencia con grandes desequilibrios territoriales y porcentajes muy elevados de población excluida.

También se ha agravado la situación de barrios donde coinciden altas tasas de población desocupada, población envejecida e inmigrante, con problemas de obsolescencia de la edificación y, en ocasiones, con escaso atractivo de los espacios públicos. Esta situación contrasta con la de los barrios centrales, que han experimentado una transformación hacia lugares más atractivos para las actividades económicas de centralidad, a lo que han contribuido las operaciones de remodelación física de considerable inversión pública. Esta dinámica ha hecho que las periferias urbanas acentúen el proceso de declive.

El objetivo de la estrategia de regeneración es incidir especialmente en los barrios o áreas más vulnerables, donde se producen diferentes factores de desequilibrio social, económico y físico. Para ello se ha procedido a la delimitación de las Áreas Preferentes de Impulso a la Regeneración Urbana (APIRU), que se detallará en el apartado “Ámbito de actuación” del siguiente capítulo.



Villaverde Alto

La estrategia de regeneración de la ciudad consolidada propone la aparición de centralidades periféricas donde se fomente la actividad económica en un modelo más equilibrado en el territorio que supere la dicotomía centro-periferia.

El policentrismo es la condición por la que los valores de centralidad se difunden en distintos lugares del territorio equilibrando la estructura urbana en funciones y significación. Desarrollar una estrategia de potenciación de centralidades periféricas de carácter mixto supone una oportunidad para la dinamización de algunos polígonos de actividad económica y la regeneración de barrios periféricos, de manera que

asignar un papel a estas áreas de la periferia en la economía puede facilitar la articulación de tejidos inconexos e infradotados.

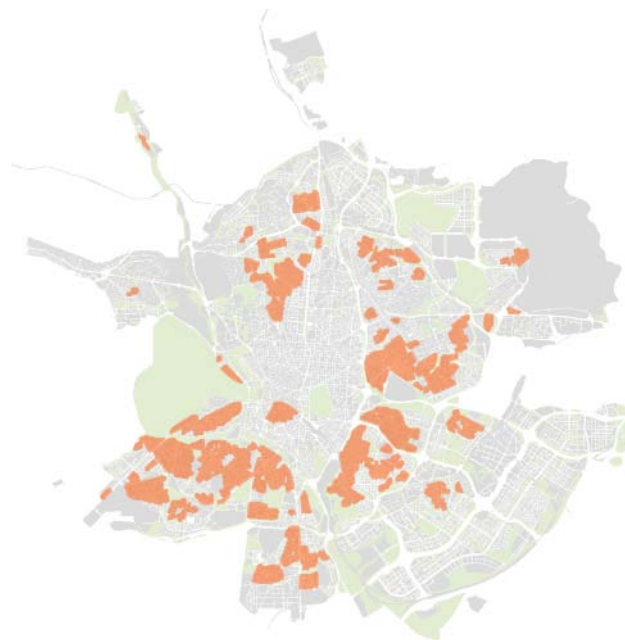
En la Estrategia también se potencia la atracción de actividad y el emprendimiento local en sectores emergentes y más dinámicos de la economía, como las tecnologías, comunicaciones, medio ambiente, cultura y aprovechar las sinergias y economías de escala entre lo público y lo privado con diferentes capacidades.

El desarrollo económico de las ciudades se ha orientado tradicionalmente a potenciar espacios especializados de actividad económica y polígonos empresariales, o bien a fomentar la capacidad de las áreas centrales para atraer sedes de empresas y hoteles consolidando su papel comercial y turístico. Sin embargo, se plantea como un nuevo enfoque que las estrategias de reactivación económica ligadas a la intervención en barrios tomen como base de partida el conocimiento de los sectores de la economía local, formal e informal existentes y las capacidades de emprendimiento para generar empleo.

El comercio local es el sector económico más importante de los barrios periféricos. Sin embargo se ha visto influido negativamente por efecto de la crisis económica y por la implantación de los grandes centros comerciales. La reactivación comercial está ligada al desarrollo integral de los barrios.

Por otra parte, la rehabilitación de edificios (Eje 3) tiene potencial para convertirse en un sector importante para la generación de empleo local, creando posibilidades de trabajo para población desempleada. Las políticas de empleo deben ligarse a programas de formación orientada a la rehabilitación de edificios y viviendas.

La reconversión de áreas industriales obsoletas, es otra de las actuaciones necesarias para regenerar la periferia urbana. Los estudios más recientes sobre transformación de espacios industriales demuestran que las necesidades espaciales de la actividad económica han ido cambiando en las últimas décadas. En un proceso económico muy terciarizado, no es tan



Áreas Preferentes de Impulso de Regeneración Urbana (APIRU)



Mercado de Orcasur . Usera
Polígono industrial.Villaverde

Vulnerabilidad urbana:

Simultaneidad de diferentes factores de desequilibrio social, económico y físico, desde la comparativa de los barrios con los valores medios municipales.

necesaria la cantidad de espacio como la calidad del mismo y también se reconoce la oportunidad de la complementariedad entre actividades productivas y no productivas. Esta estrategia contempla la restructuración de antiguas áreas industriales con criterios de un uso más intensivo y diversificado del espacio, dotando de servicios de alto valor en cuanto a gestión de energía, agua, residuos y transporte.

Madrid cuenta con una serie de espacios industriales, localizados principalmente en la periferia del sureste, que poseen una considerable extensión de suelo vacante, espacios algunos de reciente creación pero otros antiguos y situados en las proximidades de barrios residenciales. Sin duda, cabe reconsiderar su ordenación en el marco de una estrategia de regeneración urbana.

Eje 2: Espacio público y la movilidad

El diseño, estado de conservación y mantenimiento del espacio público tiene una gran importancia en la mejora de la calidad de vida urbana. Los espacios públicos contribuyen a la conformación de los sentidos individuales y necesarios de “lugar”, que nos identifican con un territorio, y de “pertenencia”, que surge cuando dichos lugares se ligan a la memoria y las emociones. Por tanto, la regeneración urbana tiene su tercer eje de intervención en la rehabilitación de los espacios libres, poniendo especial atención a las periferias, de manera que la renovación del espacio público también produzca un reequilibrio territorial y sea una herramienta de lucha frente a la desigualdad. En el nuevo proyecto de espacio público se buscará integrar, al menos, los siguientes objetivos:

- La potenciación de la movilidad de proximidad mejorando los espacios peatonales y los lugares de uso cotidiano.
- El uso social del espacio por diferentes colectivos con la consideración de cuestiones como identidad, accesibilidad universal, supresión de barreras arquitectónicas, seguridad y perspectiva de género que, como se ha expuesto anteriormente, tiene un carácter transversal.
- La sostenibilidad mediante la incorporación de soluciones de mejora del microclima urbano y de

lucha contra la isla de calor (renaturalización), la utilización de materiales con una mínima huella CO₂ (reciclaje, reutilización, proximidad...), la gestión eficiente de aguas pluviales (reutilización, suelos permeables, pavimentos drenantes...) la renaturalización o el fomento de la biodiversidad urbana.

- Corregir las fracturas y barreras entre los espacios centrales de la ciudad y los distritos exteriores, y de éstos últimos entre sí para reestablecer la continuidad del espacio público, fragmentado en gran medida por las infraestructuras de transporte de alta capacidad.

Es muy necesario actuar en el ámbito de la movilidad si Madrid quiere reducir de manera significativa y urgente la contaminación de la ciudad ya que la movilidad en vehículo privado es su principal causante. La movilidad urbana debe orientarse priorizando criterios de calidad del aire y salud urbana, para lo cual se requiere adoptar una serie de medidas:

- Creación de un área central de acceso restringido al vehículo privado extendiendo las áreas de prioridad ya consolidadas al conjunto del distrito centro con objeto de eliminar el tráfico de paso, reducir la contaminación ambiental y recuperar espacio para el peatón. Con ello también se pretende definir un perímetro fácilmente reconocible para los usuarios de automóvil, minimizando el acceso involuntario y posibilitando la racionalización de puntos de acceso y control.

- Intervenciones en los accesos a la ciudad encaminadas a disminuir los viajes con origen en la corona metropolitana y destino al interior de la ciudad mediante el establecimiento de una red de aparcamientos disuasorios metropolitanos conectado con el transporte colectivo. Se considera necesaria la creación en las vías de acceso a la ciudad de plataformas reservadas al transporte público que favorezcan las conexiones con esta red de aparcamientos disuasorios. El desarrollo de la medida requiere en todo caso un marco de colaboración y coordinación con el resto de las administraciones Estado y Comunidad de Madrid por competencia en la gestión de las vías radiales.

- Rediseño de sección en vías urbanas principales para reducir el espacio dedicado al automóvil en algunas de las vías urbanas exteriores a la M-30 de fácil



Madrid Río. Matadero
Gran Vía. Propuesta

Estrategia bioclimática:

Conjunto de acciones destinadas a integrar el cuidado del medio ambiente y los ecosistemas naturales en la ciudad de manera que nuestro entorno urbano se adapte al cambio climático y la suma de intervenciones contribuyan a mitigar su efecto.



Área Central Cero Emisiones. Áreas de Preferencia Residencial

penetración en la ciudad. En muchas ocasiones coinciden con ejes comerciales de la ciudad que se verían muy beneficiados con mejoras de las condiciones peatonales.

- Fomento de la movilidad ciclista mediante la ampliación de la red ciclista para dar mayor conectividad a la red, de los distritos de la periferia con el centro de la ciudad y de las principales vías en la almendra central, revisar y actualizar los criterios de diseño los itinerarios.

- Prioridad a la planificación de la movilidad peatonal mediante la reducción de la velocidad máxima permitida a 30 km/h en la red viaria local. Requiere identificar posibles áreas de mejora peatonal, zonas 30 no solo en la almendra central sino también en distritos de la periferia, coincidiendo fundamentalmente con tramas urbanas compactas, de calles estrechas y sin apenas espacios libres. También hace falta ir configurando una red de itinerarios peatonales en toda la ciudad, que generen recorridos amables, atractivos y continuos en los barrios y distritos para potenciar la ciudad paseable muy acorde a los hábitos saludables actuales de la población pero también para facilitar las relaciones de proximidad y articuladas en torno a un plan de movilidad peatonal para la ciudad.

*Movilidad sostenible:
Modelo de movilidad que permite desplazarse con los mínimos impactos ambientales y territoriales.*

¹ (A-1; A-2; A-3; A-4; a-42 A-5 y A-6) a excepción de la M-607 que es competencia de la Comunidad de Madrid. Respecto a los anillos de circunvalación M-40 pertenece a la red viaria del Estado y M-45 a la de la Comunidad.

Eje 3: Rehabilitación edificatoria

El enfoque de la regeneración urbana como herramienta de lucha contra la desigualdad se materializa en la rehabilitación de edificios de vivienda en barrios vulnerables con criterios de accesibilidad universal y eficiencia mediante reducción de la demanda energética. En concreto, este eje combina varios objetivos sociales y ambientales ya que pone el énfasis en el bienestar social y contribuye al mismo tiempo a la reducción de consumo de recursos.

El principal reto ambiental y de sostenibilidad de las ciudades lo constituye la lucha contra el cambio climático, lo que obliga a plantear objetivos cada vez más ambiciosos aplicados a los sectores responsables de la mayor cantidad de las emisiones de CO₂: movilidad y edificación.

El sector de la edificación en Madrid es responsable del 50% del consumo de energía primaria y de un 30% de las emisiones directas de gases de efecto invernadero, dado que el origen de la mayor parte de esa energía es fósil. De los casi 1,4 millones de viviendas que componen el parque inmobiliario residencial de la ciudad, un 70% son anteriores a 1980, por lo que fueron construidas precisamente durante el desarrollismo de los años 60-70, cuando no existían exigencias normativas de eficiencia energética. En cuanto al resto, la mayor parte de viviendas se construyeron durante la burbuja inmobiliaria de los años 90 y primera década del siglo XXI, antes de la implantación del primer Código Técnico de la Edificación, donde la exigencia en eficiencia energética era muy baja.

Se estima que la calificación energética media de Madrid es de nivel F (en un rango entre A y G), por lo que el margen de mejora es enorme. Una vivienda con calificación G emite diez veces más kilogramos de CO₂ al año que una vivienda con nivel A. La mayor parte del consumo energético de las viviendas se debe a las necesidades de climatización, cuya demanda energética depende directamente de la composición de su envolvente. La mayoría de estudios establecen que solo con la mejora de la capacidad aislante de la envolvente en su conjunto se pueden alcanzar

reducciones de la demanda de energía de entre el 40% y el 50%. La intensidad de la mejora de la envolvente determinará el ahorro posterior y, por lo tanto, en la rehabilitación energética se deben priorizar medidas pasivas que incidan en la reducción de la demanda.

La rehabilitación edificatoria es por tanto una de las estrategias sectoriales fundamentales en el Área de Gobierno de Desarrollo Urbano Sostenible del Ayuntamiento de Madrid, pues permitirá alcanzar importantes objetivos de reducción de emisiones de CO₂ contribuyendo al paso de una economía baja en carbono y objetivos sociales de reequilibrio territorial al priorizar la atención a los barrios más vulnerables.



Instalación de ascensor

Diagnóstico urbano

El Plan MADRID RECUPERA se ha apoyado en un diagnóstico previo de la ciudad de Madrid realizado mediante un sistema de indicadores urbanos. Este sistema se desarrolla en fases previas con la idea de generar una herramienta de evaluación de la ciudad para apoyar la toma de decisiones. Se formula bajo el modelo de ciudad sostenible, compacta, con un espacio público estructurante, que apuesta por modos de movilidad sostenible, compleja y diversa en los usos, eficiente en el uso de los recursos y que promueve la cohesión social.

La aplicación del sistema de indicadores a la ciudad de Madrid, en lo que atañe al equilibrio de usos y funciones urbanas, pone de manifiesto la existencia de ámbitos monofuncionales fundamentalmente en la periferia urbana, con barrios exclusivamente residenciales y donde la actividad económica se localiza siguiendo el modelo tradicional de los polígonos industriales. Los únicos barrios con un cierto carácter mixto en la periferia son las zonas comerciales que llegan a tener una importante densidad de comercios locales de proximidad.

La situación de la almendra central y de algunos distritos del norte es diferente, aquí aparecen ejes de actividad económica con edificios exclusivos terciarios y áreas mixtas con mayor diversidad de sectores productivos, como es el caso de los ejes de Gran Vía y Castellana y de los distritos de Salamanca y Centro.

En cuanto a los indicadores de compacidad y naturación urbana, en torno a los que también es deseable buscar un equilibrio, el diagnóstico es inverso. En este caso las áreas más compactas y con menor factor verde de parcela están situadas en los distritos centrales y también en algunas áreas salpicadas de la periferia más antigua con morfologías de manzana cerrada y edificación alineada a vial. Suelen ser cascos históricos y los barrios más próximos a la M-30, donde la isla de calor urbana se dispara.

Otro de los diagnósticos importantes es el nivel de dotación y de servicios en los barrios y distritos. Así, la

dotación de transporte público genera una geografía bastante continua y uniforme en los distritos centrales, mientras que en la periferia genera nodos de accesibilidad óptima y áreas de muy baja accesibilidad, lo que da pautas sobre lugares a potenciar con la idea de apoyar un nuevo modelo más policéntrico.

La dotación de equipamientos suele obedecer a coronas de crecimiento de la ciudad. La dotación expresada en m²/habitante ha ido creciendo conforme el planeamiento ha sido más reciente y las cesiones en redes públicas han aumentado. Es por ello que las áreas centrales presentan el ratio por habitante más desfavorable, pero sin embargo, al tener mayor compacidad urbana, resulta que la situación de accesibilidad o distancia a equipamientos no es tan grave por la mayor cercanía y proximidad.

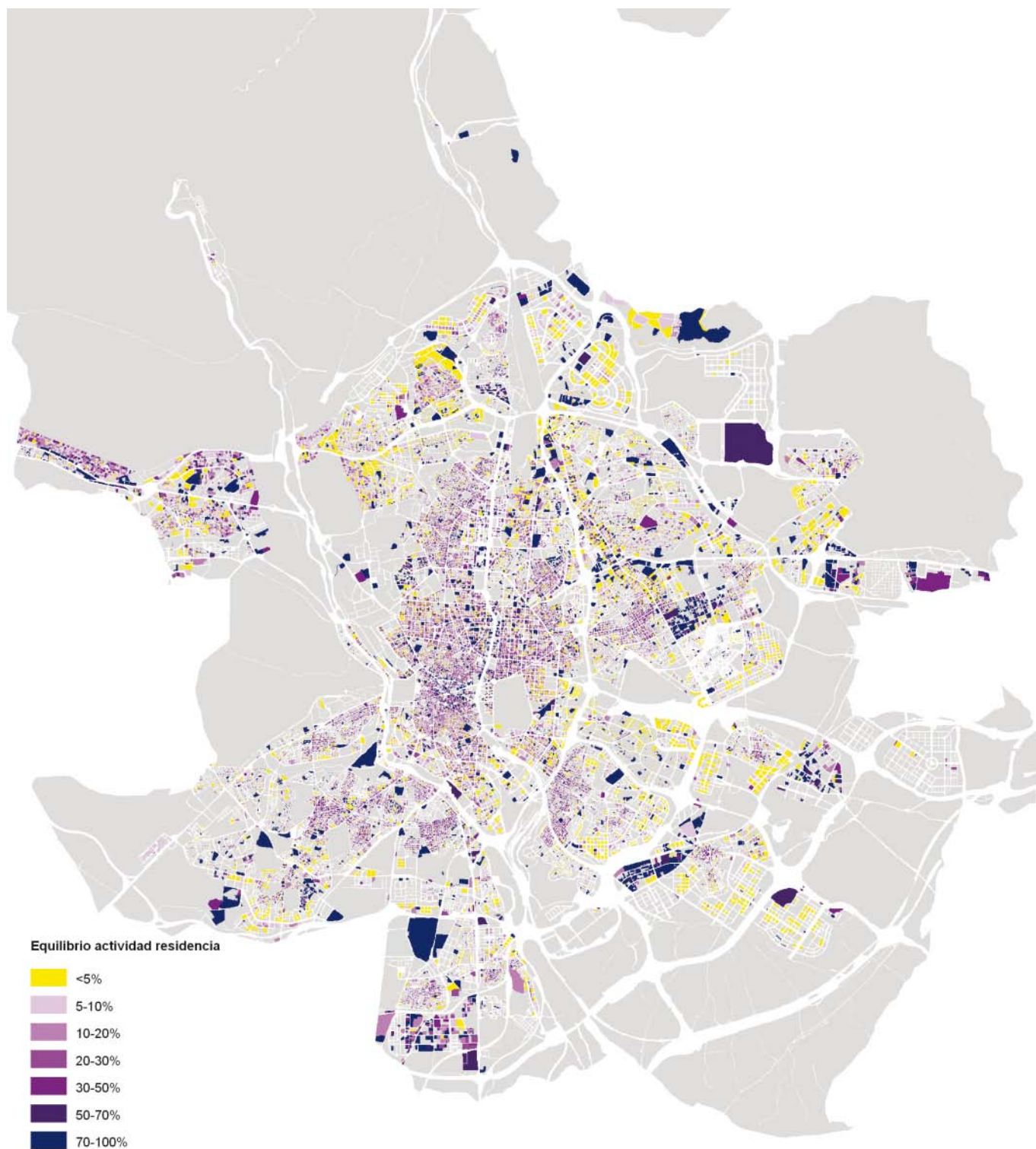
La accesibilidad a parques y zonas verdes se comporta de manera bastante similar al resto de dotaciones, con un marcado contraste entre las áreas más antiguas y los crecimientos a partir de los años 80.

Por último, cabe hacer referencia a los indicadores de tipo socioeconómico que han sido los más determinantes para enforcar la estrategia de regeneración urbana hacia los barrios más vulnerables.

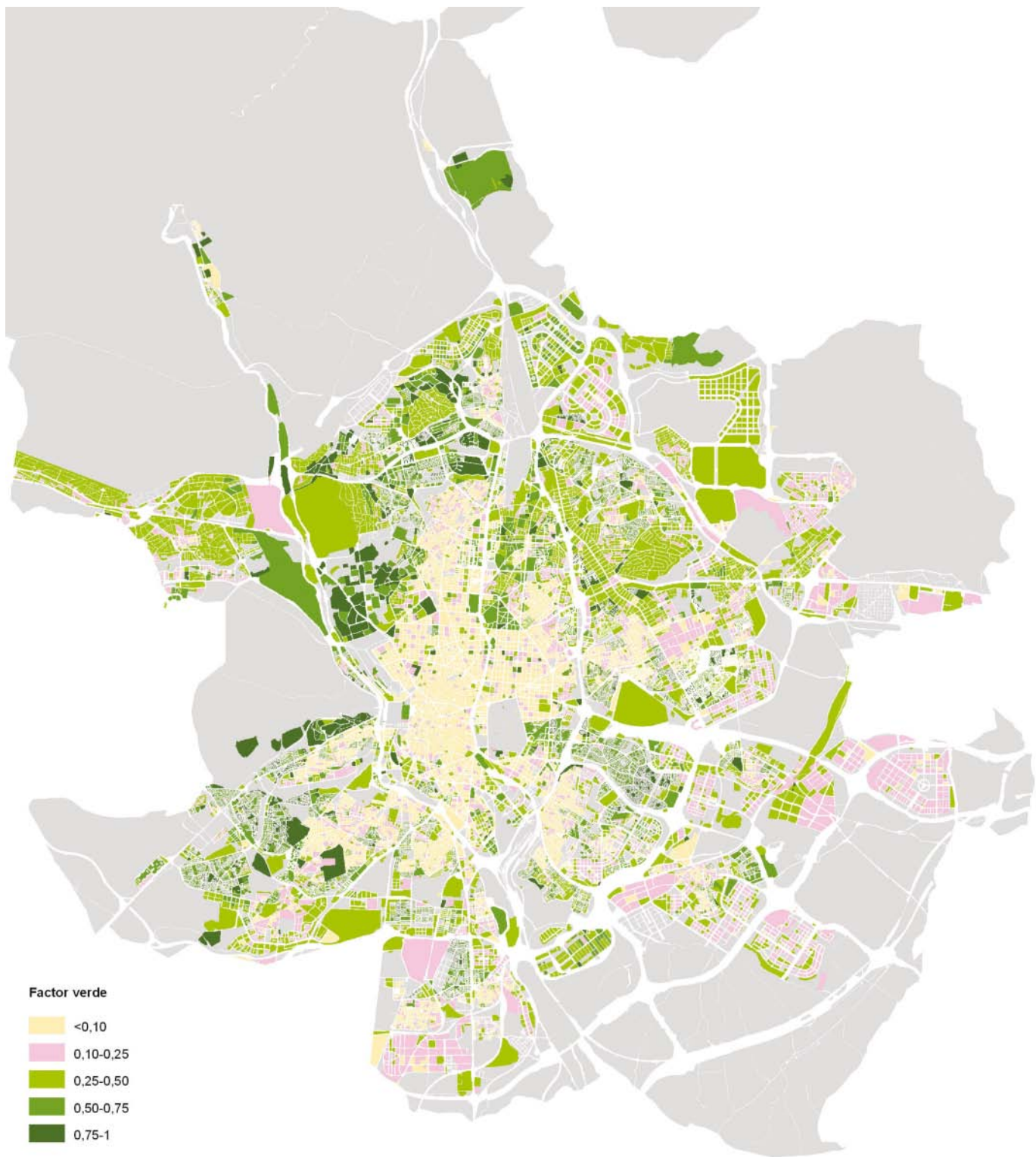
Los indicadores de envejecimiento, población sin estudios, antigüedad y valor catastral de las viviendas, son bastante contundentes de una geografía que se repite en todos los casos.

El envejecimiento es algo más generalizable en los diferentes distritos de la ciudad y su distribución muestra los barrios nuevos y los consolidados que se han ido renovando con población joven e inmigrante.

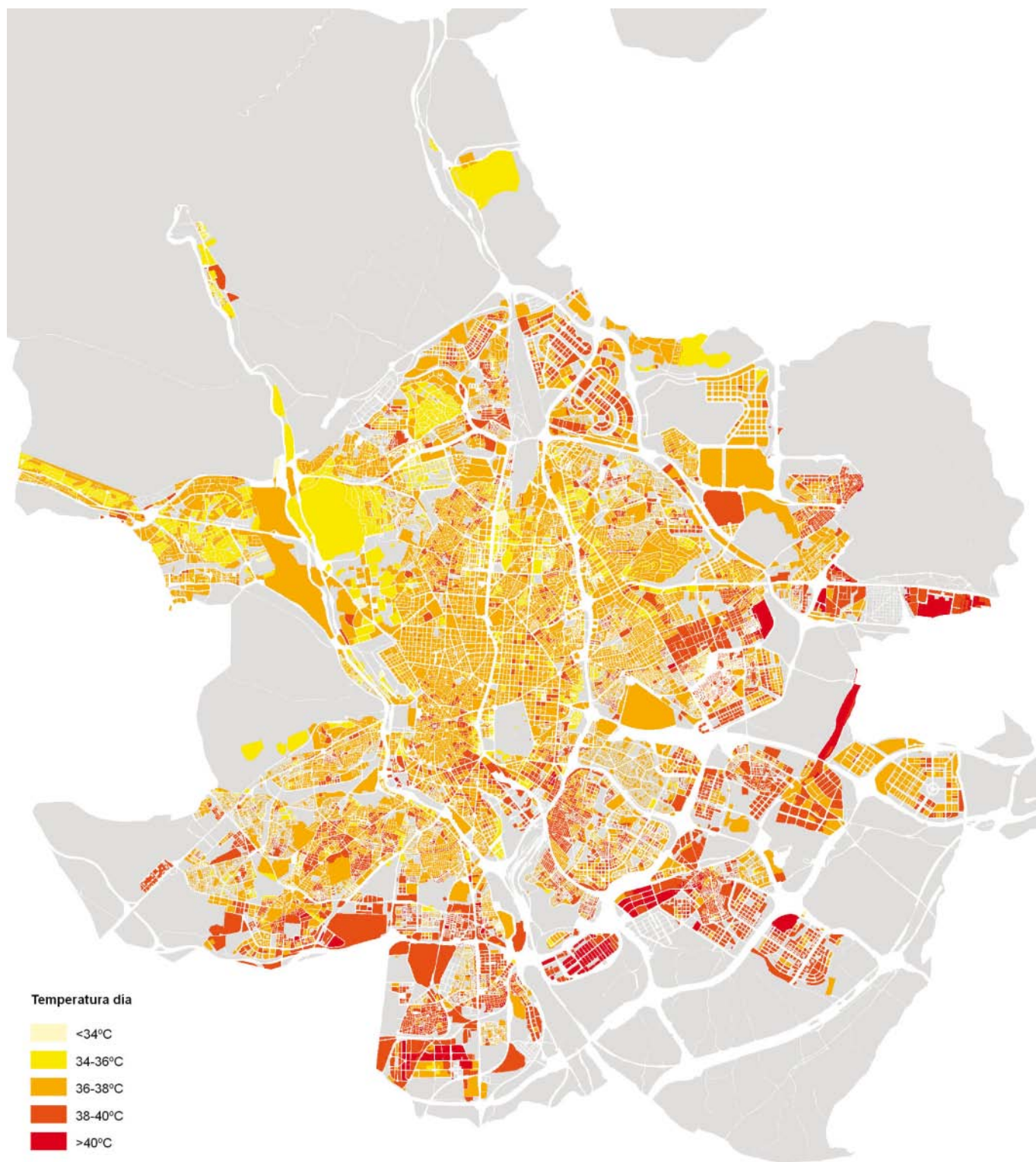
Quedan como barrios con mayor población envejecida los que se edifican en los años 50-70. Los índices de población sin estudios y calidad edificatoria matizan esta geografía agravando la situación de los distritos del sureste.



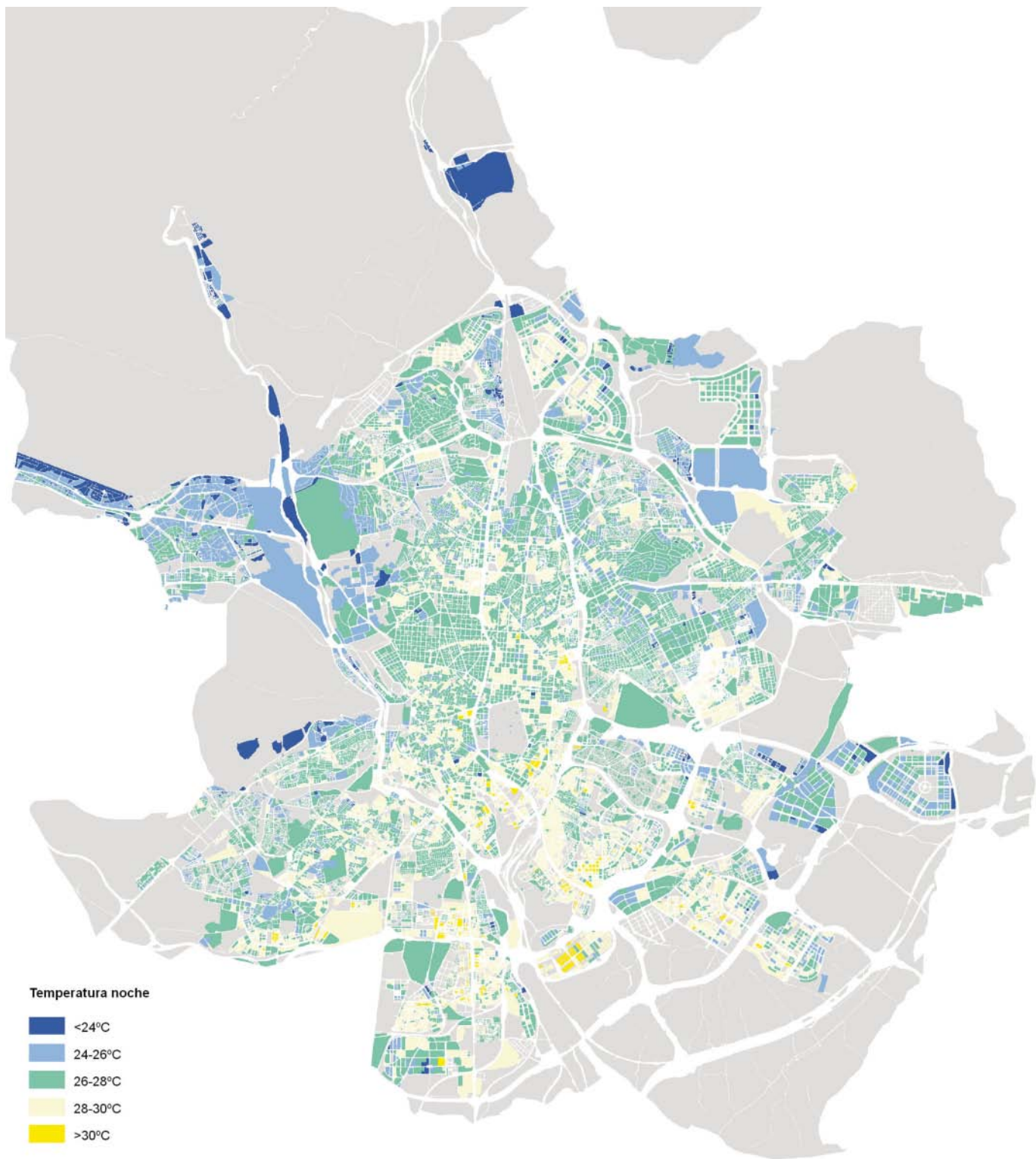
Indicador: Equilibrio actividad-residencia



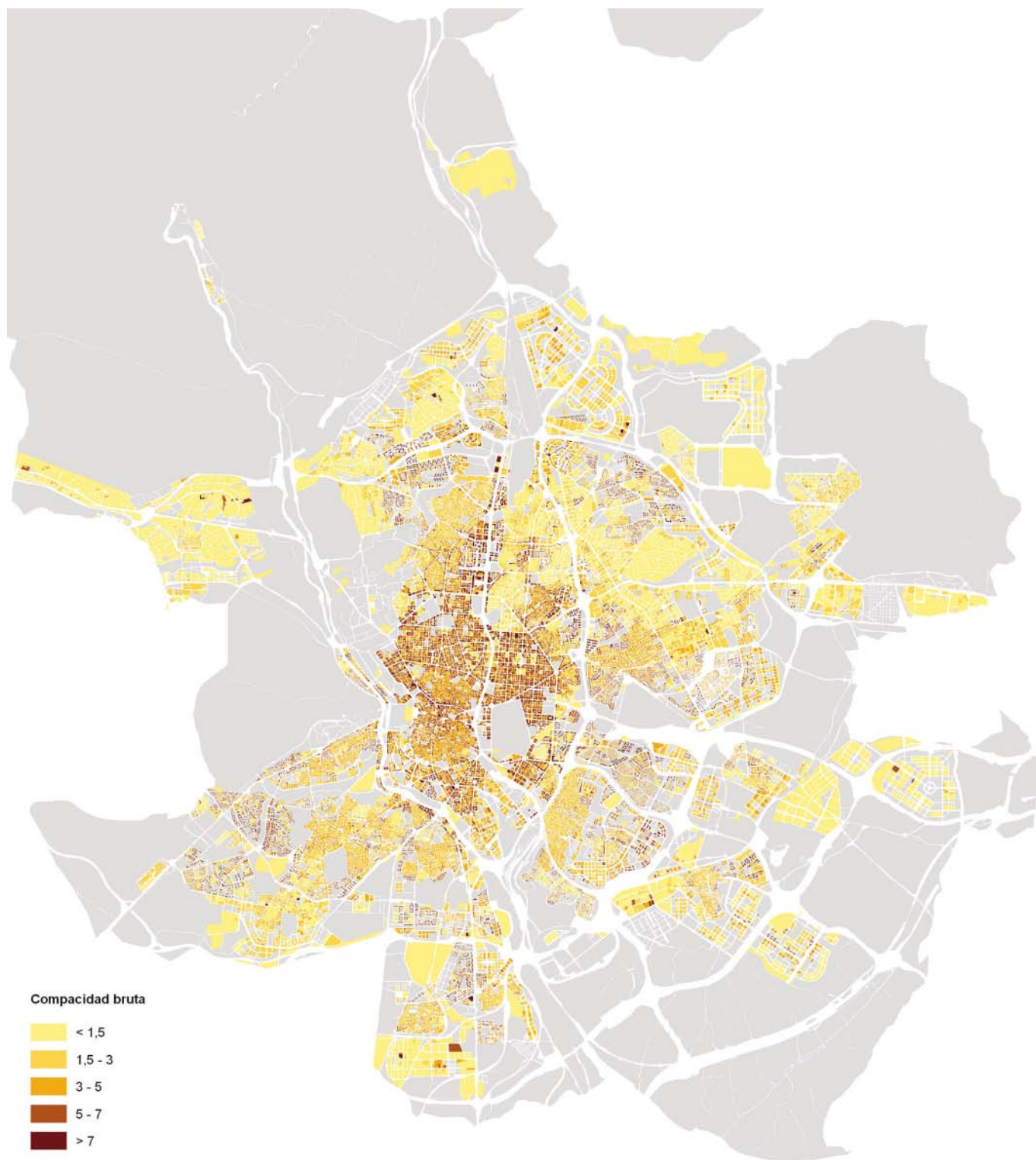
Indicador: Factor verde



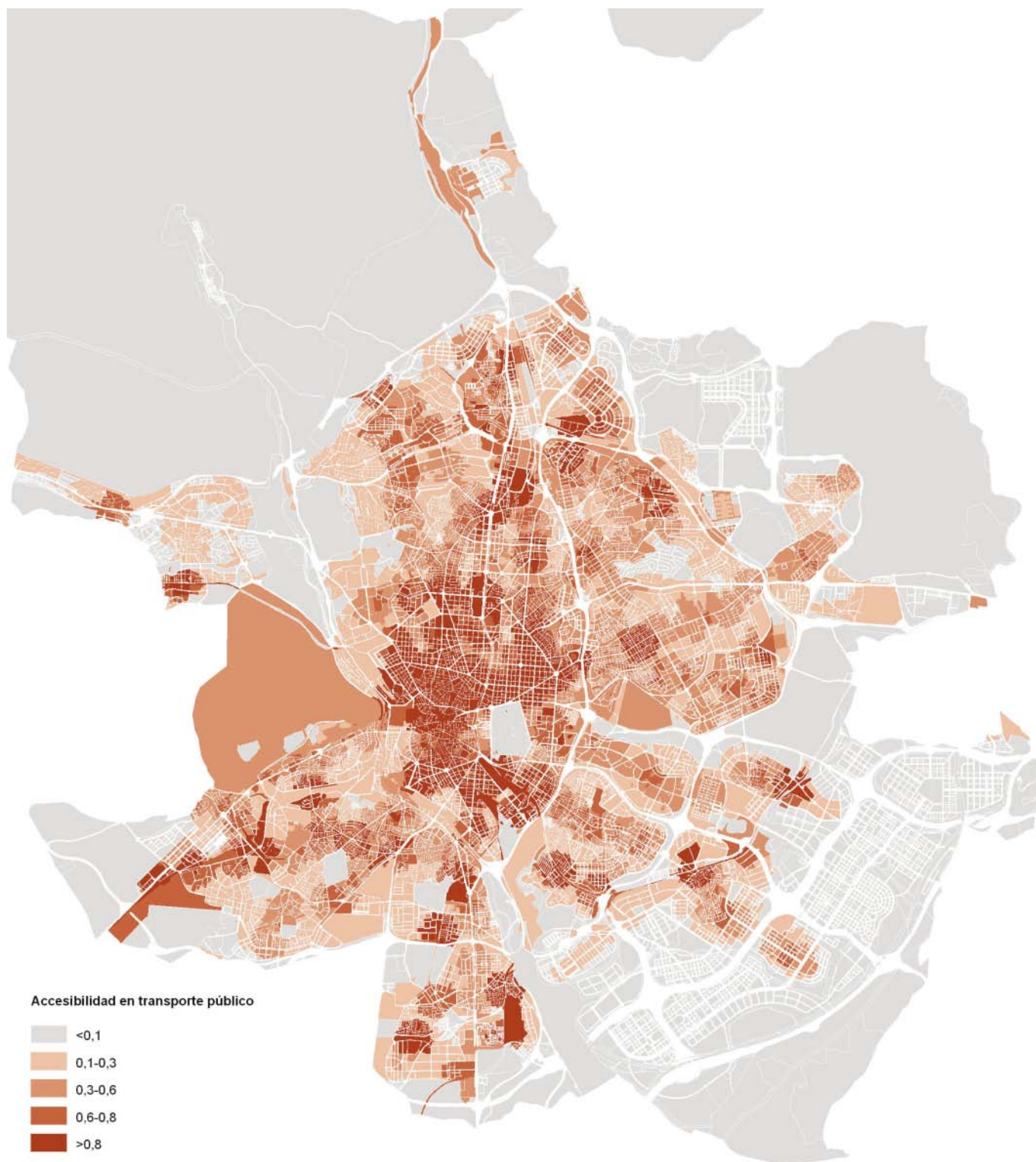
Indicador: Temperatura diurna



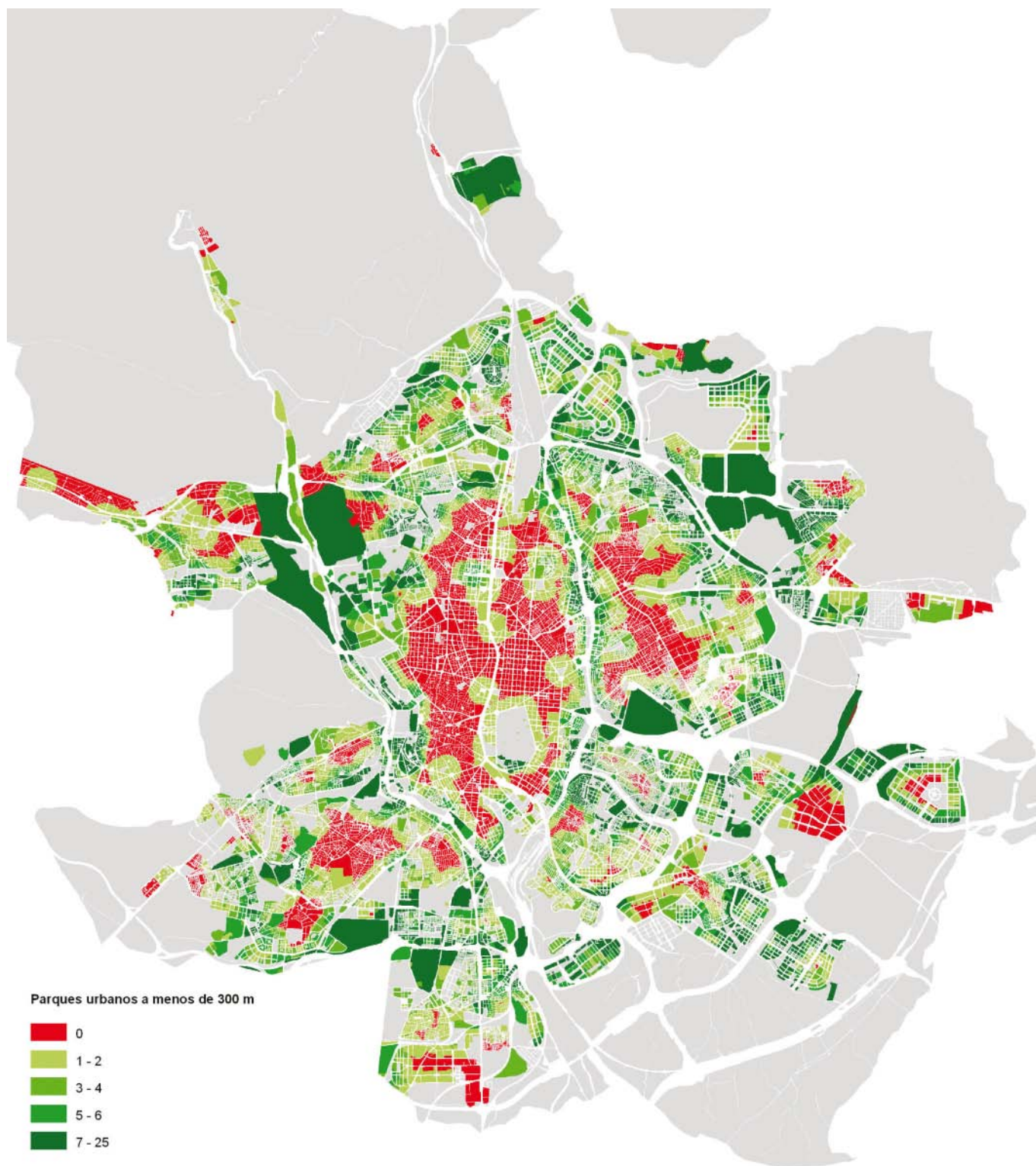
Indicador: Temperatura nocturna



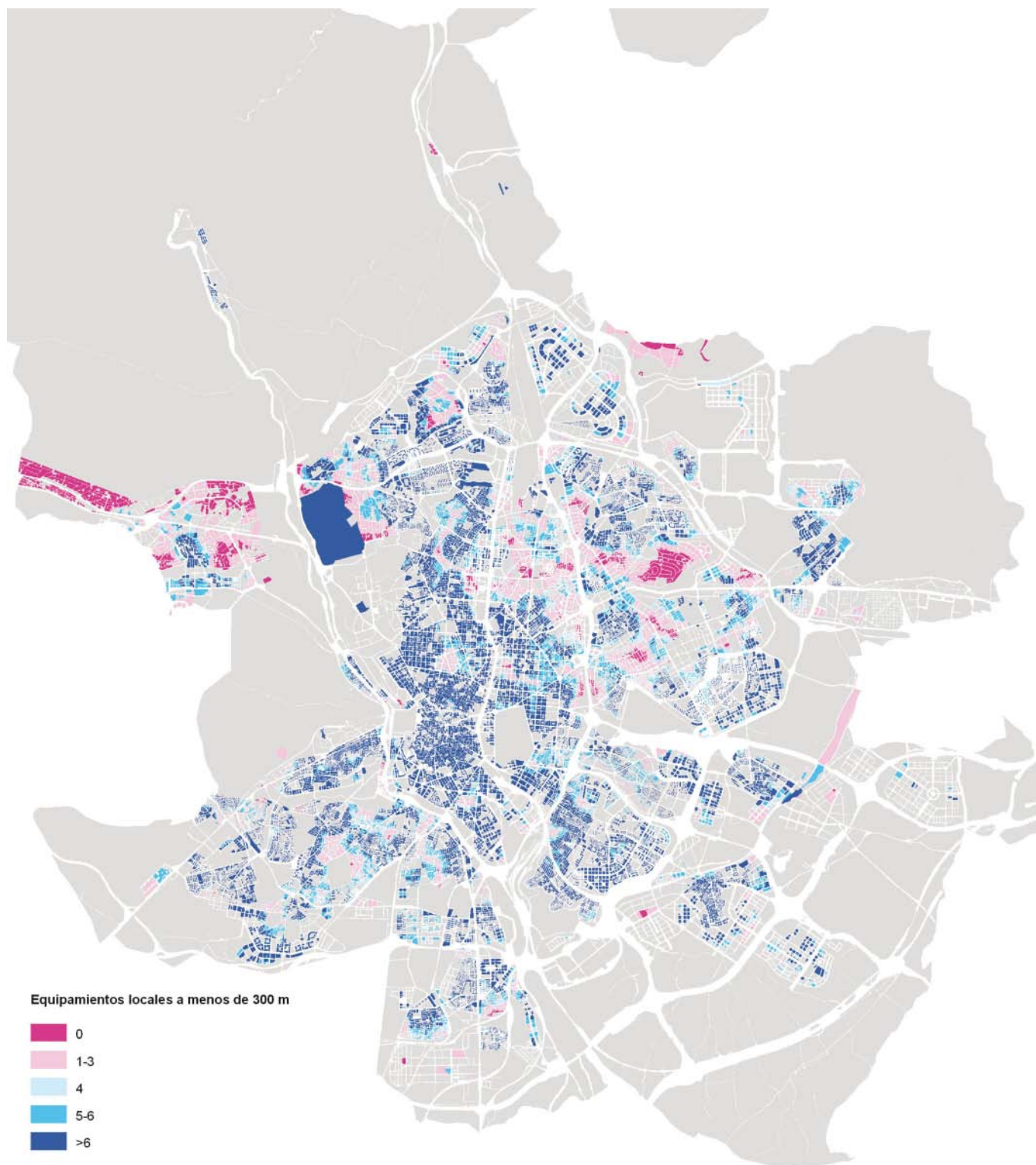
Indicador: Compacidad



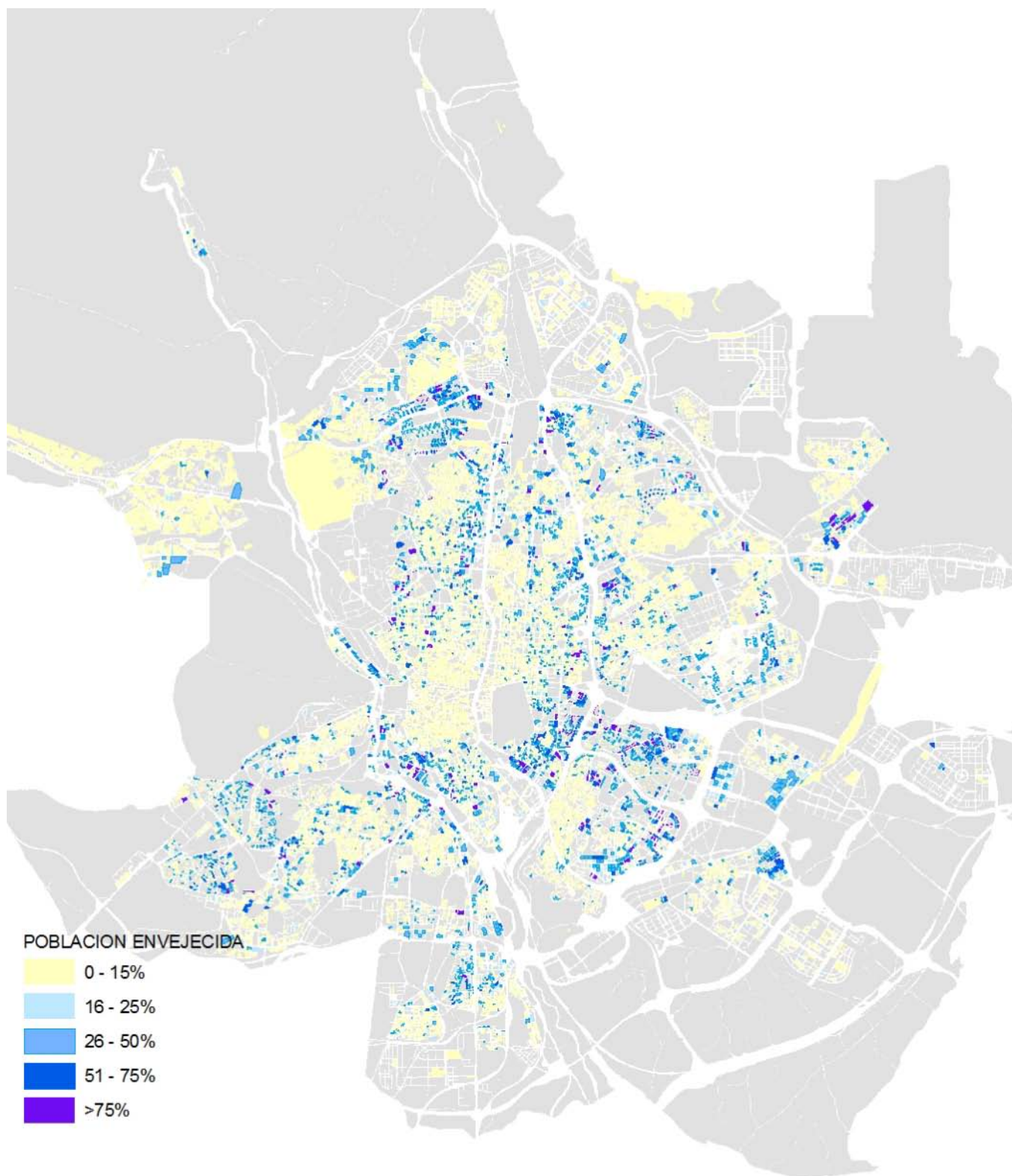
Indicador: Acceso al transporte público



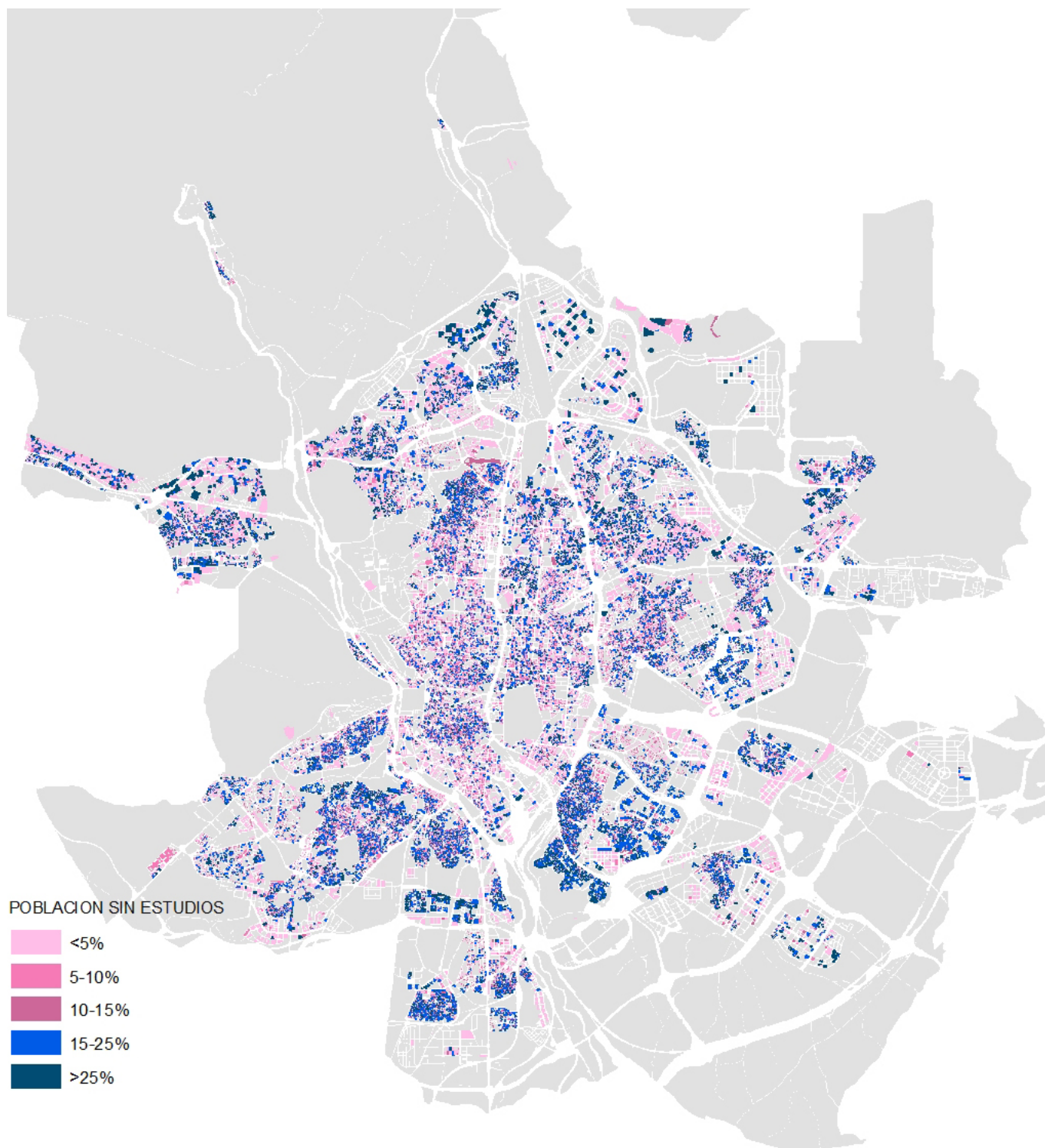
Indicador: Acceso a parques urbanos



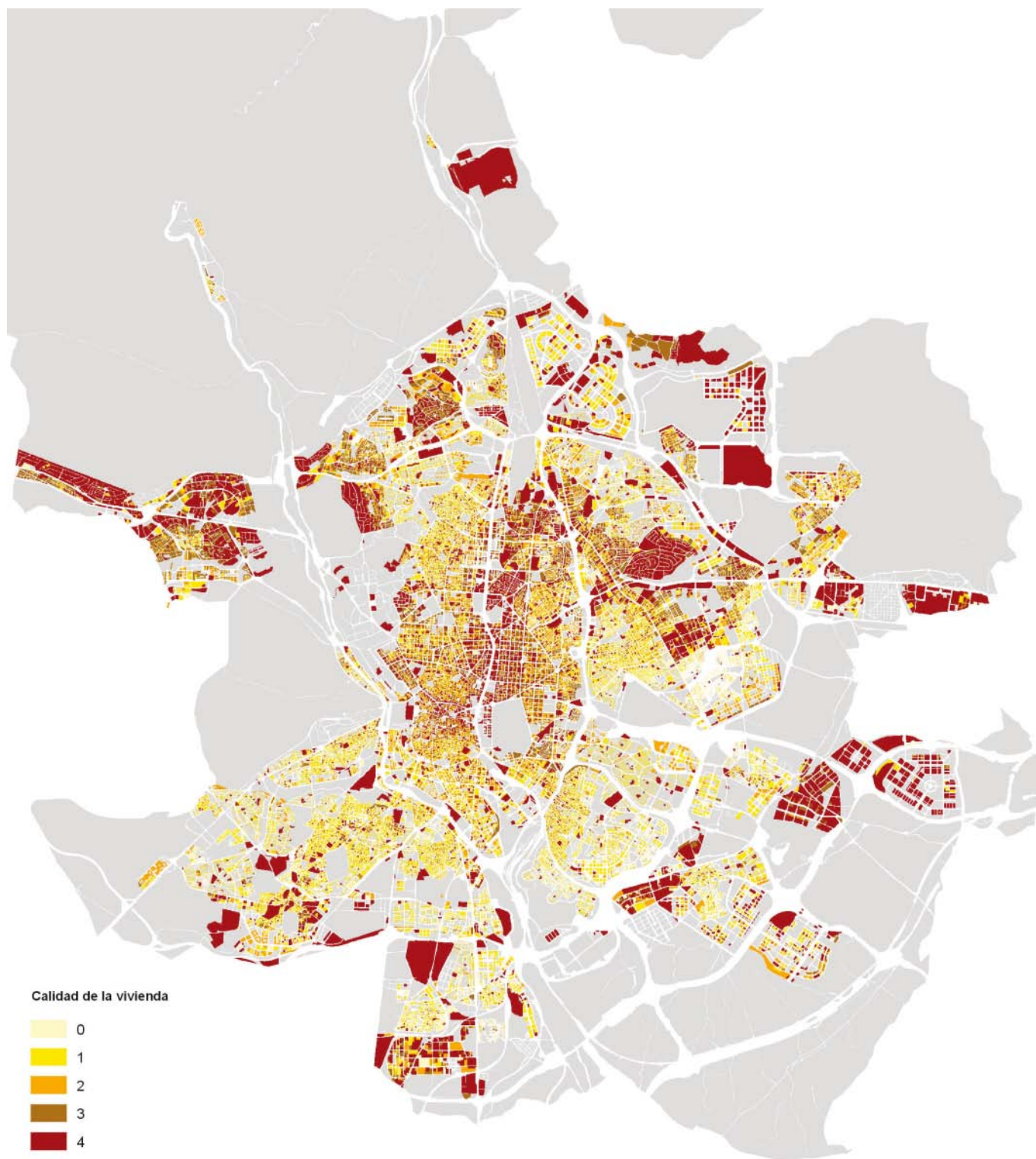
Indicador: Acceso a equipamientos



Indicador: Población envejecida



Indicador: Población sin estudios



Indicador: Valor catastral

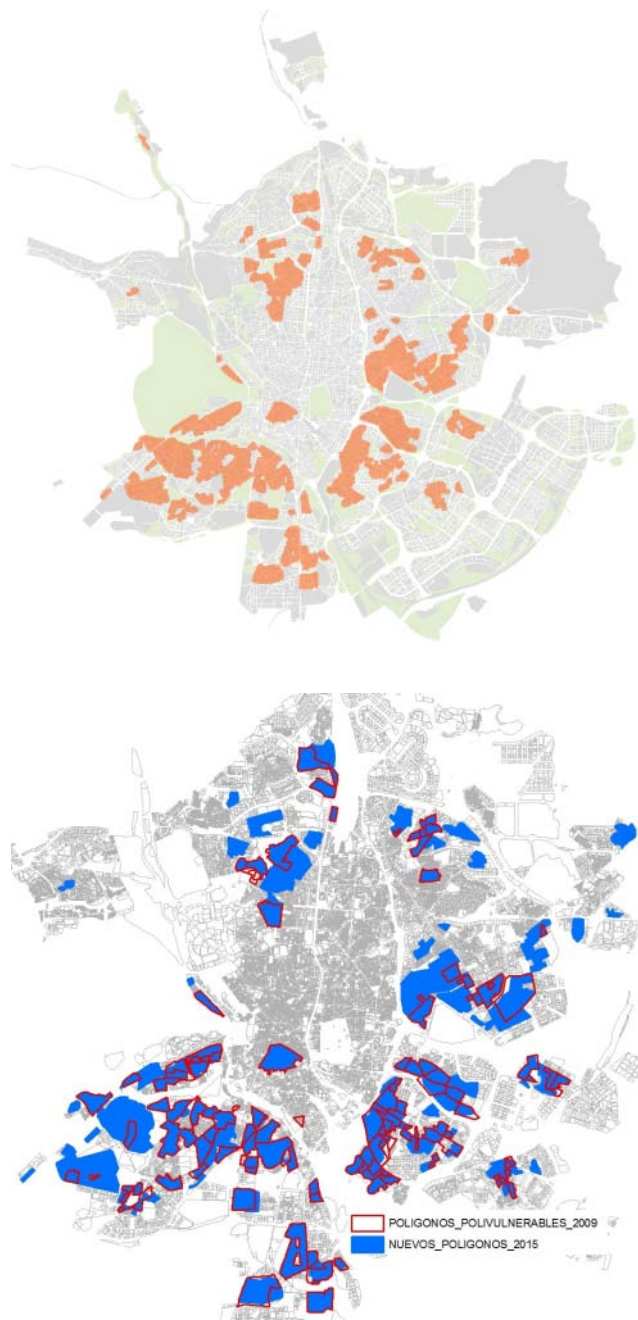
Ámbito de actuación: el mapa de APIRU

El Plan MADRID RECUPERA pretende incidir especialmente en los barrios o áreas más vulnerables. Esta vulnerabilidad se define en el territorio desde la simultaneidad de diferentes factores de desequilibrio social, económico y físico y desde la comparativa de los barrios con los valores medios municipales y se apoya en el sistema de indicadores anteriormente mencionado.

Las disparidades sociales en Madrid se han ido acrecentando en los últimos años e incluso se han agravado. Los análisis de vulnerabilidad urbana muestran barrios que concentran problemas sociales y de obsolescencia de la edificación, con edificios de 3 y hasta 5 plantas sin ascensores, con carencia absoluta de aislamiento térmico y escaso atractivo de los espacios libres, todo ello motivado por su concepción inicial en ocasiones deficitaria por el abandono al que se han visto sometidos por falta de inversión durante décadas. Esta situación contrasta con la de los barrios centrales que han experimentado una transformación hacia lugares más atractivos para el turismo, para las actividades económicas, el ocio y la cultura. A su vez, el proceso de descentralización de la ciudad, ha derivado en el surgimiento de nuevos polos de actividad y de residencia que han contribuido a que las periferias urbanas acentuasen su proceso de declive.

Según estudios del Ministerio de Fomento se confirma el incremento de la vulnerabilidad desde el año 1991. En el municipio de Madrid la cifra en 1991 era de 183.331 habitantes residentes en áreas vulnerables, lo que representaba el 6,1% de la población municipal, de 605.153 habitantes en 2001, que ya suponía un 20,5% de la población y de 1.125.389 habitantes, un 35% de la población en 2006.

Gráficamente la tendencia puede verse en el mapa comparativo de los años 2009 y 2015 donde se aprecia que no ha desaparecido ninguna de las áreas detectadas como vulnerables en 2009, sino que se ha incrementado sustancialmente en 2015.



Localización APIRU. 2017
Comparativa 2009 / 2017

Área preferente de impulso a la regeneración urbana (APIRU):
Áreas orientadas a conceder ayudas a las comunidades de propietarios
para la rehabilitación de los edificios.

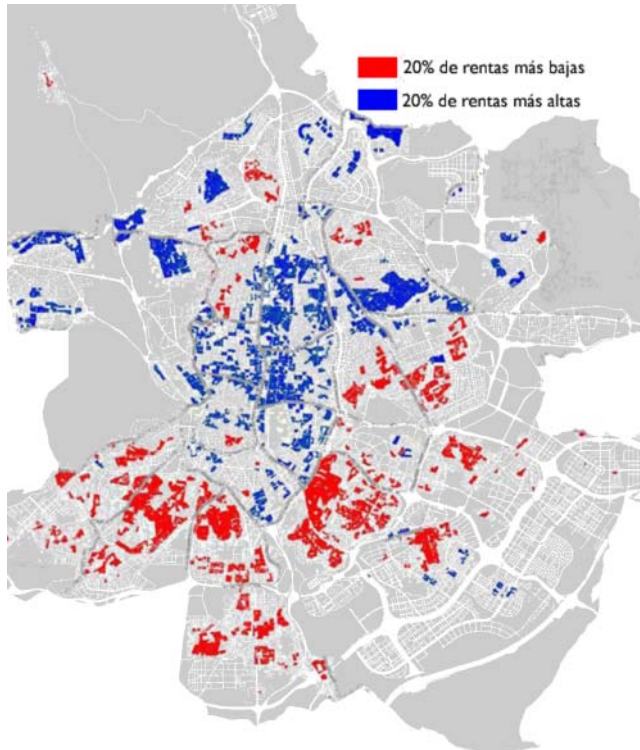
El 17 de marzo de 2016 se aprobaron inicialmente las 109 Áreas Preferentes de Impulso a la Regeneración Urbana, determinadas por el Ayuntamiento de Madrid a partir de los siguientes indicadores y umbrales de corte:

1. Edad de la edificación: anterior a 1980.
2. Valor catastral de la edificación un 20% inferior a la media municipal.
3. Porcentaje de población envejecida un 20% superior a la media municipal.
4. Porcentaje de población sin estudios un 20% superior a la media municipal.

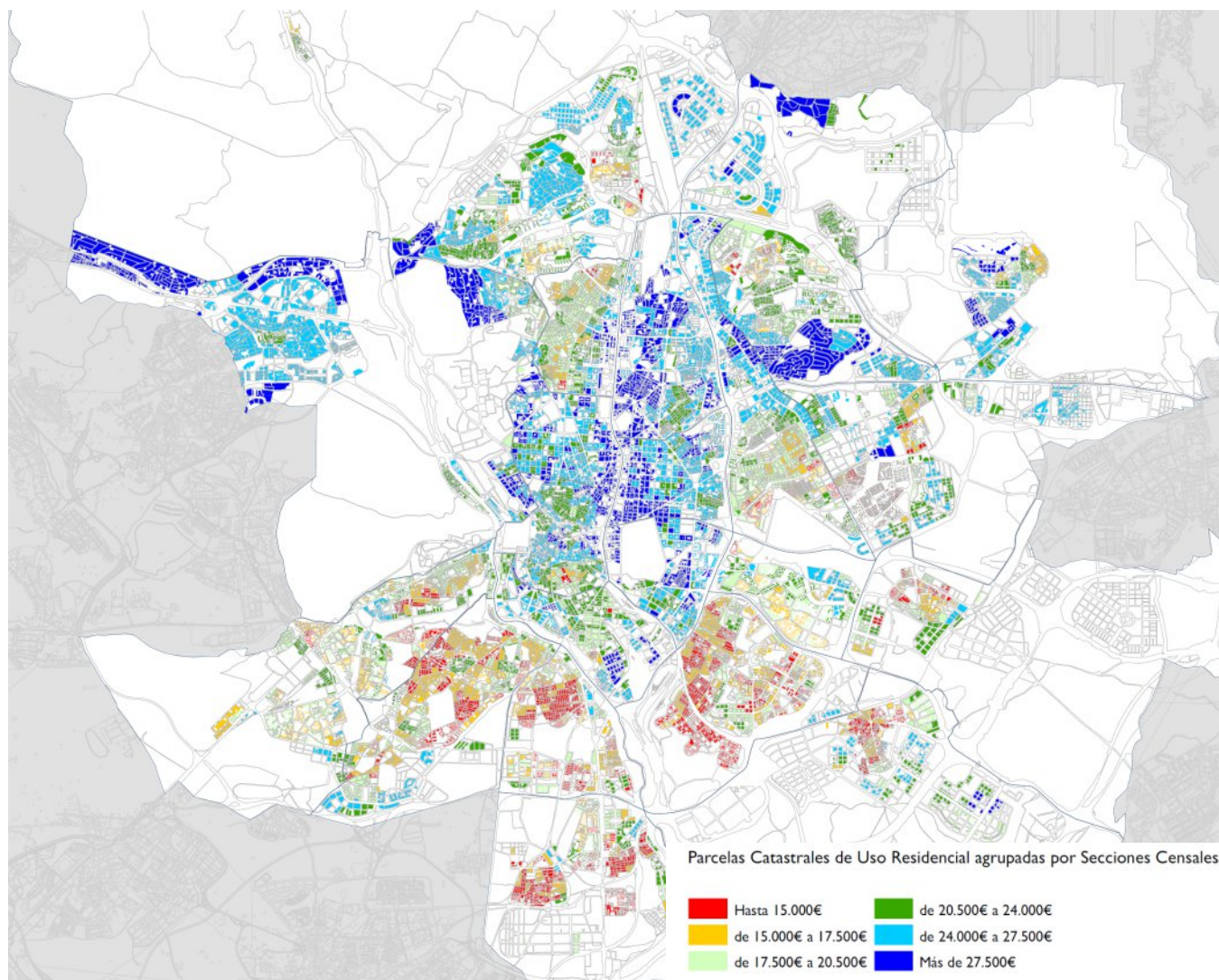
Se identificaron las parcelas que cumplieran las condiciones 1 y 2 de antigüedad y valor catastral bajo, y al menos una de las condiciones 3 y 4. Es decir, del conjunto formado por las parcelas con edificación más antigua y menor valor catastral, se seleccionan las que además presentan alto índice de envejecimiento y/o población sin estudios. Esto permitió un cierto reajuste sobre la geografía inicial con datos procedentes de Catastro y Padrón Municipal 2014.

Durante el periodo de información pública, hasta el 22 de abril se presentaron 43 alegaciones de las que se estimaron total o parcialmente 39. El 11 de mayo de 2016 se aprobó definitivamente el primer Mapa de APIRU, Áreas Preferentes de Impulso a la Regeneración Urbana, en el que se identificaron finalmente 112 áreas que agrupan un 38% de la población del municipio de Madrid.

A finales de 2016 se inicia la elaboración de un nuevo indicador, el indicador de renta, que no se había podido utilizar hasta el momento y que se considera fundamental al objeto de la estrategia. Se apoya en los datos de renta bruta disponible per cápita del distrito y se realiza una estimación a nivel de sección censal atendiendo a ciertas variables como son afiliados a la seguridad social, tasa de paro, impuesto de vehículos de tracción mecánica, valor catastral de inmuebles y padrón de habitantes. Los ratios que se utilizan para algunas estimaciones proceden de encuestas del INE y del Banco de España sobre estructura salarial, coste laboral y situación financiera de las familias.



Percentiles de renta per cápita



Plano general de Renta

En 2017, con este quinto indicador de la renta y recogiendo las solicitudes recibidas de algunas áreas para ser incluidas en el mapa, se han incrementado los límites de 21 de las APIRU definidos en 2016, y se han sumado 8 nuevas áreas, siendo en total 120 APIRU que suponen una superficie de 3.689 Has que afectan a 1.250.000 habitantes, lo que representa el 39% de la población municipal.

Este mapa deberá seguir actualizándose periódicamente para ajustarse a las modificaciones que vayan produciéndose.

El plano general confirma la ya conocida segregación espacial de los habitantes de Madrid con dos esquemas espaciales claros: el dominante norte/sur con las rentas más altas al norte y las más bajas al sur superpuesto al de centro/periferia.

Un segundo rasgo muy acusado que se desprende de la lectura del plano general es la relativa homogeneidad interna de los distritos. Los distritos de Madrid se configuran, con alguna excepción, como lugares residenciales de rentas, altas, medias o bajas.

El tercer rasgo es el de identificar en dos morfologías predominantes los problemas de vulnerabilidad urbanas, la Norma Zonal 4 y la Norma Zonal 3 del PGOUM-97, que se corresponden con un periodo de enorme expansión de la ciudad.

El crecimiento de la ciudad de Madrid experimentó una aceleración importante entre los años 50 y 70 del siglo pasado. Desde el final de la guerra civil hasta los años 50, la ciudad mantenía una población estable en torno a 1,6 millones de habitantes y se mantenía dentro de los límites de la actual M-30. Esta estabilidad poblacional viene inducida por la política de autarquía, propugnada por el Estado en un contexto internacional de guerra mundial. Pero al lograrse la paz internacional, España empieza a abrirse al extranjero y ha de cambiar su política económica, que la ha llevado a ser uno de los países más pobres de Europa, sólo superado por Portugal. El cambio se sustancia en la Ley de Estabilización Económica (1959), que propugna la creación de polos de desarrollo industrial en las principales ciudades españolas.

Estos cambios inducen un fenómeno masivo de inmigración interior, del campo a la ciudad. Las ciudades crecen de forma exponencial, por la avalancha de población que viene atraída por el empleo en la industria y la construcción, huyendo en muchos casos de las condiciones de miseria de sus lugares de origen. La población de Madrid pasa en pocos años de 1,6 millones a 3,7, cifra alcanzada en los años 70, tras lo cual se inicia un descenso hasta los 3,2 actuales. Toda esa nueva población se establece en una corona en torno a la ciudad existente. Desde el Estado se ponen en marcha políticas de vivienda para regular esta avalancha, a partir del Plan de Urgencia Social, mediante Poblados Dirigidos, Poblados de Absorción, UVAS y promociones de la Obra Sindical del Hogar, que apenas consiguen solucionar una parte menor del problema.

No será hasta los 80, con el gran Programa de Barrios en Remodelación iniciado en 1975, cuando se afronte el problema de dotar a la población inmigrante de unas mínimas condiciones urbanas. Más adelante, promociones públicas, como Madrid Sur o Valdebernardo, completan el mapa de la periferia con

los últimos barrios del extrarradio. Todo ello nos deja una corona, en general comprendida entre la M-30 y la M-40, formada por barrios construidos entre los 50 y los 80, mayoritariamente en tipología de bloque abierto, con condiciones constructivas a menudo deficientes, y con unos espacios libres caracterizados por su incertidumbre registral, una urbanización de baja calidad y un mantenimiento insuficiente.

El Plan General de 1985, engloba toda esta zona en la Norma Zonal 3, de mantenimiento de la edificación. Se trata de una normativa que considera que en estos barrios se ha agotado el proceso de producción de ciudad, por lo que no establece condiciones para su desarrollo, lo que deviene en un primer abandono. Ni siquiera se dibujan las alineaciones en el plano de delimitación del suelo urbano, que las establece con precisión para todo el resto del suelo calificado como urbano en el término municipal.

El Plan General de 1997, intenta avanzar un poco en la definición de estas alineaciones y en la clarificación de la estructura de propiedad de estos barrios, pero finalmente se queda en el dibujo de unas alineaciones en color verde, cuyo contenido normativo se diluye en su definición dentro de las Normas Urbanísticas: simplemente se trata de definir unas zonas con vocación de constituirse en viarios públicos, pero que todavía no tienen tal condición. Se establece también una herramienta nueva, los llamados Planes Especiales de Mejora de la Calidad Ambiental, que tendrán un recorrido escaso.

Ayudas a la rehabilitación de edificios

Como ya se ha dicho, uno de los objetivos fundamentales del Plan MADRID RECUPERA, es recuperar los edificios mediante un plan de ayudas a la rehabilitación integral, recuperar los barrios mediante su regeneración urbanística y social, y con todo ello contribuir a recuperar nuestra ciudad.

El Plan de ayudas a la rehabilitación de edificios que se lanza por primera vez en 2016, se orienta desde un primer momento a favorecer a la población más vulnerable y se vincula al mapa de APIRU. Su objetivo es permitir a las familias con menos ingresos el acceso a mejorar las condiciones de habitabilidad y confort de sus viviendas.

El primer aspecto diferenciador de la estrategia era el ámbito de actuación, frente a modelos obsoletos que centraban su esfuerzo organizativo y económico en un ámbito muy limitado y sólo en ese, este Plan se extiende a esas 120 APIRU que suponen 590.747 viviendas, que alojan a 1.250.000 habitantes, lo que representa el 39 % de la población municipal.

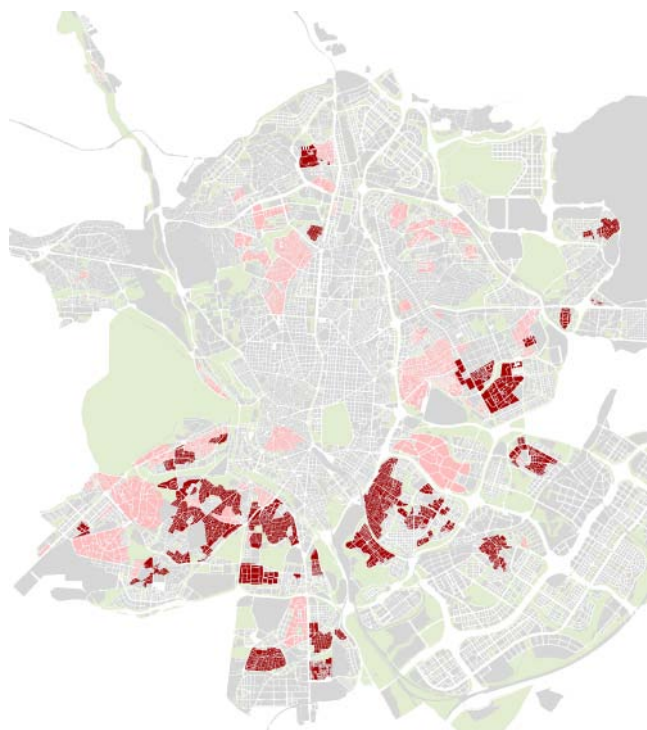
Los objetivos fundamentales son mejorar el confort y las condiciones de habitabilidad de los edificios de vivienda de las áreas previamente definidas como APIRU, siempre con criterios de mejora de la accesibilidad y de la eficiencia energética.

El plan está destinado a edificios residenciales, comunidades de vecinos, no a viviendas independientes ni edificios de propietario único, salvo en el caso de viviendas unifamiliares.

La accesibilidad es una de las prioridades de mejora de estas zonas vulnerables. Conviene recordar que en Madrid existen cerca de 43.000 edificios de más de 3 plantas sin ascensor, aproximadamente un 40% del total. Esta circunstancia deja a las personas mayores o con movilidad reducida sólo dos opciones: no salir de su casa o irse a vivir alejados de su entorno y de sus familiares, lo que va en contra de las condiciones mínimas de habitabilidad, salud y dignidad.



Plan MAD-RE. Logotipo
Colonia Experimentales
Barrio del Aeropuerto



Conjunto de APIRU / APIRU más vulnerables

A partir de estas consideraciones, y teniendo en cuenta la obligatoriedad, según el RD 1/2013, Ley General de derechos de las personas con discapacidad, de garantizar la accesibilidad (ascensor, salva-escaleras, rampas...) antes del 4 diciembre 2017, se decidió que la accesibilidad era la actuación prioritaria en materia de subvenciones.

Además la ciudad de Madrid cuenta aproximadamente con 1,5 millones de viviendas, de las cuales, un 70% son anteriores a 1980, fecha a partir de la cual se comienzan a aplicar la primera norma técnica de aislamiento en edificios. Si en los próximos años se consigue rehabilitar energéticamente esas viviendas se alcanzarían ahorros de energía de hasta un 75% en el municipio, además de contribuir a mejorar las condiciones de salubridad de las viviendas y cumplir con los objetivos europeos orientados a equilibrar la fuerte expansión promotora de los últimos años y el insuficiente mantenimiento y conservación del parque inmobiliario ya construido.

En general, la parte de la población que tiene mayores dificultades para pagar los recibos de la energía, es justamente la que habita en viviendas de peor calidad y la que carece de medios para acometer una rehabilitación que le permita paliar esta situación y poner freno al derroche de energía.

Por ello la estrategia optó por potenciar en segundo nivel las ayudas para la mejora de la eficiencia energética.

La ayuda para eficiencia energética está condicionada a incrementar al menos una letra la calificación energética inicial del edificio o a reducir un 30% la demanda de calefacción, es decir actuando en la envolvente, colocando aislamiento térmico o fachadas ventiladas, sustituyendo carpinterías y vidrios por otros más eficientes, y otras medidas pasivas, protecciones solares, etc. Una vez alcanzada la mejora de una letra en la demanda con la actuación en la envolvente (fachadas y cubiertas), la ayuda se extiende a la sustitución de equipos por otros más eficientes, la incorporación de energías renovables de cualquier tipo, e incluso cubiertas verdes u otras mejoras.

Este ahorro energético no representa sólo un beneficio individual, sino que contribuye a reducir a nivel estatal las importaciones de energía primaria y reduce la emisión de gases de efecto invernadero, lo que nos acerca a cumplir los objetivos del COP21 y otros compromisos internacionales.

En la convocatoria 2017 se ha implementado una ayuda social, pensada especialmente para aquellos vecinos y vecinas que podrían verse en una situación muy comprometida para poder hacer frente a los pagos de las partes no subvencionadas.

Para generar la confianza necesaria en los ciudadanos se decidió que el 50% de la ayuda se abonase en el momento de iniciar las obras. Con esta medida se consigue paliar el desembolso inicial que conllevan estas obras y ayudar a que técnicos y constructoras faciliten la financiación con la garantía del cobro inicial.

Otro aspecto diferenciador del Plan MAD-RE es que no quiere imponer, quiere convencer, quiere generar confianza y ayudar. El Plan MAD-RE no quiere obligar, ni generar problemas a vecinos y vecinas sin medios económicos suficientes, por eso el Plan MAD-RE deja que sea cada uno el que decida lo que quiere hacer y cuando hacerlo, en función de sus necesidades y sus posibilidades.

La cuantía de las ayudas

Era importante, teniendo en cuenta las áreas de actuación, plantear ayudas de cuantía suficiente para que los vecinos pudiesen actuar con un esfuerzo razonable para su economía.

Las ayudas para accesibilidad son del 70% del presupuesto de ejecución, con un máximo de 10.000 euros/vivienda, incluyen todas aquellas actuaciones necesarias para conseguir que el edificio sea accesible, demolición y reconstrucción de la escalera existente, rampas, etc. En el resto del municipio también hay ayudas del 35% del presupuesto para accesibilidad, con un máximo de 10.000 euros/vivienda.

Las ayudas para eficiencia energética son del 50% si se incrementa una letra la calificación energética inicial, o

se disminuye un 30% la demanda de calefacción, actuando siempre en la envolvente ó del 60% si se incrementan dos letras la calificación energética, o se disminuye un 50% la demanda de calefacción, con un máximo de 8.000 euros/vivienda en ambos casos.

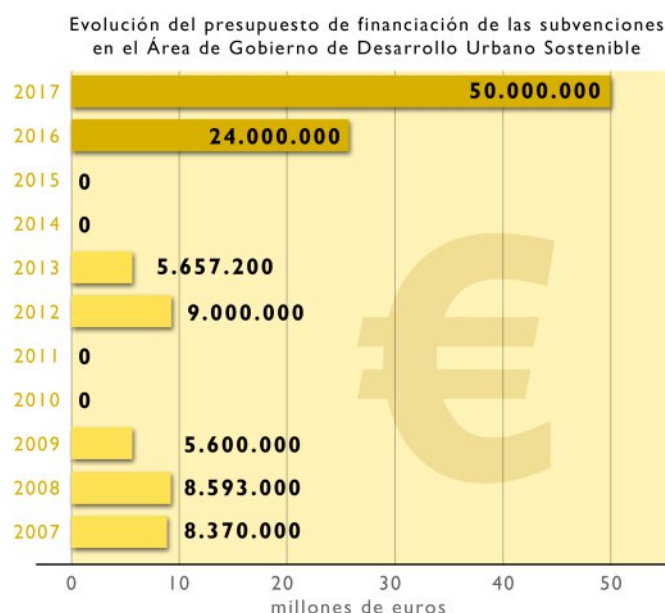
Las ayudas para la conservación son las más bajas, incentivando que cuando se inician obras importantes en una comunidad de vecinos se opte por colocar medidas de eficiencia energética, que van a mejorar las condiciones térmicas interiores y a ahorrar energía en esas viviendas, frente a simples obras de reparación, por ello la ayuda es del 35% con un máximo de 4.000 euros/vivienda ó un 50%, con un máximo 6.000 euros/vivienda, si se actúa en la estructura o cimentación, o si se sustituyen cubiertas de amianto por una nueva solución con aislamiento térmico.

Un aspecto importante de estas ayudas es que se incluye también ayuda para el IVA en la misma proporción de la subvención correspondiente. El IVA para las comunidades de vecinos supone un gasto importante, al ser finalistas y no poder desgravarlo. Se incluyen también ayudas para pagar los honorarios profesionales y tasas administrativas, de forma que están contemplados como un gasto dentro del presupuesto subvencionable.

Siguiendo el criterio de incentivar el ahorro de energía en la convocatoria 2017, la ayuda de conservación se limita a intervenir como máximo en un 25% de la envolvente, debiendo en otro caso, para optar a la subvención, incorporar medidas de eficiencia energética.

Otra novedad del plan MAD-RE de rehabilitación de 2017 es el incremento de un 5% en la subvención final si se interviene conjuntamente en 5 o más comunidades del mismo APIRU, con una actuación similar, con el mismo técnico y la misma constructora, incentivando de esta forma las intervenciones de mayor escala.

En la convocatoria 2017 la ayuda social, aplicable a aquellos vecinos y vecinas en situación más vulnerable, es del 90% del presupuesto total subvencionable.



La partida presupuestaria para la convocatoria 2016 fue de 24 millones de euros, que fueron insuficientes para el número de solicitudes recibidas.

La partida presupuestaria para la convocatoria 2017 es de 49.731.990 millones de euros, ampliable hasta un 100% más, es decir 99.463.980 millones de euros.

El gráfico de la izquierda muestra la evolución de las cuantías presupuestarias destinadas a ayudas de rehabilitación en los últimos 10 años en el Ayuntamiento de Madrid, haciendo notar que algunas de las de los años 2012 y 2013 no llegaron a agotarse.

Algunos distritos han querido destinar también Fondos de Reequilibrio Territorial (FRT) a la rehabilitación de sus barrios, así Barajas ha destinado 1,8 millones de euros a complementar las ayudas del plan de rehabilitación, destinadas al barrio del Aeropuerto, y Usera ha destinado 1.740.000 millones de euros a incrementar la ayuda para la rehabilitación de las fachadas de hormigón de Orcasitas con graves problemas en el material.

La información y la difusión

Lo que parecía más difícil era convencer a los vecinos de que el Plan MAD-RE está destinado a la mejora sus viviendas y que el esfuerzo económico que les iba a suponer estas intervenciones lo iban a compensar rápidamente con la mejora de sus condiciones de vida.

Frente a la experiencia de las oficinas de rehabilitación, que suponían un elevado coste teniendo en cuenta la extensión de las APIRU, y que no era el modelo de participación que se pretendía, se diseñó una estrategia de comunicación directa con los vecinos y vecinas, siguiendo el modelo del urbanismo participado.

Para ello, contando con la inestimable ayuda de las asociaciones de vecinos a través de la Federación Regional de Asociaciones Vecinales de Madrid (FRAVM), nos acercamos a las 120 APIRU con más de 70 asambleas vecinales, todas de gran afluencia para informarles de cómo podían optar a estas ayudas para mejorar su accesibilidad y su confort.



Asamblea vecinal

Para terminar, contamos con una oficina móvil que durante dos meses fue recorriendo todas las APIRU atendiendo las consultas de los vecinos y vecinas de cada barrio. En total se alcanzó a más de doce mil vecinos.

Esta iniciativa de comunicación directa, forma parte del urbanismo participado por todos los vecinos y vecinas de Madrid y la experiencia y los resultados nos ha demostrado que merece la pena llevarlo a cabo.

Por otra parte se ha organizado una información directa mediante atención presencial, líneas telefónicas y consultas electrónicas de respuesta casi inmediata que permiten agilizar las respuestas a las dudas de los ciudadanos. También la Web contiene información muy útil, como una herramienta para verificar si el edificio objeto de rehabilitación está en un APIRU y una calculadora para conocer de forma sencilla la cuantía de la subvención.



Difusión del Plan MAD-RE



Atención personalizada
Oficina móvil de información

Los resultados del Plan MAD-RE 2016

Los resultados del Plan MAD-RE 2016 confirman ampliamente el diagnóstico realizado para su concepción y en el que se apoyaron las bases del mismo. En los cinco meses desde el 9 de julio de 2016 hasta el 30 de noviembre de 2016, se han recibido 1.475 solicitudes, que agrupan a 24.552 familias, cifra que da idea de la complejidad de la gestión de este Plan.

En cuanto a las necesidades de los ciudadanos, un 68% han solicitado ayudas para accesibilidad, un 22% para eficiencia energética y un 10% para conservación. Parece que también en esto el diagnóstico era acertado.

El bajo porcentaje de solicitudes en conservación (obras obligatorias) demuestra que también ha funcionado la estrategia.

La prevalencia de las obras de eficiencia sobre las de conservación es una buena noticia. En los últimos años el esfuerzo realizado por la rehabilitación no ha estado a la altura de las necesidades reales, y los ciudadanos han llegado a creer que rehabilitar la envolvente de su edificio no era técnica ni económicamente viable. Afortunadamente, los vecinos de nuestra ciudad están pudiendo comprobar que la rehabilitación es viable.

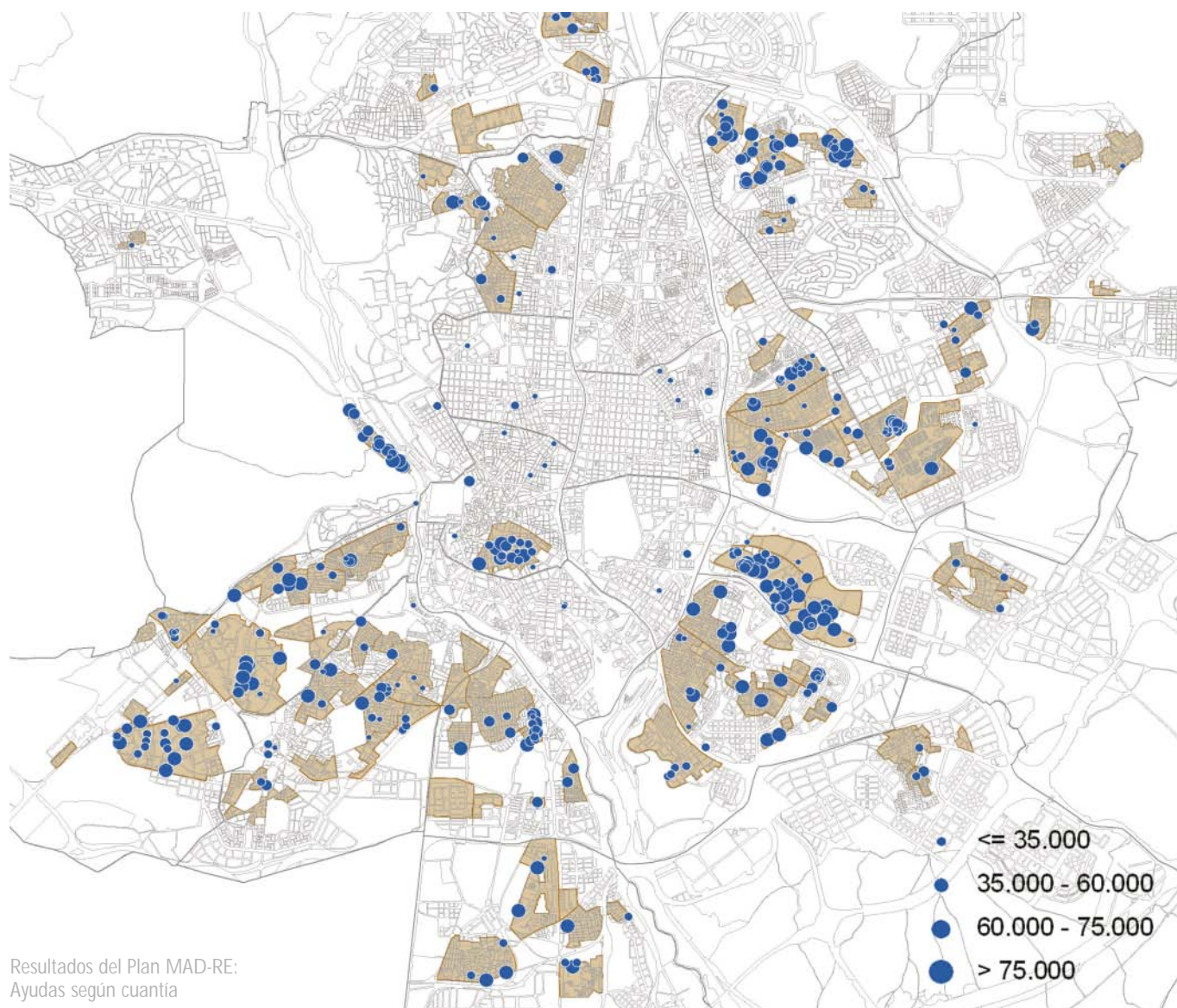
La intervención en la envolvente térmica de los edificios es la única manera de mejorar las condiciones de climatización y confort, aún en ausencia de equipos o de medios económicos para hacer frente al gasto que supone pagar la energía que consumen los equipos, incluso los más eficientes.

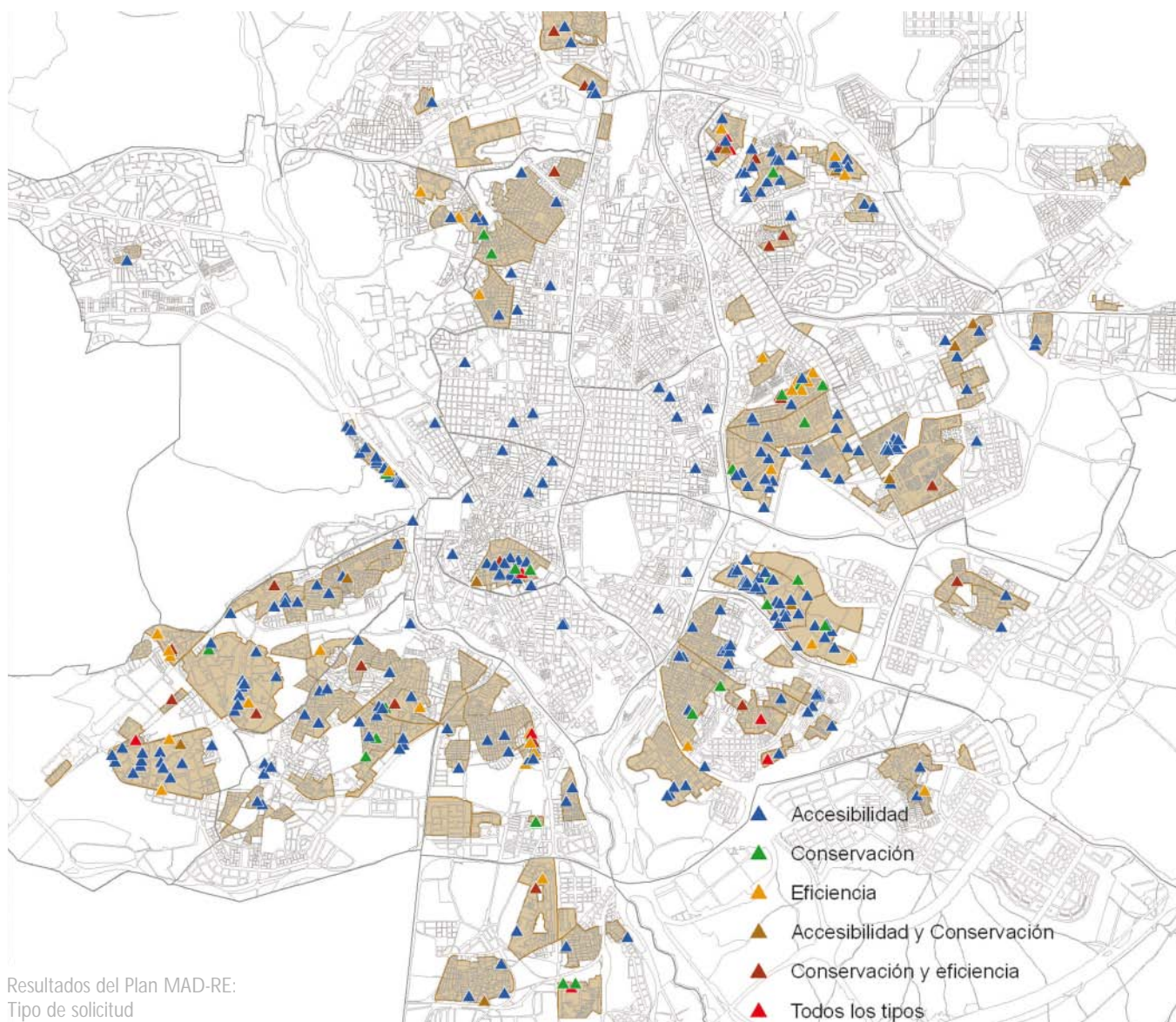
Como debilidad a corregir es que no hay ninguna solicitud para incorporar energías renovables por lo que en la próxima campaña este será un mensaje a reforzar.

En cuanto a quién solicita las subvenciones, el resultado ha sido que el 82% de las solicitudes se localizan en las APIRU y sólo el 18% están fuera de ellas.

The image shows a web-based calculator for the MAD-RE 2016 subsidy program. At the top, there's a logo with the text 'MAD-RE' and a colorful building icon. Below it, the section 'DATOS DEL EDIFICIO' (Building Data) contains radio buttons for 'Está en APIRU' (selected) and 'No está en APIRU'. A link says 'Si quieres comprobar si tu edificio está en un apiru, pulsa aquí.' The 'Tipo:' (Type) section has radio buttons for 'Unifamiliar' (selected), 'Colectivo (Comunidad de propietarios)', and 'Edificio protegido'. A 'Núm de viviendas' (Number of dwellings) field is next to it. Below this is a 'Presupuesto por obra' (Budget by work) section with a note 'Todos los importes deben incluirse con IVA.' (All amounts must include VAT). It lists categories: 'Accesibilidad' (Accessibility), 'Eficiencia energética' (Energy efficiency), 'Conservación' (Conservation) with sub-items 'General', 'Estructura y Saneamiento', and 'Otros Gastos' (Other expenses). Each category has a numerical input field and a currency icon (€). A 'TOTAL' row is at the bottom of this section. A blue button labeled 'Calcular Subvención' (Calculate Subsidy) is below the input fields. At the bottom, a 'Resultado subvención Plan Madrid' (Subsidy result Plan Madrid) section shows 'Subvención Aproximada:' (Approximate subsidy:) and 'Cada vecino debe pagar:' (Each neighbor must pay:), both with numerical input fields and currency icons.

Calculadora de subvenciones. (www.madrid.es)





Las solicitudes recibidas en 2016 suponen una inversión de 78 millones de euros, de los cuales 24 millones serán cubiertos por las ayudas municipales. Con esta inversión se prevé la creación de más de 4.500 puestos de trabajo.

Medioambientalmente la mejora energética en los edificios supondrá que dejarán de emitirse a la atmósfera más de 25.000 toneladas de CO₂ al año,

En el primer plazo de la convocatoria 2017, desde el 22 de julio hasta el 14 de agosto se han recibido 904 solicitudes, lo que demuestra que la rehabilitación es posible, que este modelo es acertado y que los vecinos y vecinas quieren adecuar sus viviendas a sus necesidades.

Los pilotos

El Área de Desarrollo Urbano Sostenible está desarrollando proyectos piloto de rehabilitación integral y mejora de la accesibilidad. Se han puesto en marcha seis proyectos, cuatro en el Poblado Dirigido de Orcasitas y dos en Manoteras, estos últimos con instalación de ascensor. Se trata de que sirvan de prototipos para demostrar a los vecinos y vecinas de estos barrios que, aunque no es fácil, sí es viable mejorar la accesibilidad y el confort de su edificio y mostrar además los enormes beneficios que con estas actuaciones se pueden conseguir.

Hay que empezar a hacer, porque haciendo se abre camino y se recupera la confianza de los ciudadanos.



Intervenciones en edificios acogidos al Plan MAD-RE

El Plan MADRID RECUPERA en los distritos

Como ya se ha dicho, El Plan MADRID RECUPERA unifica la estrategia de rehabilitación y de regeneración urbana para la ciudad de Madrid. Supone el primer paso de una intervención que se entendía debía ir más allá de la escala del edificio. Con esta idea se inicia el Plan MADRID RECUPERA, pretendiendo sentar las bases de un proceso más amplio para la regeneración de barrios y distritos.

Tiene la intención de enmarcar la rehabilitación de barrios en políticas de ciudad más ambiciosas e integrales. Es una idea que viene manifestándose con fuerza en otras ciudades que también llevan años trabajando la regeneración urbana y donde cada vez es más evidente que el problema y la solución de los problemas de la vulnerabilidad trasciende del límite de los barrios y que es necesario buscar soluciones en un marco más amplio. Si la intervención se limita a rehabilitar el barrio no se consigue el resultado de reducir la desigualdad social y económica, es preciso trabajar también el papel que un territorio más amplio tiene en el conjunto de la ciudad, buscar actuaciones recualificadoras con una escala de ciudad.

El Plan ha utilizado los distritos como unidad de análisis donde diagnosticar problemas y oportunidades bajo la idea pretendida de un modelo de ciudad inclusivo, equilibrado en funciones y sostenible.

Las Estrategias de Distrito son el instrumento con el que concretar a nivel local la Estrategia de Regeneración Urbana y coordinar las estrategias sectoriales, desde el entendimiento y el refuerzo de una estructura de ciudad clara y adecuada a los objetivos que guían el nuevo modelo urbano.

Se concibe así con la idea de reforzar el modelo policéntrico, la ciudad de ciudades, de mirar cada distrito como un territorio con una identidad propia y una estructura urbana que funcione en la escala local y bien integrada en la escala metropolitana.

Se presenta un doble mosaico de aproximación al soporte territorial: la ciudad como un todo que hay que tratar globalmente, detectando acciones de

regeneración y revitalización para todo el municipio y jerarquizando las intervenciones; y la aproximación a las distintas partes de la ciudad, diseñando operaciones que permitan ir trabajando los problemas de los distritos en la búsqueda de modelos urbanos más sostenibles, donde la movilidad, el medio ambiente, la rehabilitación de los barrios en peor situación o la renovación de áreas infrautilizadas cobran especial relevancia. Las actuaciones deberán diseñarse y evaluarse en un proceso de ida y vuelta que se alimenta del aprendizaje de los fracasos, los logros y su difusión y la participación interdisciplinar y ciudadana. La formulación de las estrategias de distrito se ha realizado desde diferentes enfoques complementarios:

Clasificación de áreas urbanas

El objetivo de la delimitación y clasificación de áreas es señalar ámbitos en los que aplicar los diferentes instrumentos que se definan para la regeneración urbana en función de sus características morfológicas y sociales.

Las áreas se definen en función del uso predominante residencial o terciario, el grado de desarrollo urbanístico alcanzado de los suelos y la edad de la edificación, lo que constituye un primer tapiz sobre el que dibujar la capa de propuestas.

Las propuestas identifican las áreas residenciales prioritarias para la rehabilitación, áreas de oportunidad a reordenar mediante instrumentos de planeamiento y las áreas de centralidad con potencial para aglutinar la vida del barrio donde fomentar la identidad y la complejidad urbana.

Los **ámbitos de rehabilitación** se seleccionan entre las 120 APIRU que concentran los problemas de decadencia física y funcional del espacio. Se trata de 48 ámbitos mayoritariamente regulados por la Norma Zonal 3 donde a los problemas de vulnerabilidad social y económica se suma la falta de adecuación del espacio libre que no reúne las condiciones mínimas de accesibilidad y calidad del espacio urbano. Esto está motivado por la falta de claridad en la titularidad que el Plan se plantea resolver como etapa previa a una actuación integral de rehabilitación, con una

intervención desde la óptica del planeamiento y la gestión.

Las **áreas de oportunidad** suponen un total de 57 ámbitos de diferente carácter, incluyen polígonos industriales como Villaverde, Vicálvaro y Villa de Vallecas, áreas de uso dotacional con diversidad de escalas como la Finca de Vista Alegre y Ciudad Universitaria o grandes parcelas dotacionales como el deportivo de Hortaleza o dotaciones de los ensanches recientes de Las Tablas o Vallecas que no acaban de estar consolidados y con posibilidades de revisión de las condiciones de ordenación. Por último se delimitan vacíos urbanos pendientes de definir su verdadera vocación urbana y de integración en la ciudad, como la estación del Barrial, la Ermita del Santo, el Centro Emisor de Vicálvaro o la zona de Esculano-Canal de Isabel II.

Las **áreas de centralidad**, por su parte, son 15 ámbitos a potenciar en su vocación de centro de distrito.

Identificación de redes y sistemas

La consecución de una ciudad inclusiva, sostenible y habitable ha sido el objetivo último que ha guiado las estrategias y las propuestas de intervención para cada distrito. La ciudad requiere una estructura urbana equilibrada y bien ordenada mediante un conjunto de redes urbanas que se superponen en el territorio.

Se identifican cuatro tipos de redes: de proximidad, de identidad, de movilidad, y ambiental que suponen cuatro enfoques complementarios de lectura y comprensión del territorio, que deben funcionar correctamente en un distrito bien configurado y ordenado. Como todo modelo no deja de ser en ocasiones una utopía difícil de alcanzar al estar la ciudad tan consolidada en la urbanización, pero que tiene sin duda el valor de guiar un proceso de transformación y de mejora.

Las estrategias de distrito incluyen, por tanto, actuaciones que pretenden mejorar y/o reforzar algunos elementos de las diferentes redes de ciudad, considerando la escala local y cosiendo las propuestas



Calle Alcalá
Palacio Vista Alegre

Área de oportunidad:
Ámbitos a ordenar en lugares estratégicos que plantean la posibilidad de mejorar la configuración del distrito.



Río Manzanares
Camino de los Vinateros

de intervención en un marco más amplio que es la ciudad en su conjunto.

La **red de proximidad** está constituida a partir de dotaciones básicas, comercios, parques así como las calles y otros espacios libres que los relacionan y los comunican. El primer objetivo es detectar un nivel básico de atención y servicio de espacios de uso cotidiano donde se deban garantizar las adecuadas condiciones de accesibilidad peatonal.

La **red de identidad** estaría formada por la suma de lugares con un valor histórico o simbólico, edificios con valor arquitectónico, hitos del paisaje, centros culturales y de ocio, lugares para celebración de fiestas así como elementos aglutinadores de flujos de personas como intercambiadores de transporte o incluso las fronteras que delimitan y separan unos barrios con otros.

El objetivo es elaborar una red de elementos que representen las señas de identidad de los distritos, que formen parte del imaginario colectivo, desde la perspectiva técnica y con la colaboración de juntas de distrito y de los vecinos. Estos lugares pueden convertirse en referentes para futuras actuaciones que refuercen el concepto de identidad de barrio y distrito.

El objetivo de pretender que lugares de la periferia actualmente desconocidos lleguen a formar parte también de la identidad de la ciudad de Madrid, puede parecer demasiado ambicioso pero sin duda contribuiría a enriquecer y diversificar la oferta cultural y turística de la ciudad.

Los cascos y colonias históricas, las villas decimonónicas, algunos extensos conjuntos de vivienda social, los miradores y el sistema de parques, el río Manzanares, los cementerios históricos o algunos barrios con un carácter singular como el barrio chino de Usera, el pequeño caribe de Tetuán, ejes comerciales como la calle Alcalá o la avenida de la Albufera son algunos de los elementos que forman parte del mapa de Identidad de la periferia.

La **red ambiental** integra los espacios libres tales

como parques urbanos, calles arboladas, jardines, deportivos o espacios libres privados que constituyen la matriz ambiental de la ciudad. La red ambiental de la periferia es más potente que la de áreas centrales por un mejor nivel de dotación, las propuestas en este caso irán orientadas a completar elementos para conseguir una red continua, mejorar la conectividad con espacios verdes de otros distritos o de la red regional de espacios naturales.

En una visión general de la red ambiental municipal cabe señalar que el río Manzanares es sin duda el principal corredor ecológico de la ciudad, si bien todavía presenta oportunidades de mejora tanto en el tramo norte, en los distritos de Fuencarral-El Pardo y Moncloa-Aravaca que apenas reconocen su presencia, como en el sur en los distritos de Usera y Villaverde que esperan la finalización de la configuración del parque y su conexión con el parque regional del Sureste.

También en la utilización de algunos arroyos como corredores ecológicos entre el municipio y otros espacios regionales con valor ambiental, estaría otra de las posibles mejoras a implementar, o en el uso del concepto de “parque periurbano” aplicable a ciertos espacios en el límite municipal a modo de cinturón verde de la ciudad, como Valverde o algunos suelos del sureste.

La **red de movilidad** incorpora una clasificación de la red viaria con la consideración de nuevos tipos de vías como son los ejes cívicos urbanos, o los ejes de barrio, así como la definición de las áreas de prioridad peatonal o áreas 30 donde aplicar diseños de coexistencia. El cambio en la cultura de movilidad también implica un cambio en los conceptos de movilidad urbana y de jerarquía viaria. Así, también forman parte de esta red los itinerarios ciclistas, los intercambiadores y paradas de la red de transporte público o los aparcamientos en sus diferentes tipologías.

Son problemas recurrentes de los distritos de la periferia la falta de aparcamiento, la necesidad de mejorar los intercambiadores con aparcamientos disuasorios, la fragmentación que producen las

autovías urbanas entre unos distritos y otros y la falta de accesos desde los barrios situados en los bordes de estas autovías, principalmente la M-40.

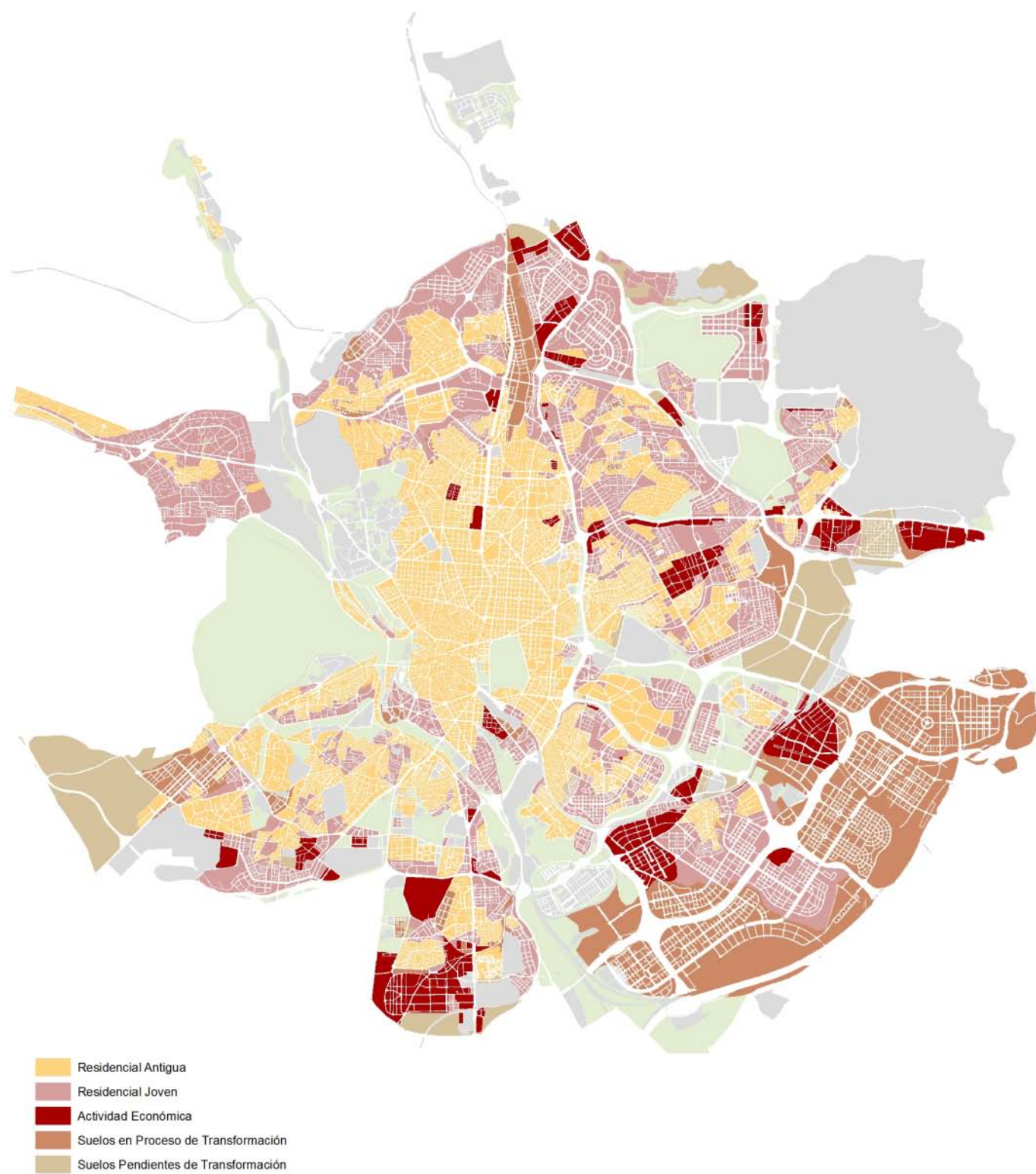
Las Estrategias de cada Distrito integran las actuaciones que tratan de solucionar disfunciones de estas cuatro redes analizadas, así como las áreas identificadas como oportunidad para reutilizar suelos vacantes o infrautilizados, para fomentar la rehabilitación y renovación urbana o potenciar el carácter de centralidad.

Corredor ecológico:

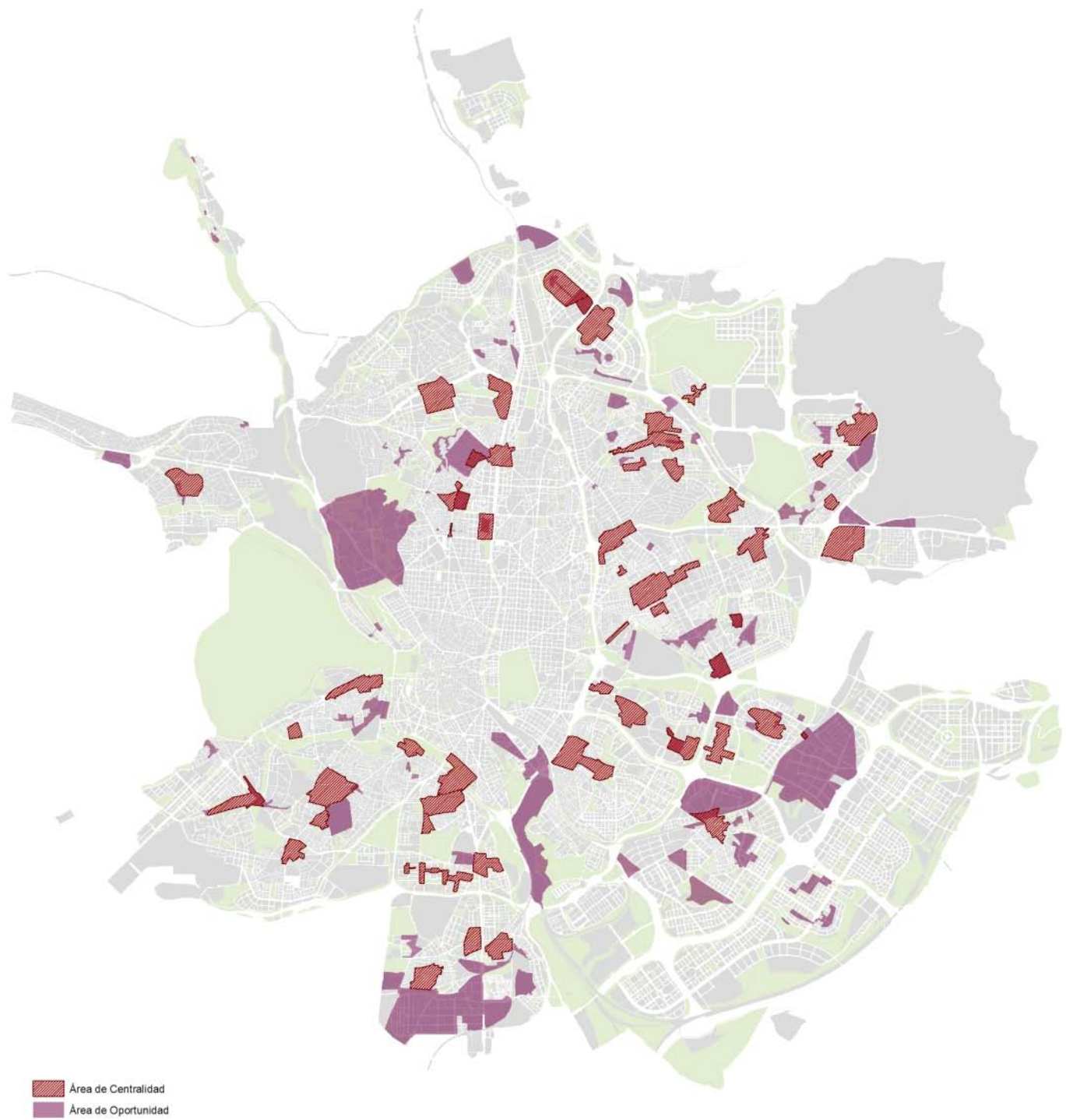
Conexión de áreas con biodiversidad importante con la finalidad de contrarrestar la fragmentación de paisajes, ecosistemas y hábitats naturales o modificados, facilitando el mantenimiento de los procesos ecológicos y la dispersión de especies.

Área 30:

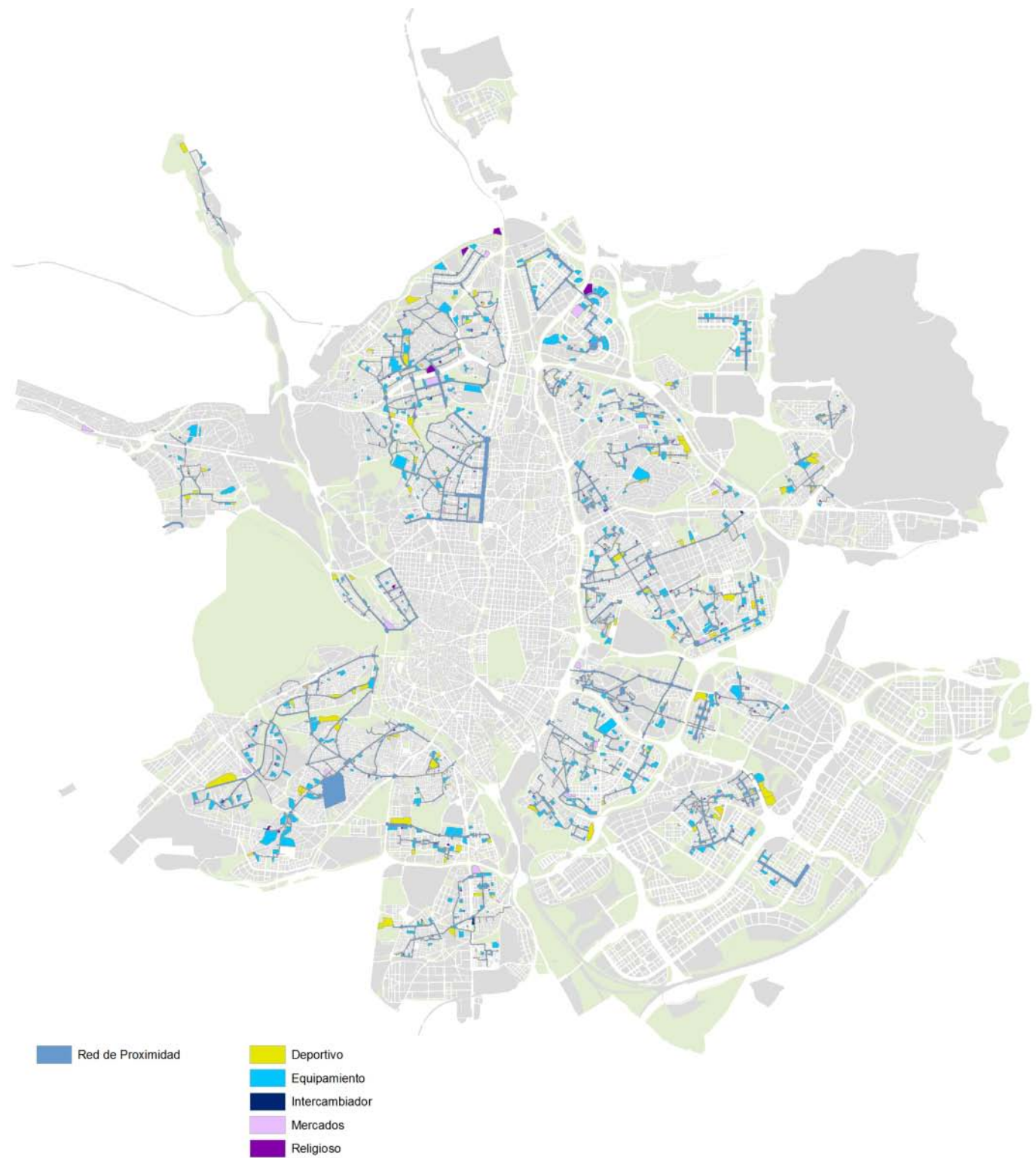
Área urbana en donde la velocidad máxima para los vehículos motorizados es de 30 km/h. Esto implica el rediseño del viario o señalización para mejorar la convivencia entre peatones, transporte público, bicicletas y vehículos motorizados



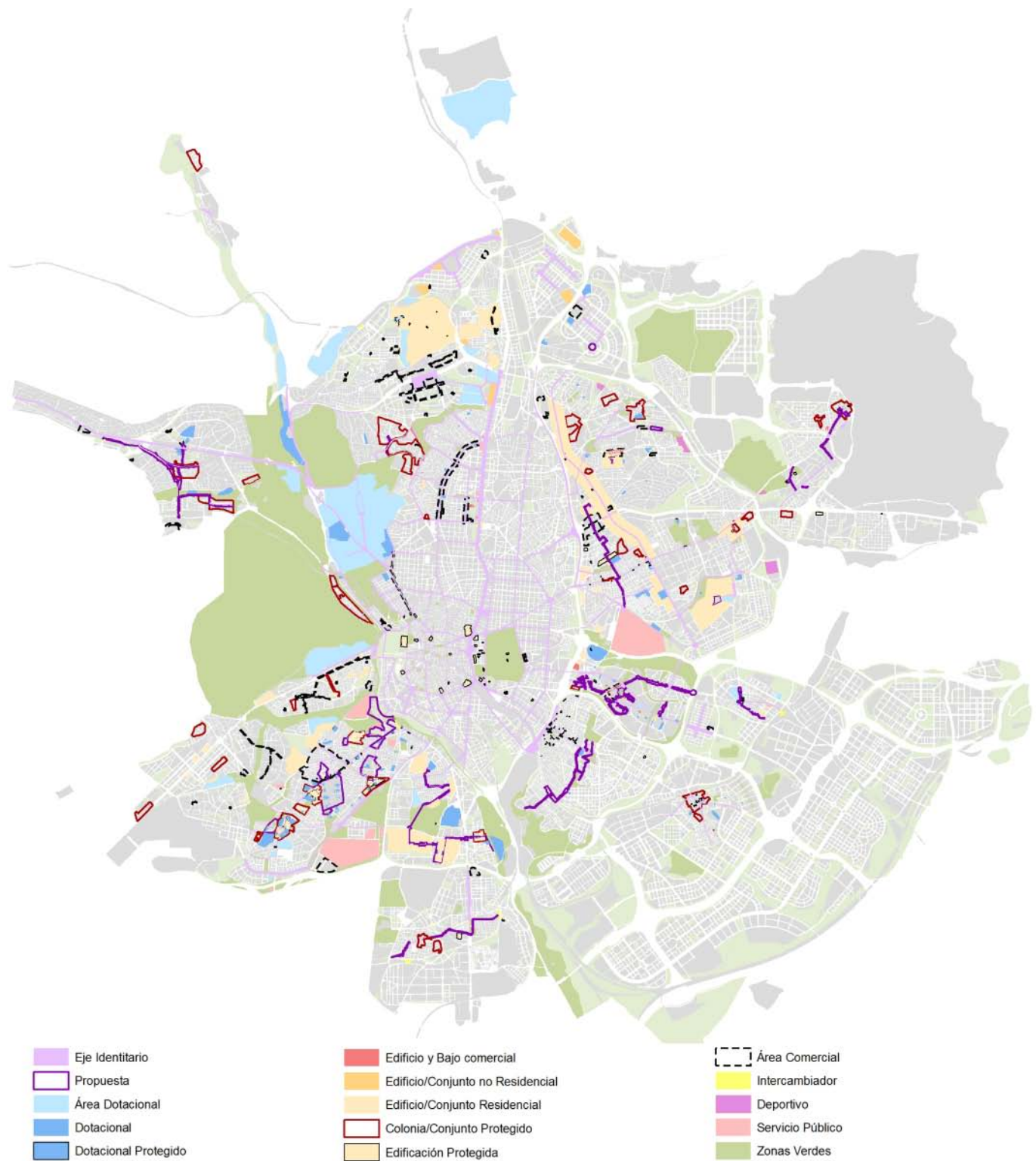
Clasificación de áreas urbanas



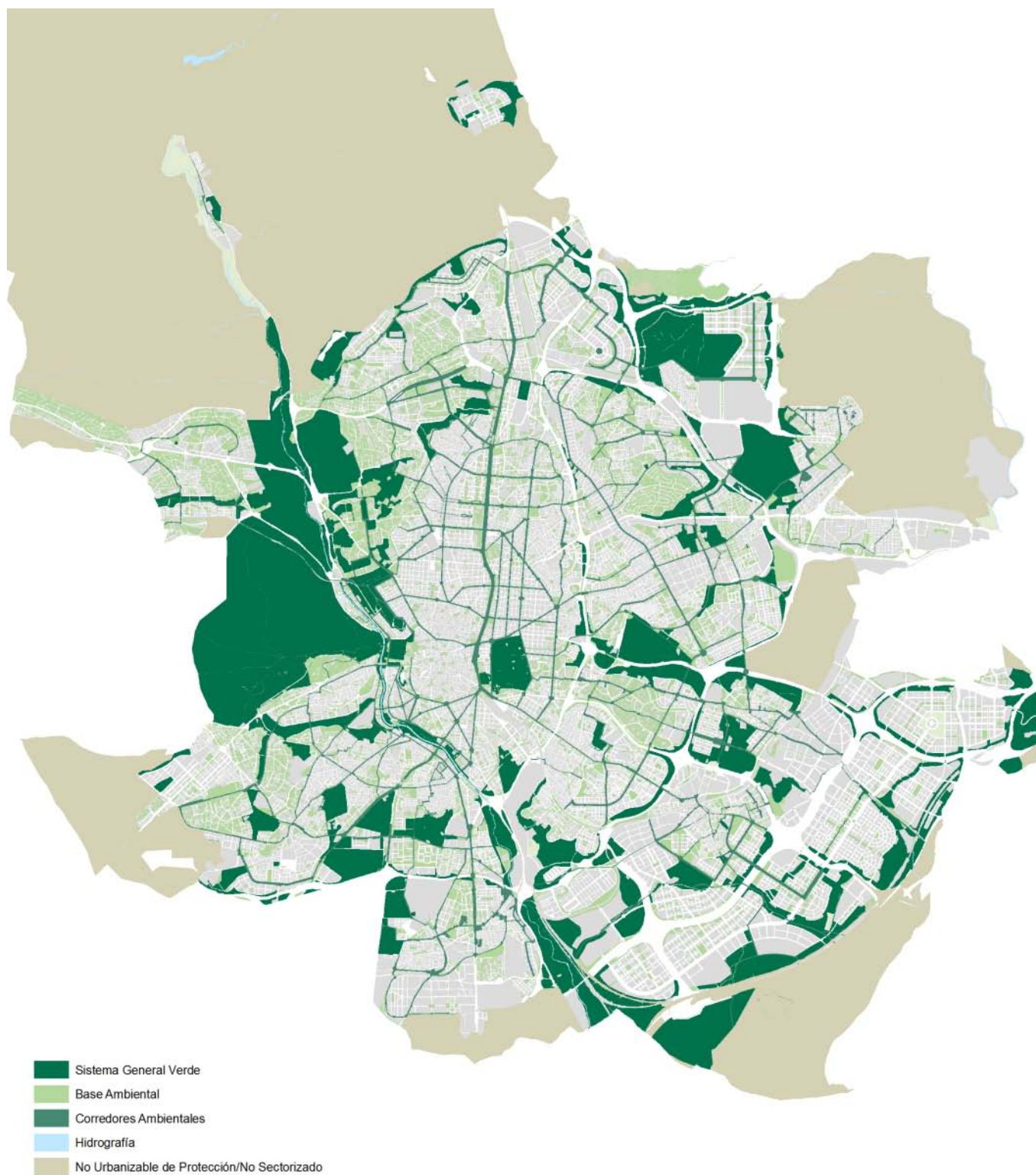
Áreas centralidad y oportunidad



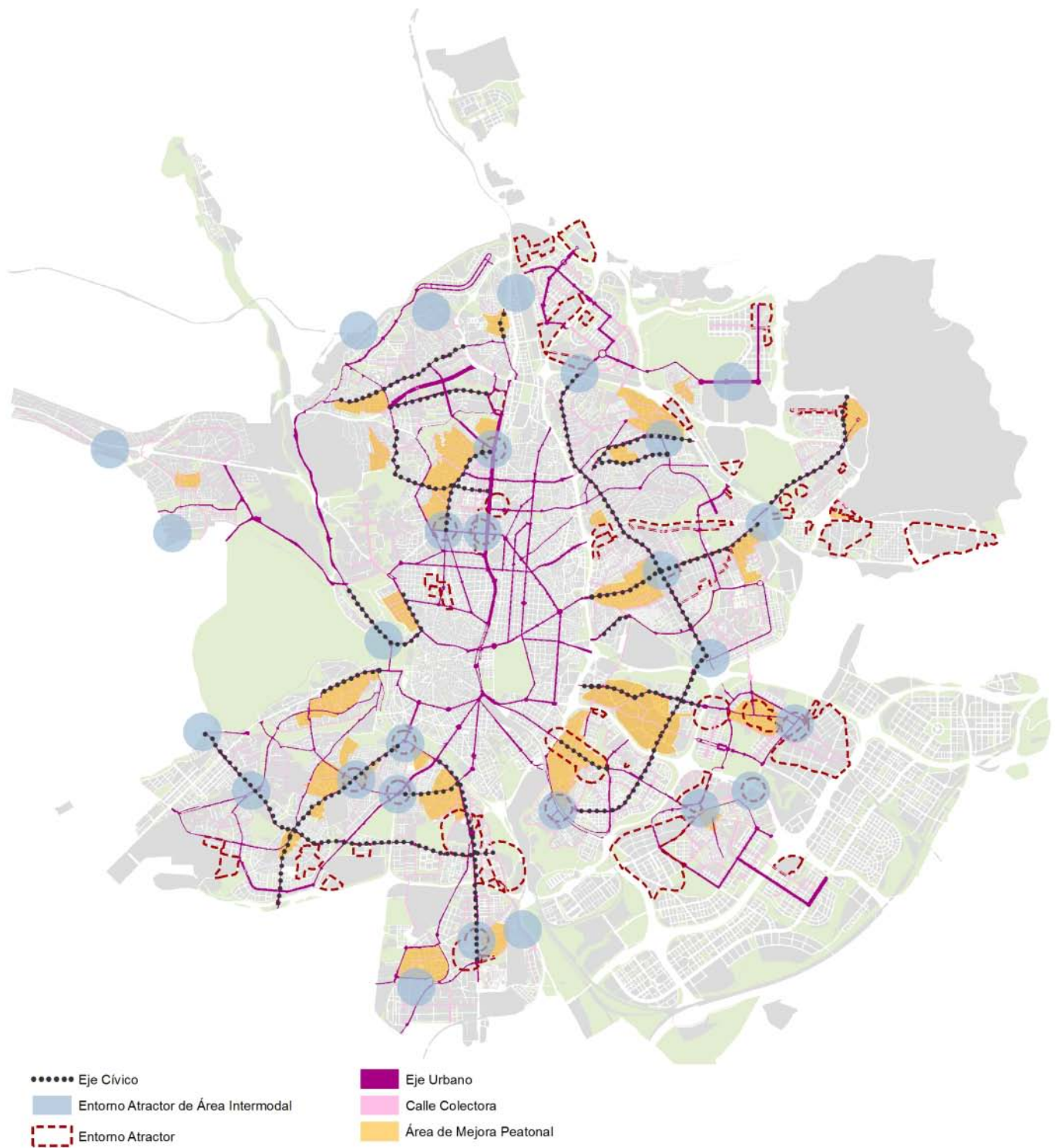
Red de proximidad



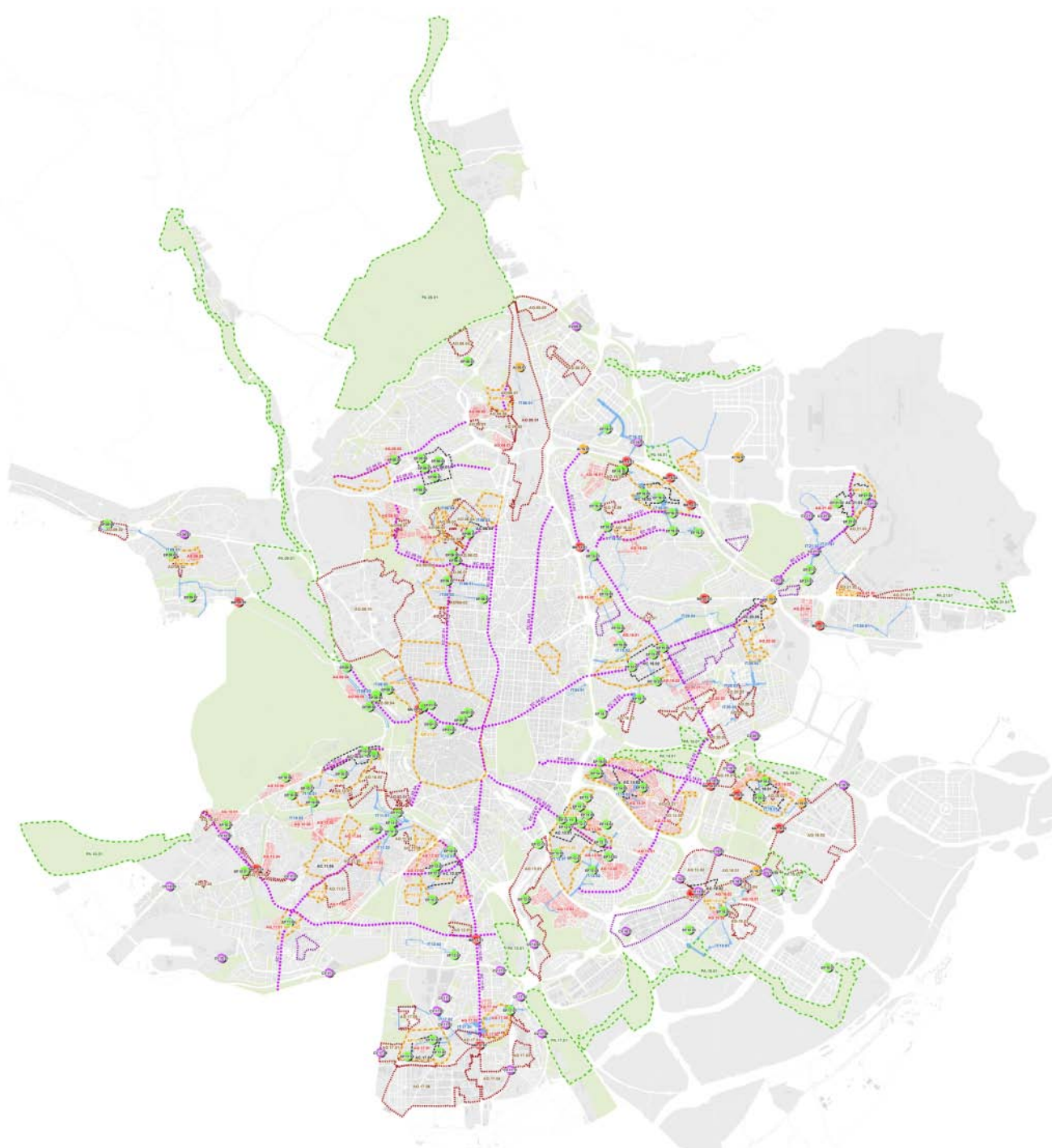
red de identidad



Red ambiental



Red de movilidad



Proyectos Estratégicos de Espacio Público

- Mejora de la Accesibilidad
- Remodelación de Espacio Público
- Itinerario Estructurante

Proyectos Estratégicos Ambientales

- Área de Intervención Ambiental

Proyectos Estratégicos de Movilidad

- Mejora de Conexiones Vias
- Remodelación de Área Intermodal
- Eje Cívico
- Área de Mejora Peatonal
- Área de Gestión de Movilidad

Planes Integrales Territoriales de Ordenación y Gestión

- Área de Oportunidad
- Área de Centralidad

Planes Integrales Territoriales de Barrios APIRU

- APIRU de Gestión

Plano de actuaciones

Tipos de Actuaciones

El Plan de Actuación recoge el conjunto de planes y proyectos para ejecución de la estrategia. Surgen de la intersección entre las estrategias de distrito elaboradas, las prioridades y oportunidades expresadas por las juntas municipales de distrito y otras áreas municipales y las propuestas derivadas de la participación vecinal. Se consideran que tienen un carácter estratégico para el distrito, en el sentido de beneficiar a gran parte de su población superando las visiones excesivamente locales. La ejecución del programa de actuaciones en el medio y largo plazo debe tener la capacidad de conseguir una transformación del territorio mejorando su estructura urbana y la calidad de vida de sus habitantes.

El conjunto de actuaciones diseñadas se pueden clasificar en cinco grandes bloques:

Espacios Públicos (PEL)

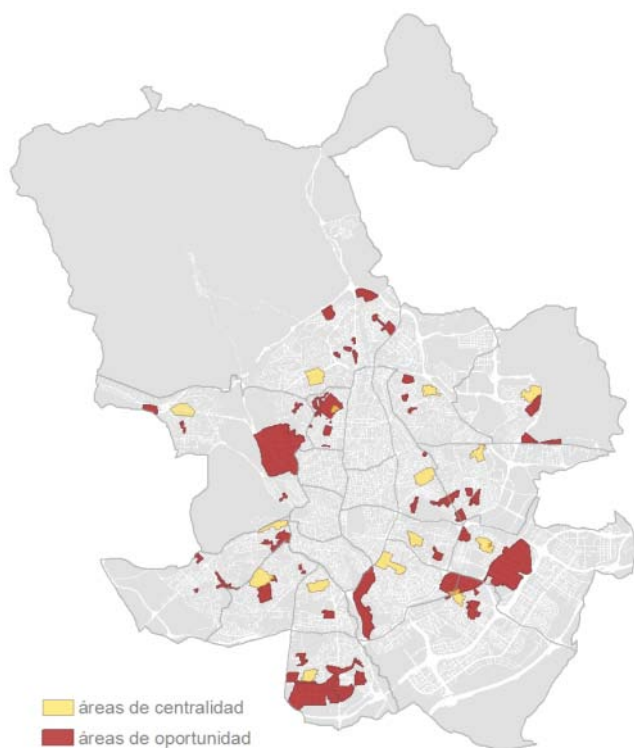
Son proyectos de recualificación de espacios públicos, normalmente en la forma de un “itinerario peatonal” que pretenden mejorar las redes de proximidad, identidad y ambiental, suelen conectar equipamientos y servicios del distrito. En estos casos lo deseable es conseguir la adecuada coordinación municipal para que lleguen a formularse como proyectos híbridos, donde a las actuaciones sobre espacios libres públicos se sumen las intervenciones para la mejora de la integración urbana de los equipamientos, los parques o la promoción cultural y activación económica de estos espacios.

También se incluyen acciones puntuales, normalmente se trata de mejora de plazas singulares o entornos de importantes equipamientos, así como actuaciones orientadas a mejorar la accesibilidad peatonal con los barrios y distritos del entorno.



Actuaciones de remodelación de los espacios públicos:
Itinerarios estructurantes

*Proyecto híbrido:
Proyecto en el que participan diferentes áreas municipales desde sus respectivas competencias para dotar de carácter integral a la actuación.*



Actuaciones de movilidad: Ejes cívicos y áreas de mejora peatonal
Áreas de centralidad y de oportunidad

Movilidad (PEM)

Son proyectos que se plantean bajo la óptica de la movilidad urbana vinculada a la aplicación de medidas del Plan de Calidad del Aire. Consisten por un lado en propuestas de transformación de “ejes cívicos” donde reconsiderar el diseño de calles principales que cumplen una función estructurante de las relaciones internas del distrito y de conexión con la ciudad, pero donde se pretende lograr un mejor equilibrio entre los modos de transporte y una mejora de las condiciones estanciales. También se incluyen propuestas para la creación de “áreas de mejora peatonal” o Zonas 30, garantizando las condiciones mínimas de accesibilidad universal y rebajando la presión del aparcamiento.

Las “áreas de gestión de la movilidad” están vinculadas a zonas de concentración de empleos donde se propone desarrollar planes específicos de movilidad al trabajo y garantizar una adecuada accesibilidad en transporte público.

Por último, también se recogen acciones para mejorar la estructura viaria con conexiones pendientes de ejecución y ámbitos junto a intercambiadores de transporte a reordenar para facilitar el intercambio modal con nuevos aparcamientos disuasorios y mejorar de los accesos peatonales y viarios.

Áreas de oportunidad (PIA)

Los planes de ordenación van dirigidos a desarrollar “áreas de oportunidad”, referidas no tanto a ámbitos de planeamiento del PGOUM97 pendientes de desarrollo, como a nuevos ámbitos con potencial para mejorar la estructura urbana de los distritos en lugares estratégicos. Se plantean planes de ordenación con objeto de regular usos en áreas de centralidad, de rehabilitar polígonos industriales que presentan síntomas de decadencia física y funcional o de llevar a cabo una ordenación pormenorizada de piezas mal resueltas con suelos públicos dotacionales o parcelas vacantes. Todos ellos son lugares con potencial para contribuir a la regeneración urbana del distrito. (La Arboleda, Mercado de Orcasur, Industrial Villaverde, Actividad Económica Vicálvaro).

Regeneración de Barrios (PIB)

La regeneración de barrios se ha querido incluir en un apartado específico aunque podría participar de una combinación de varias actuaciones incluidas en apartados anteriores: área a reurbanizar cuando la intervención para mejora de los espacios libres es necesaria, áreas a ordenar cuando se hace conveniente definir alineaciones, cesiones de suelo o incluso proponer un posible incremento de edificabilidad. La actuación puede ser también un “proyecto híbrido”, ya que un enfoque integral permitiría incorporar medidas para la regeneración social y económica del barrio.

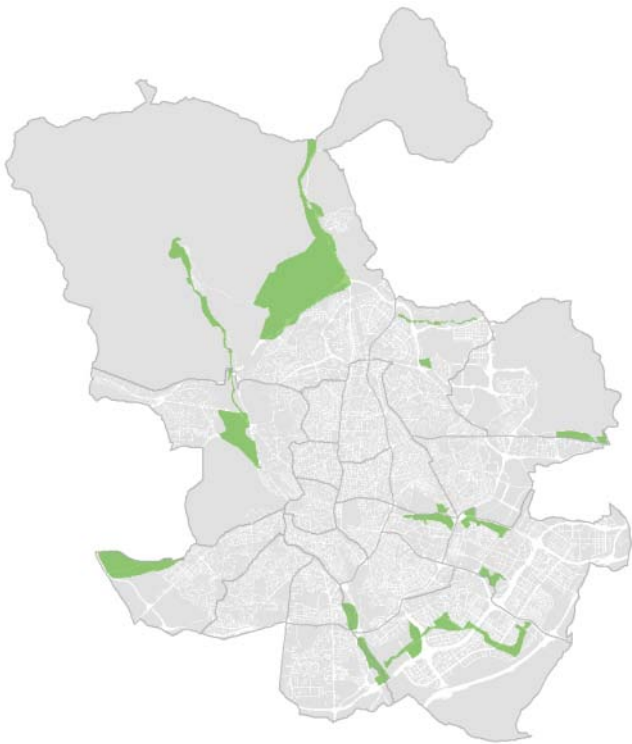
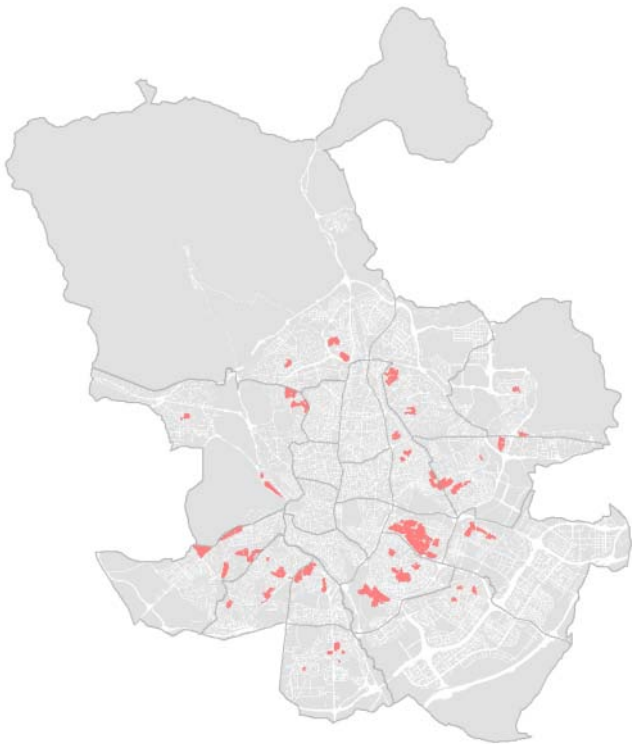
Este bloque incluye las actuaciones más integrales y prioritarias de la regeneración urbana, las que suman la rehabilitación de edificios y las de espacios libres con medidas para intervenir en el ámbito social y económico desde enfoques participativos que refuerzan la cohesión social.

En todo caso la propuesta de intervención física en los barrios incluidos en el programa de actuaciones lleva asociada una tarea previa relativa a investigación de titularidades y a la gestión de suelo.

Mejora Ambiental (PEA)

Se incluyen en este bloque actuaciones que van orientadas a mejorar el comportamiento ambiental de los distritos, bien a través de la creación o remate de la ejecución de grandes parques, en ocasiones finalizando procesos de obtención de suelos y diseñando nuevas zonas verdes, como a generar corredores ecológicos para mejorar la conexión regional.

En total el plan incluye 376 actuaciones, un 37,5% están relacionadas con proyectos de espacio público, un 27,1% con proyectos de movilidad urbana, un 3,5% con proyectos de carácter ambiental, y un 31,2% son actuaciones de ordenación, que a su vez se dividen en áreas de oportunidad, 18,9% y regeneración de barrios, 13%.



Barrios incluidos en el PIB
Proyectos de mejora ambiental

El Plano de Actuaciones es accesible desde el Visualizador Urbanístico, donde se puede consultar una ficha que detalla los objetivos y las directrices de intervención para orientar los contenidos de los instrumentos de ejecución. El grado de detalle de la ficha depende de la prioridad establecida, así las prioridades 1 y 2 cuya ejecución correspondería a los periodos 2017-2020 y 2020-2024, tiene una ficha gráfica más completa, que las incluidas con prioridad 3 cuya ejecución estaría prevista para el periodo 2025-2029.



Tipología de las actuaciones

A su vez hay ciertas actuaciones de carácter puntual, como la mejora de accesibilidad peatonal, conexiones viarias o remodelación de áreas de intercambio modal que tienen una ficha reducida ya que no se considera necesario mayor nivel de pormenorización de los objetivos o directrices para los proyectos.

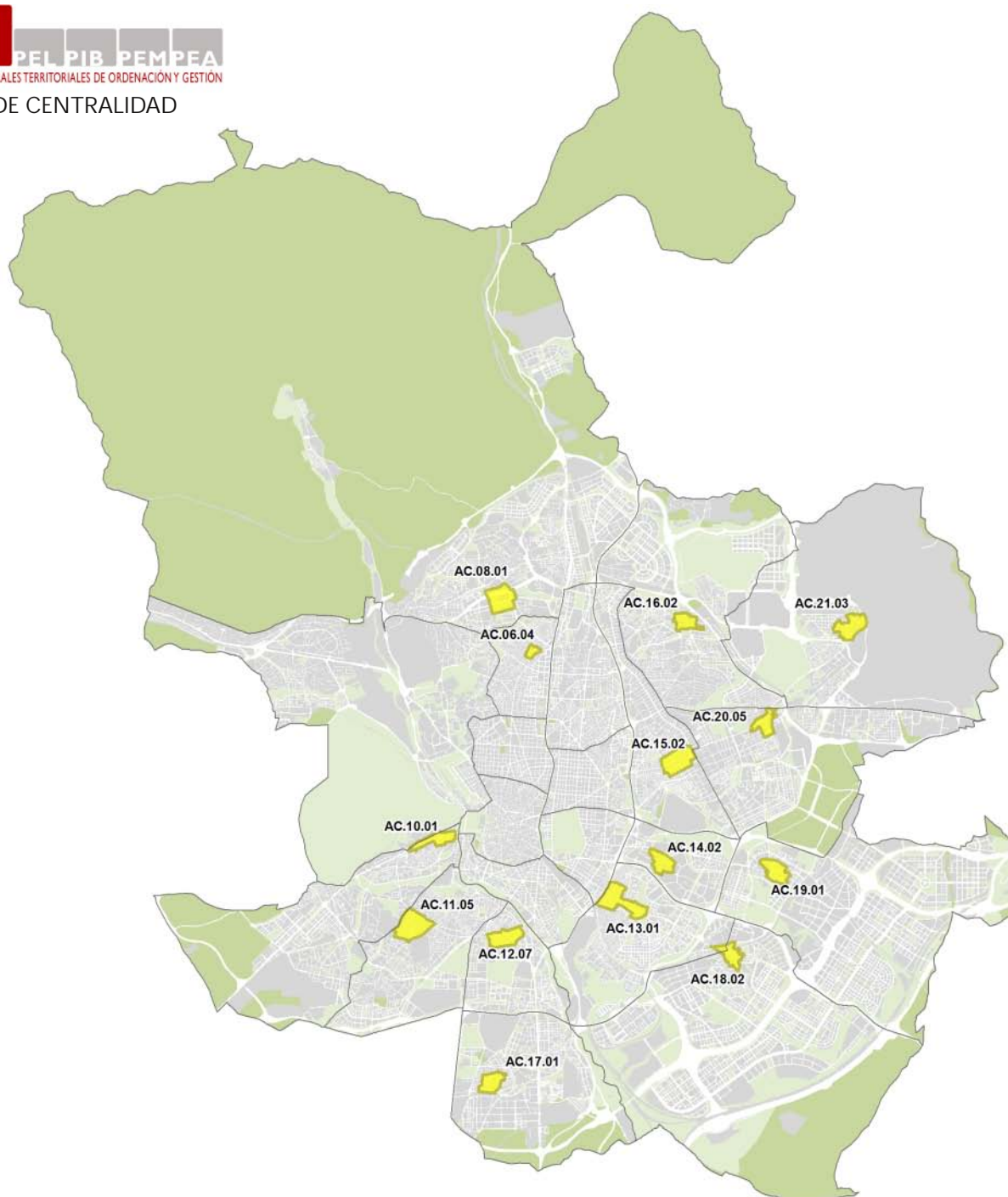
Complementariamente a la clasificación de las acciones atendiendo al tipo de intervención: espacio público, movilidad, medio ambiente, ordenación o regeneración, las acciones se clasifican en estructurantes o puntuales. Las actuaciones estructurantes son normalmente de carácter lineal o superficial y tienen un mayor potencial de impacto en la regeneración a escala de distrito. Por su parte, las actuaciones puntuales o micro-acciones afectan a un ámbito menos extenso del territorio, suelen por lo general ser parte de una actuación estructurante, permitiendo su desarrollo por fases. Su representación gráfica es un punto de color diferenciado según el tipo de actuación en que se enmarque.

A su vez la ficha explicativa incorpora el concepto de “acción vinculada”, para facilitar el acceso rápido a la información de otra actuación de diferente tipo que pueda guardar cierta relación. El ejemplo sería un área de centralidad que coincide parcialmente con un área de mejora peatonal, esto permite visualizar de manera rápida el conjunto de las propuestas sobre un mismo ámbito de la ciudad.

La ficha indica también los programas y planes de otras áreas municipales que pueden intervenir en el desarrollo de los proyectos como Programa Madrid Más Natural, Plan Estratégico de Zonas Verdes, Madrid Ciudad de los Cuidados, así como presupuestos asignados de Fondos de Reequilibrio Territorial, Presupuestos Participativos, ...

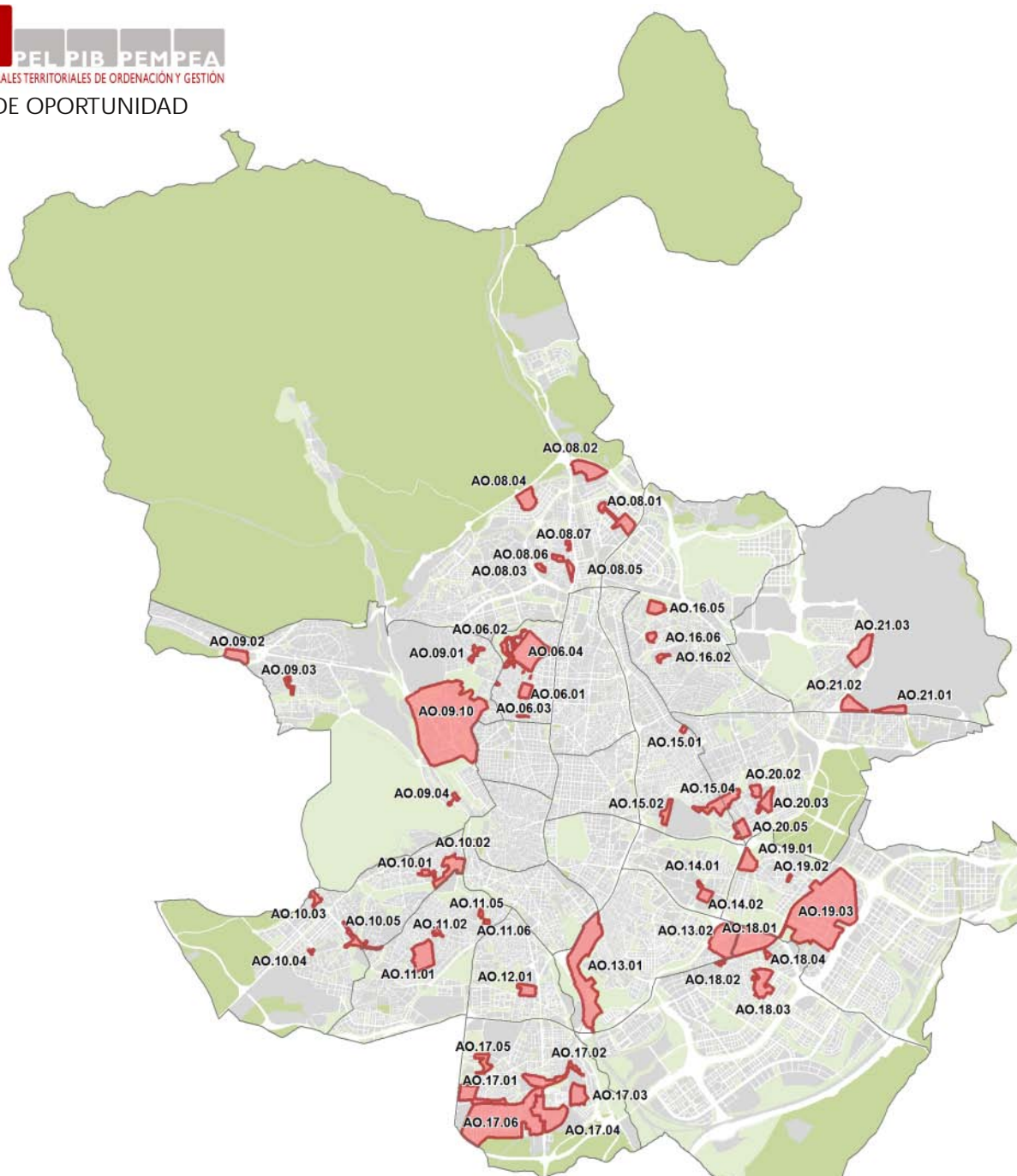
Madrid + Natural:
Programa impulsado por el Ayuntamiento de Madrid con el objetivo de implementar soluciones basadas en la naturaleza para adaptar la ciudad a los efectos del Cambio Climático.

ÁREA DE CENTRALIDAD



AC.06.04 La Remonta / AC.08.01 La Vaguada / AC.10.01 Paseo de Extremadura-Puerta del Ángel / AC.11.05 General Ricardos - La Oca / AC.12.07 Marcelo Usera / AC.13.01 Avenida de La Albufera / AC.14.02 La Lonja - El Torito / AC.15.02 Alcalá - Quintana - Plaza Cívica / AC.16.02 Casco Histórico de Hortaleza y entorno / AC.17.01 Casco de Villaverde Alto / AC.18.02 Casco Histórico de Vallecas / AC.19.01 Casco Histórico de Vicálvaro / AC.20.05 Casco Canillejas y entorno / AC.21.03 Casco Histórico de Barajas

ÁREA DE OPORTUNIDAD

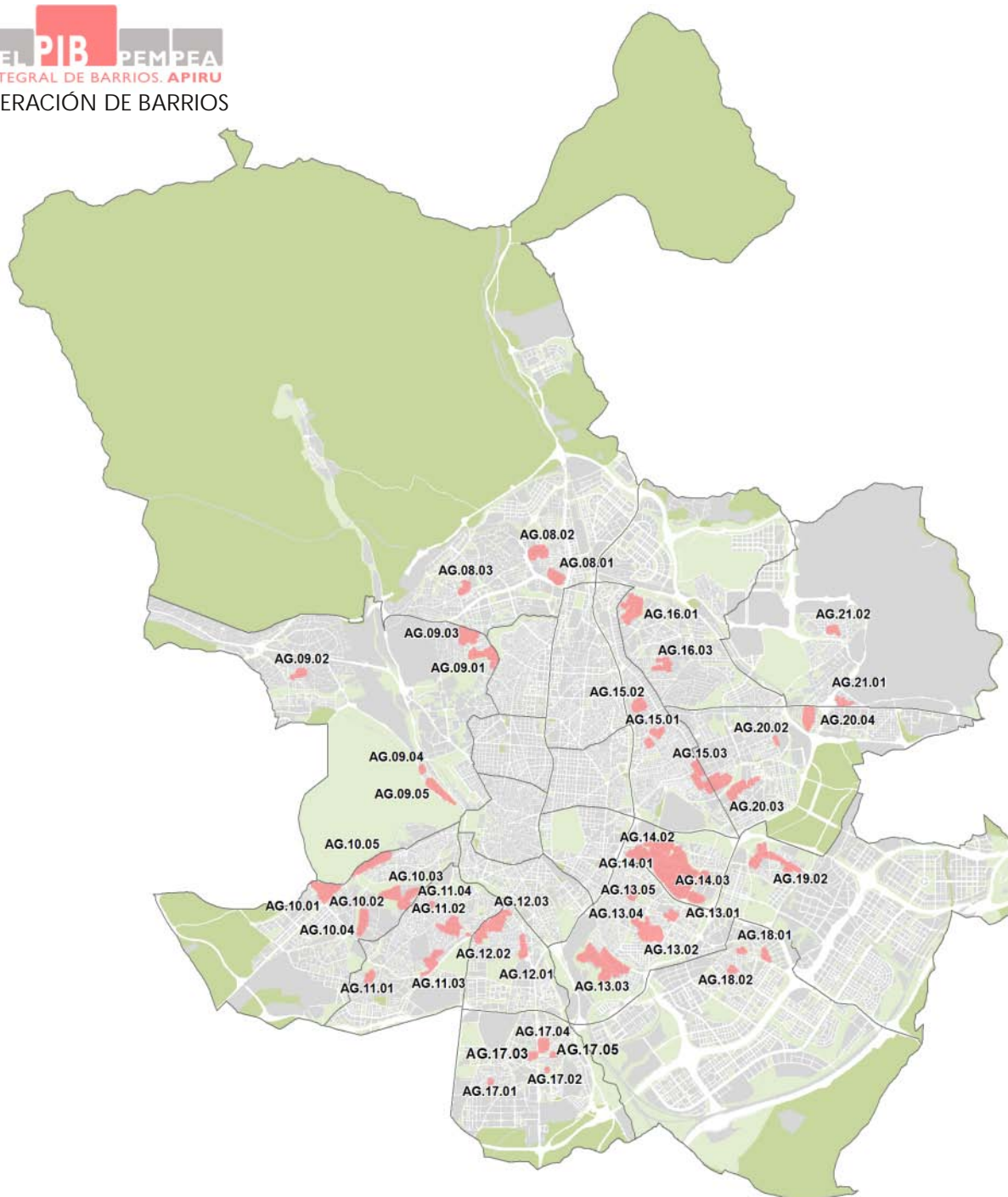


AO.06.01 Zona Industrial Calle Lérica / AO.06.02 Paseo de La Dirección / AO.06.03 Finalización de la ordenación de ciertas calles del distrito / AO.06.04 Identidades Tetuán y usos ligados a la nueva economía / AO.06.05 Plaza de Rocío Durcal / AO.08.01 Las Tablas- Paseo de San Millán de la Cogolla / AO.08.02 Dotacional Norte - Las Tablas / AO.08.03 CLESA / AO.08.04 Dotaciones Públicas en el entorno del cementerio de Fuencarral / AO.08.05 Polígono B de Fuencarral / AO.08.06 Polígono A de Fuencarral / AO.08.07 Casco Histórico de Fuencarral / AO.09.01 El Tranvía de Antonio Machado / AO.09.02 Estación del Barrial / AO.09.03 El Nuevo Aravaca / AO.09.04 Del teatro al ferrocarril / AO.09.10 Ciudad Universitaria / AO.10.01 Colonia de los Olivos / AO.10.02 Ermita del Santo / AO.10.03 Meaques / AO.10.04 General Fánjul / AO.10.05 Intercambiador de Aluche / AO.11.01 Finca Vista Alegre / AO.11.02 Glorieta Valle de Oro / AO.11.05 Calle Navalonda / AO.11.06 Comillas / AO.12.01 Avenida de los Poblados / AO.13.01 Méndez Álvaro - Abroñigal / AO.13.02 Actividad Económica La Arboleda / AO.14.01 El Hoyo / AO.14.02 Pavones / AO.15.01 Hospital del Aire / AO.15.02 La Elipa - Avenida Trece Rosas / AO.15.04 Esculano-Canal Isabel II / AO.16.02 Josefa Herradón / AO.16.05 Deportivo Hortaleza / AO.16.06 Banco Central Avenida San Luis / AO.17.01 Paseo Ferroviarios / AO.17.02 Villaverde - Cruce / AO.17.03 Ferroviario Butarque / AO.17.04 Escuela de Automovilismo / AO.17.05 Arroyo Butarque / AO.17.06 Activación del Suelo Industrial / AO.18.01 Santa Luisa - Hospital I. Leonor / AO.18.02 Estación de Vallecas APE 18.04 / AO.18.03 Ensanche de Vallecas I / AO.18.04 Camino Vasares / AO.19.01 Centro Emisor Vicálvaro / AO.19.02 Almacén Militar de Vicálvaro / AO.19.03 Intercambiador - Área Actividad Económica Vicálvaro / AO.20.02 Plaza Cívica San Blas / AO.20.03 Área Dotacional Camino de Vicálvaro a Canillejas / AO.20.04 Calle Argenta / AO.20.05 Plaza Alsacia / AO.21.01 Norte Colonia Fin de Semana / AO.21.02 Barrio del Aeropuerto / AO.21.03 Ordenación recintos feriales y depósitos de AENA



IT.06.01 General Perón – Villaamil / IT.06.02 Parque Francos Rodríguez – AZCA/Topete / IT.06.03 Pza. Remonta – Ventilla / IT.06.04 Marqués de Viana – Paseo de la Dirección / IT.08.01 Adaptación peatonal y ciclista túnel sur Las Tablas / IT.09.01 Estación a estación / IT.09.02 Del Teatro al Ferrocarril / IT.09.03 Ribera del Manzanares / IT.10.01 Del Río a la Cuña Verde / IT.10.02 Unión Cuñas Verdes de Latina / IT.11.01 Parque San Isidro – Madrid Río / IT.11.02 Mercedes Arteaga – Jacinto Verdaguer / IT.12.01 Del Río a Pradolongo / IT.12.02 Tejiendo Usera / IT.13.01 Acceso Parque Tierno Galván / IT.13.02 Miradores / IT.14.02 Moratalaz Promoción Privada / IT.15.02 Re-Emplazar Ciudad Lineal / IT.16.01 Hortaleza Saludable / IT.16.02 Paseando Hortaleza – Sendas del agua / IT.16.03 Paseando Hortaleza – Distrito Norte / IT.17.01 Conexión Villaverde – Río / IT.17.02 Corredor Verde Uniendo Parques / IT.18.01 Del Cerro a la Gavia tejiendo barrios / IT.19.01 Caminando Vicálvaro / IT.20.01 Medioambiental Ciudad Pegaso-Fin de Semana / IT.20.02 De Centro a Centro / IT.20.03 Recentralizando San Blas / IT.20.04 Uniendo Parques / IT.21.01 Acercando "El Capricho" / IT.21.02 Uniendo barrios

REGENERACIÓN DE BARRIOS



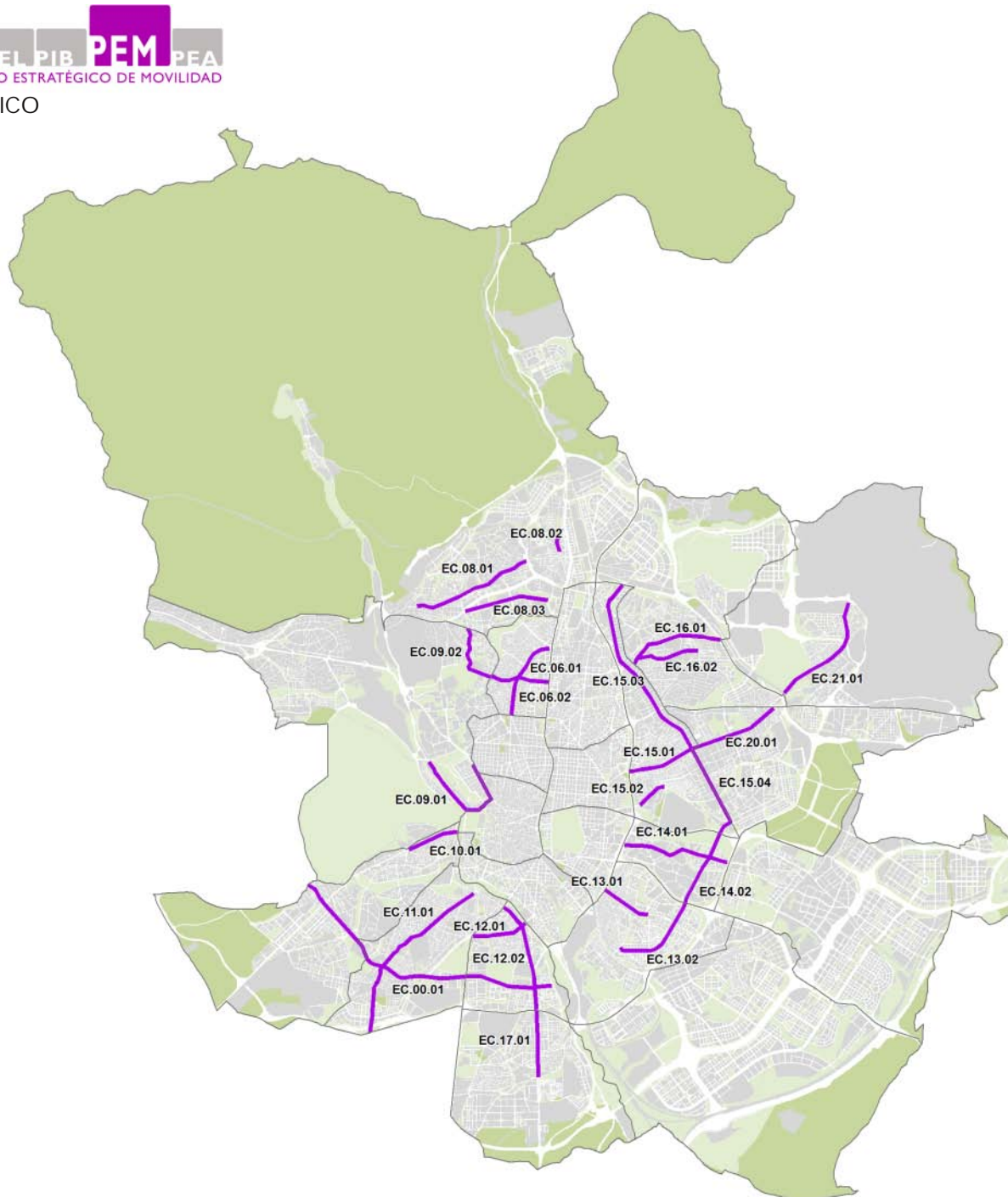
AG.08.01 Colonia Virgen de Begoña / AG.08.02 Poblado Dirigido Fuencarral / AG.08.03 Colonia Lacoma / AG.09.01 Colonia Valdezarza / AG.09.02 Casco de Aravaca / AG.09.03 Colonia Saconia / AG.09.04 Santa Pola / AG.09.05 Colonia San Antonio de la Florida / AG.10.01 Barrio Campamento / AG.10.02 Barrio de Los Cármenes / AG.10.03 Poblado Dirigido de Caño Roto / AG.10.04 Colonia Puerto Chico / AG.10.05 Colonia Batán / AG.11.01 Colonia de Loyola - Virgen de la Inmaculada / AG.11.02 Colonia Experimental / AG.11.03 Pan Bendito / AG.11.04 Roger de Flor / AG.12.01 Barrio de Almendrales / AG.12.02 Colonia Cerrillo / AG.12.03 Colonia Moscardó / AG.13.01 Colonia Alto del Arenal / AG.13.02 Avenida Buenos Aires / AG.13.03 Entrevías / AG.13.04 Portazgo / AG.13.05 Numancia / AG.14.01 Moratalaz Promoción Privada / AG.14.02 Polígonos E, I, Z / AG.14.03 Moratalaz Promoción Pública / AG.15.01 Barrio San Pascual / AG.15.02 Parque San Juan Bautista / AG.15.03 Poblados Hermanos García Noblejas / AG.16.01 Poblado Dirigido de Manoteras / AG.16.03 Poblado Dirigido de Canillas / AG.17.01 Colonia Experimental Villaverde / AG.17.02 Colonia Quinta del Pilar / AG.17.03 San Nicolás - Arechavaleta / AG.17.04 Colonia Oroquieta / AG.17.05 Colonia Ferrovianos / AG.18.01 U.V.A. Vallecas / AG.18.02 Casco de Vallecas. Colonia Virgen de la Torre / AG.18.03 Colonia Urpisa / AG.19.02 Ambroz / AG.20.01 Barrio Simancas / AG.20.02 Virgen del Camino / AG.20.03 Parcelas D, E, CC, H Gran San Blas / AG.20.04 Colonia Ciudad Pegaso / AG.21.01 Barrio del Aeropuerto / AG.21.02 Colonia Juan de la Cierva

ÁREA DE MEJORA PEATONAL



MP.06.01 Ventilla / MP.06.02 Bellas Vistas / MP.06.03 Valdeacederas / MP.06.04 Berruguete / MP.08.01 Peñagrande / MP.08.02 Casco Histórico de Fuencarral / MP.09.01 Casco de Aravaca / MP.09.02 Argüelles / MP.09.03 Norte de Sinesio Delgado / MP.10.02 Puerta del Ángel / MP.11.01 Casco de Carabanchel Bajo / MP.11.02 Casco de Carabanchel Alto / MP.11.03 Barrio de San Isidro / MP.11.04 Glorieta del Ejército-Palacio Vista Alegre / MP.11.05 Entorno Camino Viejo Leganés / MP.11.06 Entorno Antonio López / MP.12.01 Entorno Calle Marcelo Usera - Dolores Barranco / MP.12.02 El Zofío / MP.13.01 Numancia / MP.13.02 Barrio San Diego / MP.14.01 Supermanzanas Moratalaz / MP.15.01 Pueblo Nuevo – Quintana / MP.15.03 Parque San Juan Bautista / MP.16.01 Casco Histórico de Hortaleza / MP.16.02 Norte de Canillas / MP.16.03 Las Cárcavas / MP.17.01 Casco de Villaverde Alto / MP.17.02 Casco de Villaverde Bajo / MP.18.01 Casco Histórico de Vallecas / MP.19.01 Centro Urbano de Vicálvaro / MP.20.01 Las Musas / MP.20.02 Canillejas / MP.21.01 Barrio del Aeropuerto / MP.21.02 Casco Histórico de Barajas

EJE CÍVICO



EC.00.01 Avenida de los Poblados / EC.06.01 Bravo Murillo / EC.06.02 Francos Rodríguez - Lope de Haro - San Germán / EC.08.01 Herrera Oria / EC.08.02 Nuestra Señora de Valverde / EC.08.03 Monforte de Lemos / EC.09.01 Avenida Valladolid – Princesa / EC.09.02 Calle Antonio Machado / EC.10.01 Paseo de Extremadura / EC.11.01 General Ricardos / EC.12.01 Marcelo Usera / EC.12.02 Avenida de Córdoba / EC.13.01 Avenida de La Albufera / EC.13.02 Avenida Pablo Neruda / EC.14.01 Camino Vinateros – Vicálvaro / EC.14.02 Fuente Carrancona / EC.15.01 Calle Alcalá / EC.15.02 Marqués de Corbera / EC.15.03 Arturo Soria / EC.15.04 Instituto Libre de Enseñanza / EC.16.01 Gran Vía de Hortaleza - López de Hoyos / EC.16.02 Carretera de Canillas / EC.17.01 Avenida de Andalucía / EC.20.01 Calle Alcalá / EC.21.01 Avenida de Logroño

ÁREA DE INTERVENCIÓN AMBIENTAL



PA.08.01 Parque de Valverde / PA.09.01 Río Manzanares norte / PA.10.01 Protección del cauce del Arroyo de Meaques y Valchico / PA.12.01 Parque Lineal Manzanares 2ª fase / PA.14.01 Cuña Verde Moratalaz / PA.15.01 Prolongación Almudena / PA.16.01 Parque Forestal Las Cárcavas / PA.16.02 Arroyo de Valdebebas / PA.17.01 Acondicionamiento Manzanares Sur / PA.18.01 Del río al ensanche de Vallecas / PA.19.01 Cuña Verde - Anillo Verde / PA.19.02 Cerro Almodóvar / PA.21.01 Recuperación Arroyo de Rejas



Localización plazas incluidas en PLAZ-ER

Actuaciones destacadas

A continuación se detallan las iniciativas puestas en marcha con la intención de ejecutar la primera fase del Plan (2017-2020), agrupando las temáticas y profundizando en los objetivos que se persiguen.

PLAZ-ER

PLAZ-ER es un concurso de Ideas para 11 Plazas en la periferia orientada a dos objetivos fundamentales: generar identidad y contribuir a la cohesión social en barrios y distritos vulnerables.

Se las ha denominado “plazas cívicas” con la intención de que las nuevas plazas respondan a los siguientes conceptos:

- La plaza como espacio público donde se formaliza la identidad ciudadana, identidad que es básica para la cohesión social del distrito.
- La plaza como lugar de convivencia, que reúne grupos sociales diferentes, acoge usos diversos ya sean de carácter cotidiano o excepcional, ya sean fiestas o actividades habituales, siendo el lugar de referencia o cita de los ciudadanos para los acontecimientos colectivos.
- La plaza como espacio preferencial en la trama urbana que vincula equipamientos e itinerarios peatonales. Que se integra en el entorno y que en muchas ocasiones busca como referente para su reconfiguración un edificio público con una función de liderazgo en las actividades de la plaza.
- La plaza como lugar en los que el ciudadano se detiene, observa y emplea un tiempo más ralentizado, hecho que en otros lugares de la ciudad no se produce por lo que requiere un cuidadoso diseño paisajístico, de confort ambiental y de accesibilidad urbana.
- La plaza como valor educativo, lugar de aprendizaje de la buena convivencia, lugar de urbanidad y cortesía urbana en sus diferentes posibilidades de arbolado,

amueblamiento, uso, diseño e integración de creaciones artísticas.

- La plaza como espacio ligado íntimamente al lugar al que pertenece con un valor simbólico e identitario y en ocasiones histórico que precisa ser acentuado como seña propia que lo singularice.

Por ello, y por considerar que el concurso de ideas es la forma más abierta de abrir a los profesionales la formalización de las necesidades y deseos ciudadanos, es por lo que se ha recurrido a este procedimiento para conseguir una reflexión, valoración y respuesta a la resolución de los diferentes aspectos del espacio público que atañe no solo a las propuestas físicas, sino también a cuestiones sociales, ambientales y culturales.

Las plazas en las que se propone intervenir se han seleccionado con un criterio de identidad urbana, considerando que pueden reforzar el sentido de pertenencia de la población a un barrio o distrito. También de oportunidad al incluir plazas necesitadas de reforma o de reconfiguración de espacios vacantes o infrautilizados, pero sobre todo por localizarse en su mayoría en los distritos con mayores índices de vulnerabilidad, en los que la buena resolución de los espacios públicos es aún más fértil y regeneradora de la calidad de vida urbana.

Se han seleccionado las plazas de la Vaguada, la Remonta, del Encuentro en Moratalaz y los Misterios en Ciudad Lineal como plazas identitarias y muy frecuentadas que se propone remodelar, también otras plazas de menor extensión pero con valor histórico como la plaza de la Emperatriz en el casco de Carabanchel, la plaza de Ágata y la plaza Mayor de Villaverde Alto.

Un segundo grupo estaría formado por plazas de nueva creación en terrenos vacantes y donde existe una fuerte demanda vecinal para su configuración como lugares de encuentro y en algunos de los casos con posibilidades de albergar algún edificio cultural o cívico que active el uso social y refuerce el carácter de centralidad urbana. En esta situación estaría la plaza de Lucero en el distrito de Latina ocupando el



Plaza del Encuentro. Moratalaz
Plaza del Lucero. Latina

antiguo campo del Racín Gravin, la plaza de Puerto Canfranc en el barrio de Numancia, Mar de Cristal en Hortaleza, la plaza Cívica de San Blas y la plaza duquesa de Osuna junto al Jardín del Capricho en Barajas.

Las propuestas pretenden contribuir a solucionar el mal estado de la pavimentación y del acondicionamiento con criterios de mejora del paisaje urbano, de condiciones de confort y de habitabilidad. Pero también, bajo la idea de plaza como lugar de convivencia, se pretende la integración de diferentes grupos sociales con una oferta diversificada para usos temporales o festivos y otros más cotidianos o estanciales.

Los ganadores, seleccionados por votación popular serán los adjudicatarios de redactar los proyectos de ejecución cuyas obras se podrían iniciar en 2018.

La participación se logra a través de la página web de Madrid Decide donde los ciudadanos aportan ideas y sugerencias para la remodelación de las plazas, además de los condicionantes incluidos en las bases del concurso que surgen de los talleres realizados en las Mesas de Urbanismo en el marco de los Foros Locales.



Itinerarios Habitables

El programa de itinerarios habitables para la periferia de Madrid incluido en el Plan MADRID RECUPERA surge fundamentalmente de la unión de dos estrategias básicas de la regeneración urbana, la de conseguir de Madrid una ciudad paseable y la estrategia bioclimática para mejorar las condiciones de isla de calor urbana. Supone recuperar la escala del peatón en la concepción de la ciudad, pensar en la calidad ambiental, la accesibilidad, la seguridad y la eficacia de los itinerarios en conectar los lugares más importantes para la vida diaria, como los colegios, mercados, centros de salud, bibliotecas garantizando una movilidad de proximidad de carácter peatonal.

Atendiendo a lo climático se trata de concebir los itinerarios también para un funcionamiento como corredores verdes que pongan en contacto parques y

Ciudad paseable:

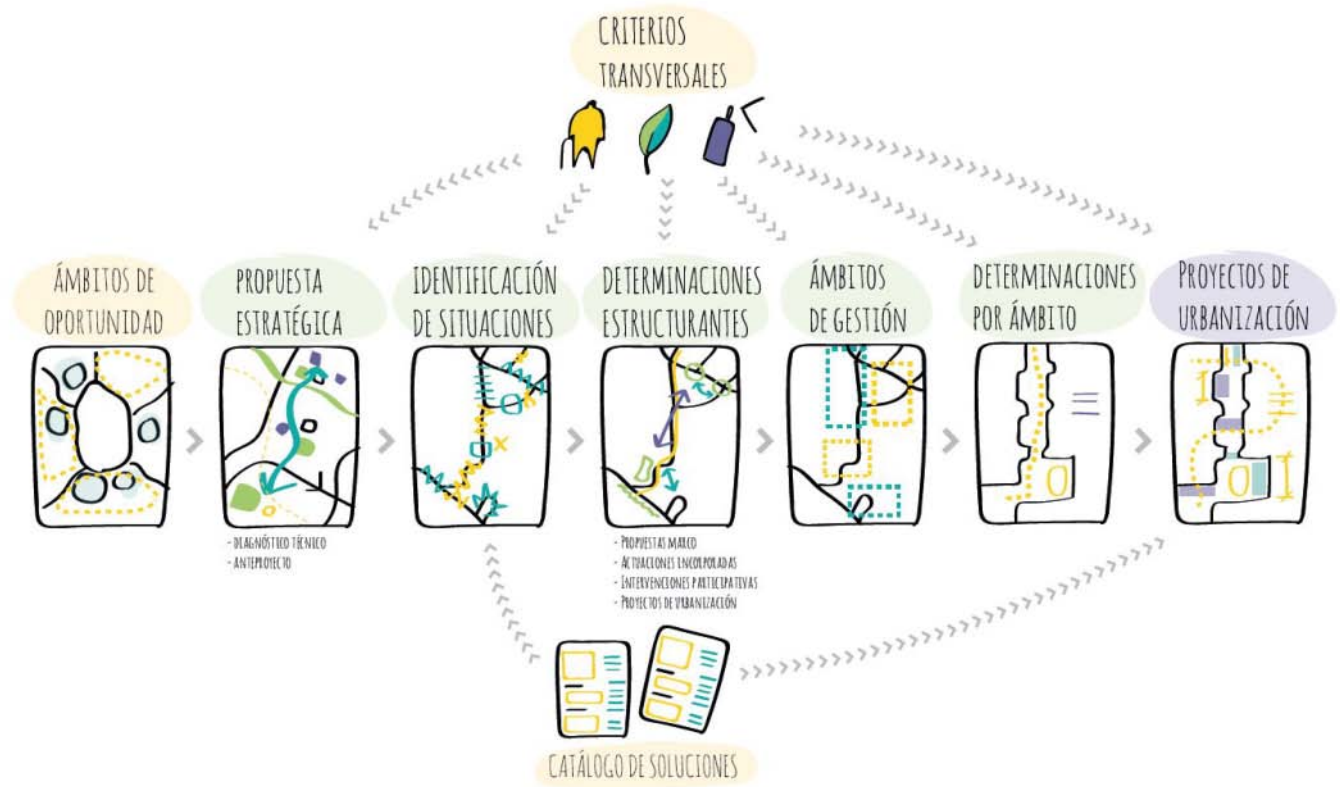
Visión del espacio público centrada en los peatones estrechamente ligada a la accesibilidad universal, sensorial y cognitiva. Los espacios deben ser seguros, cómodos y atractivos para el viandante.

Estrategia bioclimática:

Estrategia que integra el cuidado del medio ambiente con los ecosistemas naturales en la ciudad, de tal manera que nuestro entorno urbano se adapte al cambio climático y la suma de intervenciones contribuya a mitigar su efecto.

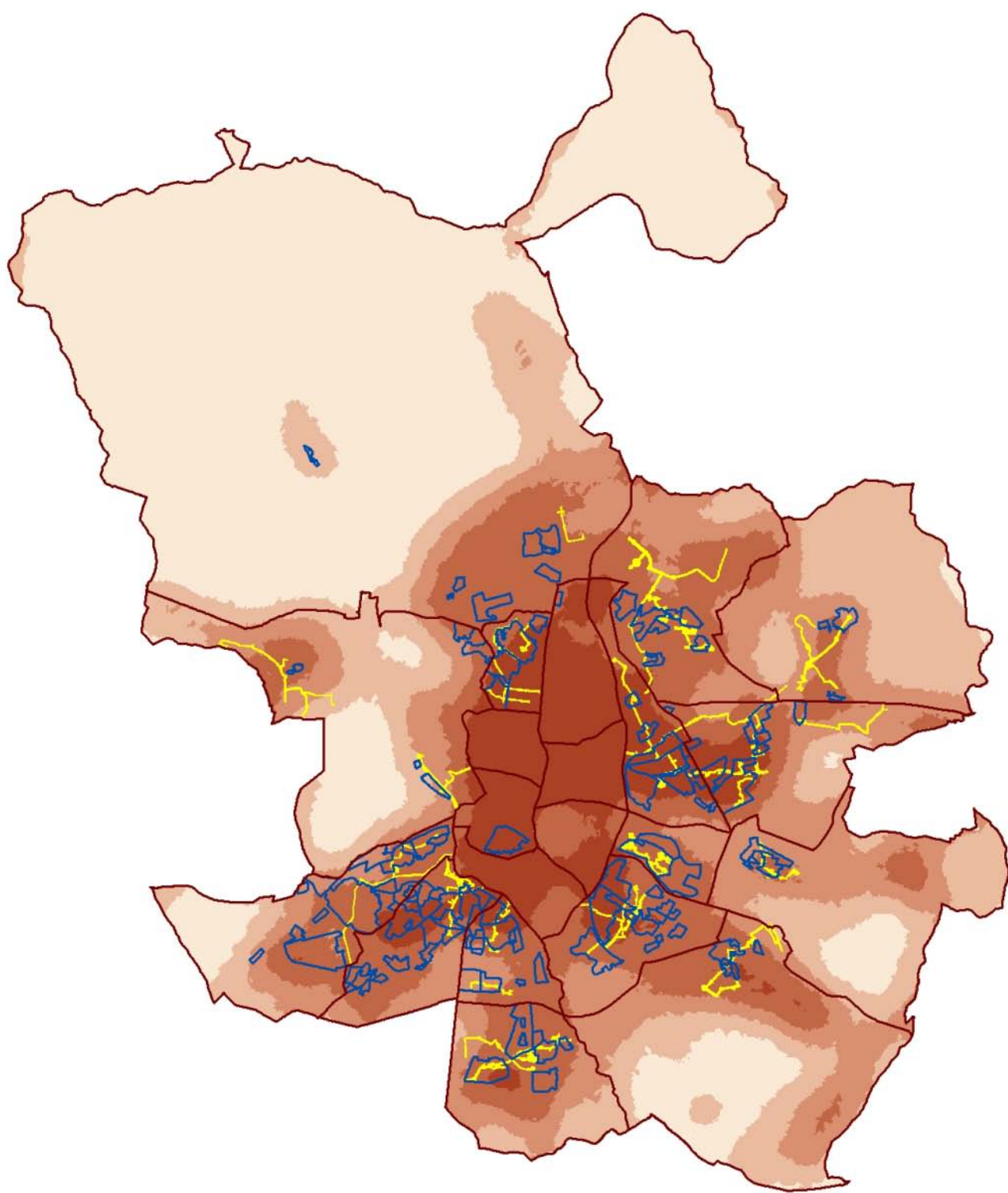
zonas verdes mediante recorridos arbolados y diseñados con suelos permeables. La elección del itinerario atravesando las tramas urbanas más compactas, pretende contribuir a mejorar el confort climático de los espacios libres, influyendo en los parámetros de humedad, temperatura.

Los itinerarios habitables discurren por calles locales donde se trata de mejorar por tanto las condiciones ambientales y estanciales. Hay tres itinerarios que en la actualidad se están proyectando y que servirán de experiencia piloto para replicar en otros distritos de la periferia.



Metodología para la ejecución de los itinerarios habitables

Proyecto urbano:
Instrumento planteado con flexibilidad normativa para definir la forma urbana de un fragmento de ciudad en lo que se refiere a su espacio público, sus características funcionales y simbólicas y su arquitectura. La meterallaización del proyecto requiere el desarrollo de instrumentos normativos de planificación y proyecto de ejecución.



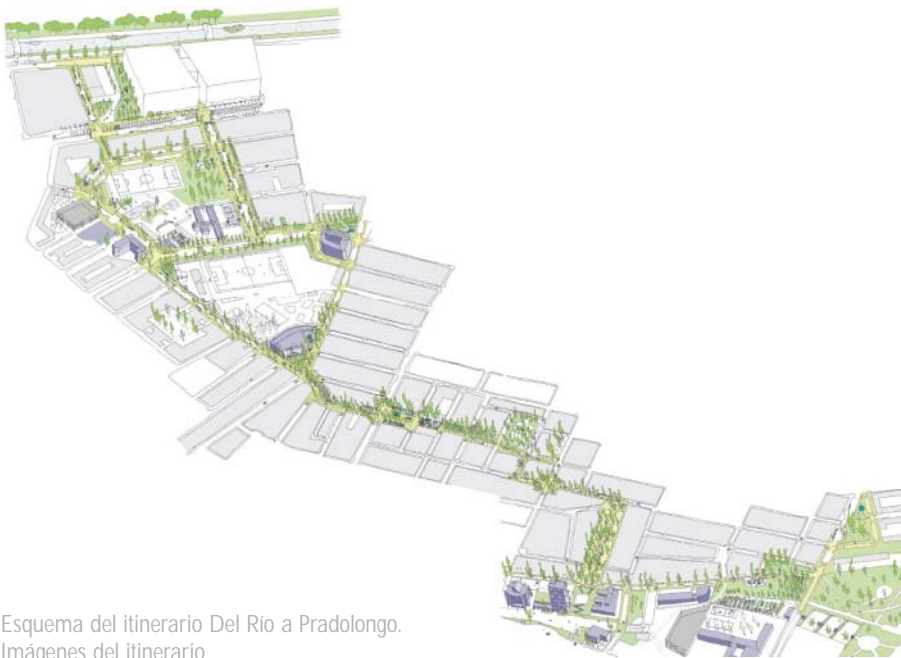
Isla de calor, APIRU e Itinerarios

Itinerario del Río a Pradolongo

Es una intervención con la que se pretende generar un corredor verde entre dos de los parques más importantes del distrito de Usera, Madrid Río y Pradolongo. Discurre a través de una de las zonas más densas y con menos espacios peatonales y verdes que es el entorno de la calle Marcelo Usera.

Conecta la zona de centros educativos como el Juan Sebastián Elcano y deportivos de la Chimenea, el centro de salud de la calle Calesas, el centro de mayores Usera, la zona comercial en el entorno del mercado de Usera, las pequeñas plazas del Hidrógeno, Julián Marías y de las Tizas y finaliza en la cabecera del parque de Pradolongo donde se sitúa la sede de la Junta de Distrito, el centro de salud Joaquín Rodrigo y la biblioteca pública José de Hierro.

La propuesta utiliza diseños de coexistencia en los cruces del itinerario con las calles, introduce nueva vegetación más singular, integra soluciones de drenaje sostenible con la idea de favorecer la infiltración y permeabilidad de los suelos y también plantea propuestas para aumentar el espacio para la convivencia y paseo.



Esquema del itinerario Del Río a Pradolongo.
Imágenes del itinerario

Se plantea como un proyecto “híbrido” que requiere de participación de otras áreas municipales, especialmente la de Medio Ambiente y Movilidad, ya que pretende activar actuaciones que complementen la intervención sobre el espacio público, como puede ser una intervención en el mercado para lograr una arquitectura más accesible y bioclimática, actuar en los vallados y muros de ciertos equipamientos mediante intervenciones de mejora de paisaje urbano o generar nuevas posibilidades de huertos urbanos.

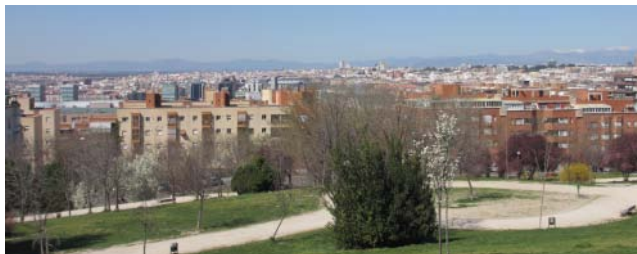
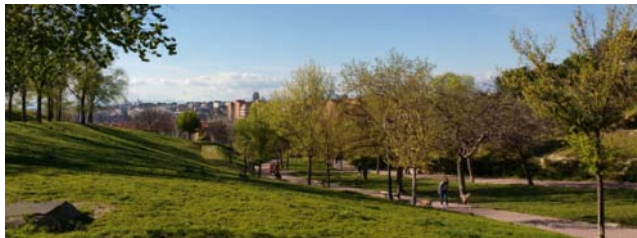
El proyecto pretende convertirse en una experiencia piloto replicable en otras áreas de la ciudad con problemáticas similares en las que sobre la muy escasa estructura de espacios públicos actúa el efecto negativo de la Isla de Calor, que afecta tanto a las viviendas como espacios libres, que mejore sensiblemente la habitabilidad del distrito.





Itinerario Miradores

La propuesta consiste en crear un itinerario peatonal y ciclista que estructure la movilidad sostenible del distrito de Puente de Vallecas, como actuación estratégica para transformar la movilidad y el uso de los espacios públicos. Se concibe como un proyecto desencadenante de una transformación a mayor escala en el distrito, actuando también en el papel que éste desempeña en el conjunto de la ciudad.



Itinerario Miradores. Esquema
Imágenes del recorrido

Desde un punto de vista espacial el itinerario permite la conexión de los distintos miradores del distrito de Puente de Vallecas, localizados en el cerro del Tío Pío, en los parques de Azorín, Payaso Fofó y Entrevías desde los que se disfruta de unas magníficas vistas panorámicas de la ciudad de Madrid. Mediante su puesta en valor se refuerza la identidad del distrito y se facilita el conocimiento de estos lugares a toda la población madrileña. El itinerario permite el acceso a parques y a otros equipamientos de proximidad como son el mercado de Numancia, la biblioteca de Portazgo, varias zonas deportivas, colegios, escuelas infantiles y la estación de Entrevías principal nodo de transporte público del distrito.



Itinerario Madrid Río - Parque de San Isidro

El itinerario trata de mejorar la conexión del distrito de Carabanchel con Madrid Río, reduciendo el efecto barrera que produce la topografía y el diseño del espacio para llegar al Manzanares. También pretende poner en valor el parque de San Isidro al considerar poco aprovechado el interés histórico que tiene para la población de Madrid y llegar a conectar, mediante un recorrido atractivo y amable para el peatón, con el parque Emperatriz María de Austria.

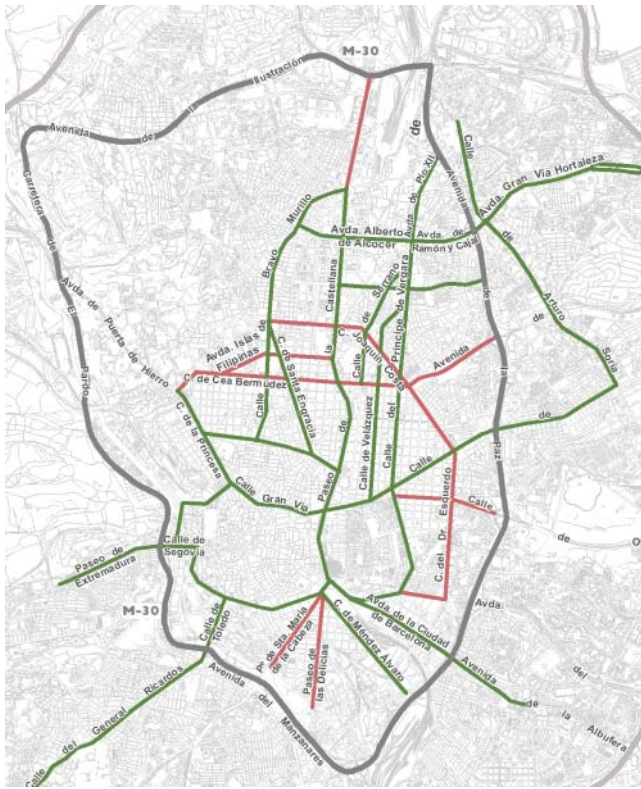
Esta actuación permite mejorar entornos de equipamientos como la biblioteca Ana María Matute, reurbanizar espacios mal resueltos como el parque junto a la calle Tejares o la plaza de la Cantoria, incluso se plantea situar algún hito a modo de mirador sobre Madrid que recupere la vista desde la pradera de San Isidro hacia el centro histórico. También se pretende intervenir en algunas calles como Mercedes Arteaga o Jacinto Verdaguer para mejorar sus condiciones estanciales y de confort para el tránsito peatonal.

Con la idea de hibridar los proyectos de itinerarios surge la colaboración con la Dirección General de Intervención en el Paisaje Urbano, haciendo coincidir en los itinerarios espacios incluidos en el Concurso Imagina Madrid. El interés de esta coincidencia, está en abrir la posibilidad de difundir la intervención artística, cultural o creativa de ese lugar a otros lugares del itinerario, contribuyendo a su identificación, ayudando a crear un sentido unitario al diseño y a reforzar la



Itinerario Madrid Río Parque de San Isidro. Biblioteca Ana M^a Matute
Imagen sugerente
Esquema de propuesta

Imagina Madrid:
Programa de Intermediae impulsado por el Área de Cultura y Deportes del Ayuntamiento de Madrid que promueve la construcción participativa del espacio público.



Propuesta de vías para redistribución de espacio en calzadas

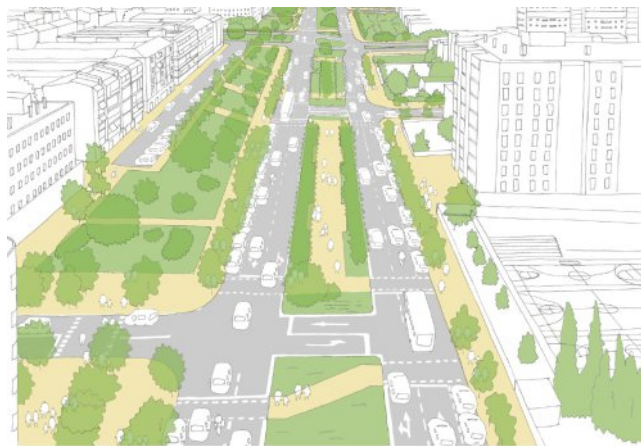
imagen urbana y la lectura de la ciudad. También incorporar el criterio de ciudadanía activa entendiendo a la población como usuarios activos en las relaciones de vecindad que construyen la ciudad.

Ejes cívicos

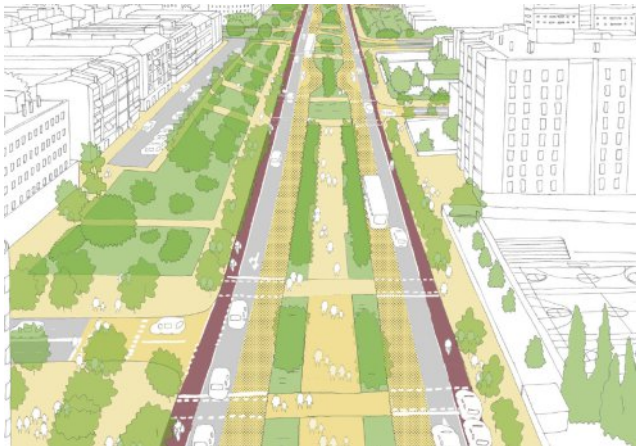
El programa pretende una reasignación del espacio entre los diferentes usos de las calles: tráfico motorizado, aparcamiento, transporte público, ciclistas y peatones, tendente a la definición de una red de “ejes cívicos” que vaya en consonancia con el reciente Plan de Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Las soluciones de diseño y transformación deberán estar influidas tanto por necesidades de lugar como de movimiento de los usuarios, variando de acuerdo con el equilibrio funcional de la importancia de estas dos direcciones.

Bajo este concepto surgen tres intervenciones cuyos proyectos se están desarrollando actualmente y que se refiere a los ejes cívicos de las calles Alcalá, Camino de Vinateros y Nuestra Señora de Valverde.



Transformación de vía en eje cívico



Eje cívico:
 Vía principal del distrito con una importante actividad en su entorno, en la que estudiar el diseño de la calle para incluir nuevos modos de transporte, como la bicicleta, y ampliar el espacio para el peatón.

Eje cívico ambiental Alcalá

La calle Alcalá es desde 1992, la más larga de la ciudad de Madrid, con sus 720 números y una de las principales arterias de la ciudad, tanto en tráfico como en actividad comercial. La calle Alcalá articula y une la almendra central, con los barrios periféricos tanto por transporte privado como por transporte público.

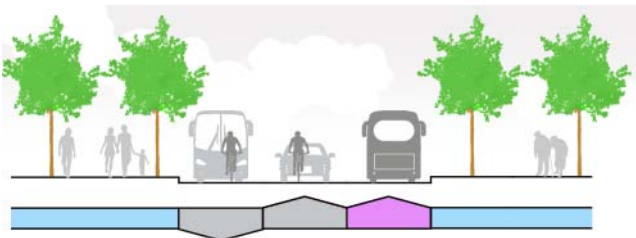
La calle Alcalá es, hoy día, un gran eje comercial localizado en un entorno de gran densidad residencial, que atrae gran cantidad de compradores de sus alrededores e incluso de otras zonas de la ciudad, siendo la calle con la mayor concentración de peatones de los distritos de Ciudad Lineal y San Blas-Canillejas.

De los tres tramos diferenciados la propuesta de transformación se centra en el tramo I que concentra la mayor frecuentación peatonal y la más intensa actividad comercial, que contrasta con la escasez de anchura de las aceras, falta de cruces peatonales y obstáculos producidos por la carga y descarga.

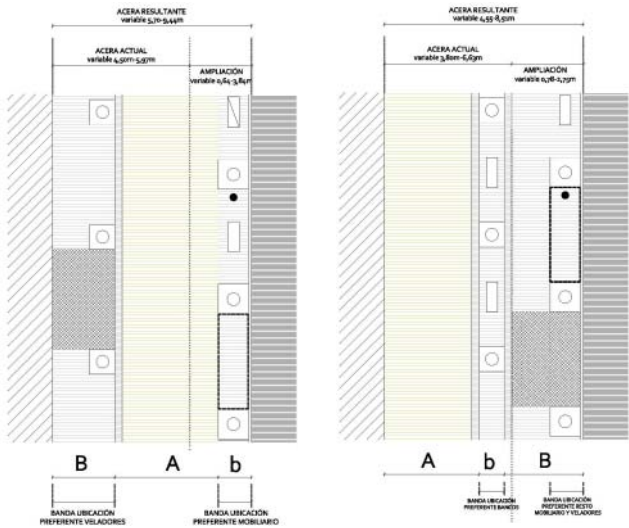
La propuesta tiene una sección variable que surge de un análisis particular de cada tramo en cuanto a líneas de autobús, giros a la izquierda e intensidades de circulación. La actuación más transformadora sin duda se produce desde el entorno comercial de Quintana hasta la calle Arturo Soria permitiendo una ampliación de aceras variable, que en algunos tramos llega casi a 4 metros, El criterio para asignar los sobre-anchos ha tenido en cuenta la disposición de arbolado, la introducción de una nueva alineación y nuevo mobiliario, así como el mantenimiento de bandas libres de circulación.

La reducción de plazas de aparcamiento se compensa con un saldo favorable de la reordenación de calles del entorno como Gómez de Avellaneda. Además, las 46 plazas de carga y descarga y las paradas de taxi se pretenden localizar en las vías perpendiculares.

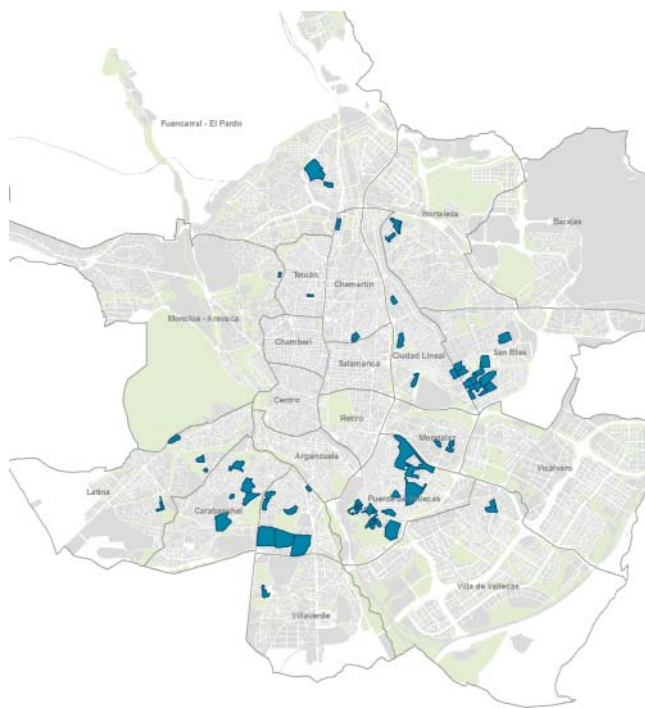
La intervención lleva asociada la recualificación de las dos plazas principales, metro Quintana y Ciudad Lineal, como espacios estanciales.



Calle de Alcalá. Propuesta



Nueva sección y distribución de aceras ampliadas



APIRU. Convenios IVIMA

Planes de regeneración de barrios

El programa de regeneración de barrios se orienta a intervenir en los barrios prioritarios para la rehabilitación que provienen de promociones públicas y privadas de vivienda social, fundamentalmente en lo que atañe a la mejora de los espacios libres. Esta condición de público o privado de las promociones conduce a una problemática diferenciada.

En el caso de los planes de promoción pública, que se trata de un conjunto de 61 polígonos del antiguo IVIMA, con una superficie total de 662 hectáreas, en las que espacio libre interbloque suma 192 Ha., han sido objeto de actuaciones de reurbanización con una pavimentación dura con suelos muy poco permeables y escasez de vegetación. Con estas intervenciones, que financió el IVIMA para su transmisión al Ayuntamiento mediante diferentes convenios, se buscaba una mayor facilidad y menor coste de mantenimiento, perdiendo con ello el carácter de espacio arbolado con el que fueron concebidos estos polígonos. La actuación urbanística en estos casos se orienta a finalizar la cesión de los suelos al Ayuntamiento por parte de la Comunidad de Madrid y mejorar la urbanización a través de su renaturalización.

Las intervenciones sobre los espacios libres, realizadas de acuerdo a los presupuestos de la época, que aún no contemplaban la naturalización como un elemento clave en las políticas de intervención en la ciudad, deviene en la situación actual del espacio libre, que adolece de una excesiva isotropía en una urbanización de carácter duro y escasa calidad ambiental en el interior de cada parcela o supermanzana. El espacio público parece enteramente destinado a servir al aparcamiento y no existen espacios singularizados que favorezcan la convivencia y el esparcimiento y que puedan servir como hitos de orientación.

Por otro lado, las promociones privadas de vivienda tienen una problemática algo diferente a la expuesta para las promociones públicas y que está motivada fundamentalmente por la falta de claridad en la titularidad de los suelos de los espacios libres interbloques.

APIRU (Áreas preferentes de Impulso a la Regeneración Urbana)
Áreas orientadas a conceder ayudas a las comunidades de propietarios
para la rehabilitación de edificios.



Esta situación ha originado problemas de mantenimiento y conservación a lo largo ya de bastantes años. El Ayuntamiento legalmente no ha podido asumir esas tareas salvo por motivos de urgencia social, tampoco se han constituido las entidades urbanísticas de conservación que preveía el planeamiento y no es posible reclamar ese mantenimiento a unas inmobiliarias que actualmente ya no existen. La situación cierta es que son espacios con problemas de accesibilidad, falta de acondicionamiento de caminos o zonas estanciales, abundan zonas terrazas utilizadas como aparcamientos y se evidencia una falta de limpieza. A pesar de ello presentan la ventaja de un suelo natural permeable y un arbolado de porte que otorga un valor ambiental indiscutible a los barrios.

El trabajo iniciado en el marco de la estrategia de regeneración trata de aclarar la situación registral de los suelos y contraponerlo al planeamiento antecedente, lo que produce una casuística variada de situaciones que resumidamente pueden enunciarse en estas tres fundamentales:

- Suelos que el planeamiento preveía de cesión obligatoria y que no se ha materializado
- Suelos calificados de espacio libre de uso general según el planeamiento, registrado como resto de una finca matriz de la que se han ido segregando parcelas urbanísticas para edificar.
- Suelos calificados de espacio libre de uso general y titularidad de los propietarios de las viviendas en régimen de propiedad horizontal, formando parte de



Infografías:
Tratamiento de espacio público con jardín comunitario.
Rehabilitación de fachadas.

Jardines comunitarios:

Espacios verdes urbanos de gestión vecinal que transforman espacios desocupados en espacios verdes multifuncionales, fomentando la cohesión social y el sentimiento de pertenencia a la comunidad



Colonia Urpisa

la parcela urbanística aunque no exista una delimitación física. Esto último también solía ser una determinación normativa de planeamiento.

La intención es lograr la inscripción registral a favor del ayuntamiento al menos de las dos primeras situaciones tomando como base jurídica el reglamento de la Ley Hipotecaria. Así se establece la posibilidad de inscripción directa cuando la determinación de planeamiento era la cesión obligatoria, así como la de los espacios libres de uso público si el aprovechamiento está agotado y se ha desatendido por el propietario el deber de conservación.

El proceso es largo ya que debe ganar firmeza en la vía administrativa pero también jurisdiccional dando opción al posible propietario a recurrir la decisión municipal. Además requiere, conseguir expedientes antiguos, la elaboración de planos de mucho detalle e interpretar con precisión las anotaciones registrales. No obstante es un camino a iniciar para ir sacando del olvido estos suelos y darles una situación jurídica y urbanística clara.

El tercer caso depende de cual sea la disposición de los vecinos para asumir costes de mantenimiento y de la unanimidad de las decisiones de los diferentes propietarios, pero en todo caso a través de los procesos de participación vecinal previstos se pueden canalizar diferentes opciones, como activar la conciencia comunitaria y deseo a mejorar y cuidar estos espacios por los residentes, a semejanza de algunos proyectos de “jardines comunitarios” de ciudades como París o Nueva York.

En la actualidad se han iniciado los trabajos en un conjunto de 11 ámbitos:

- Promoción privada: barrio del Aeropuerto, colonia Experimental Villaverde, colonia Virgen del Pilar, Ambroz, Valdezarza, Virgen de la Torre, colonia Puerto Chico, Virgen de Loyola, colonia Urpisa
- Promoción pública: Entrevias y San Blas.

El Programa MICOS

El programa MICOS entornos escolares saludables propone la intervención en los patios de los colegios y sus entornos como otras de las intervenciones de “acupuntura urbana” con capacidad de desencadenar procesos de regeneración urbana de mayor escala.

La relación de la infancia y la ciudad es importante ya que la presencia de niños en las calles denota la calidad de vida de los barrios, son un grupo vulnerable sensible a las condiciones ambientales como ruido, contaminación y congestión de tráfico, seguridad, accesibilidad y calidad del espacio público y del acondicionamiento. Además los colegios son el lugar de aprendizaje de las generaciones futuras en valores de urbanidad, cultura, salud por lo que son lugares a cuidar especialmente.

La propuesta parte de una investigación realizada sobre la situación de los patios y áreas de proximidad de los 240 centros de educación infantil y primaria públicos de la ciudad de Madrid, que pone de manifiesto como existen situaciones críticas que afectan a más de 5.000 niños y niñas de 22 centros (el 5,9% de los escolares) que no disponen en sus centros de la superficie mínima que establece la normativa vigente establecida en 900 m. Pero además casi la mitad de centros no cumplen las condiciones óptimas o deseables. Muchos espacios carecen de sombra, diversidad de juegos que permitan una suficiente socialización, juego libre y atender a diferentes etapas de desarrollo de los escolares. En los casos más críticos los patios se contemplan como espacios muy reducidos destinados al deporte. El patio no se utiliza como recurso pedagógico y se diseña con patrones de hace 70 años.

El programa MICOS también se concibe como un proyecto híbrido ya que participa de objetivos de diferentes dependencias municipales: los objetivos de regeneración urbana del área de Desarrollo Urbano Sostenible, las Juntas Municipales de Distrito que tienen la competencia para intervenir en los colegios y de Madrid Salud en el marco del Plan Madrid Ciudad de los Cuidados que se realiza desde una visión positiva de la salud. Frente a la tendencia tradicional de



Clasificación CEIP en el distrito de Latina según la superficie de los patios de juego

Acupuntura urbana:
Teoría de ecologismo urbano que combina el diseño urbano con la tradicional teoría médica china.
Esta estrategia considera a las ciudades como organismos vivos que respiran y señala áreas específicas que necesitan una reparación



Actuación en el CEIP Nuestra Señora de La Paloma

la Salud Pública centrada en proteger, prevenir y reducir los factores de riesgo de las enfermedades, el objetivo de Madrid Salud en la actualidad se orienta a la promoción de los activos para la salud como recursos que potencian la capacidad de los individuos y las comunidades para mantener la salud y el bienestar.

La oportunidad del programa surge de un movimiento de comunidades escolares muy intenso en muchas ciudades de Europa y de EE.UU. y que también se produce en Madrid y propone la intervención en los patios para mejorar la salud y el bienestar de los escolares, pero también como impulso a la participación ciudadana en las decisiones que afectan al barrio. Los presupuestos participativos de 2018 de Madrid han destinado en torno a 3,5 millones de euros para intervenciones en patios. El programa transversal MICOS trata de conseguir que todas estas intervenciones participen de unos objetivos comunes.

Está previsto desarrollar un programa piloto de cuidados en torno a los espacios públicos en tres colegios de los distritos de San Blas (CEIP Valle Inclán), Usera (CEIP Juan Sebastián Elcano) y Moncloa (CEIP Daniel Vázquez Díaz), que a modo de Investigación-Acción sienta los criterios que han de regir la remodelación de otros patios escolares. Se medirán los resultados de las intervenciones y se elaborará una guía que sirva de referencia para otros colegios y comunidades escolares, incluso se planteará la redacción de alguna normativa al respecto.

La finalidad es crear espacios que busquen mejorar las relaciones intergénero, intergeneracional e intercultural, y den respuesta a las diferentes necesidades y deseos de quienes los habitan. Para ello, se aumentarán los espacios de tranquilidad y diversificarán las actividades de movimiento, promoviendo la autonomía, la autoestima, el respeto y la ayuda mutua. Además, se introducirá la naturaleza en todos los elementos posibles, no solo en la vegetación, sino también en la forma de construir los juegos o el mobiliario con materiales provenientes de la reutilización, el reciclaje y la bioconstrucción, desde la perspectiva de la ecología.

Las propuestas podrán ir desde diseñar nuevas estructuras que combinan actividades de movimiento de diferente intensidad, espacios protegidos que estimulen el juego simbólico, hasta elementos menos definidos como troncos o superficies de diversos materiales y texturas, y elementos como circuitos de agua y arena que favorezcan la imaginación y la experimentación.

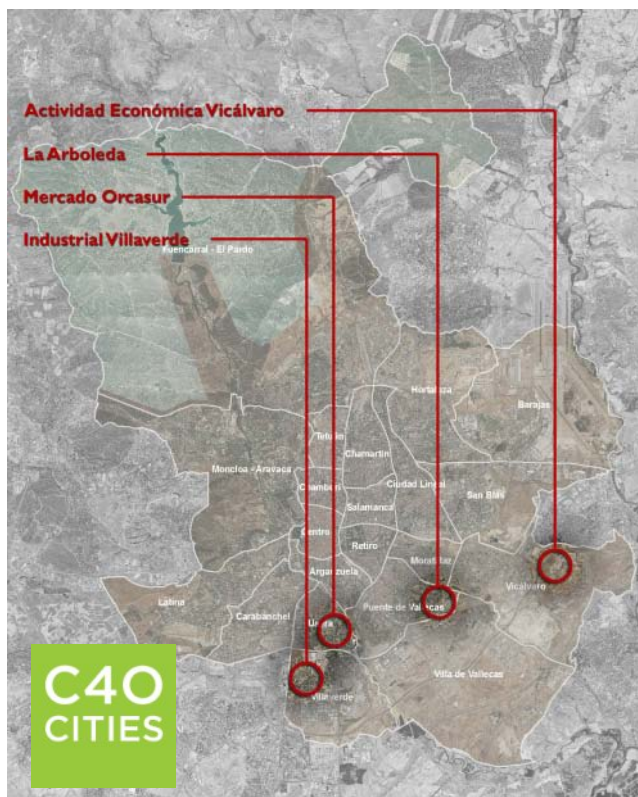
Además se intervendrá mejorando la seguridad y accesibilidad en los accesos de los colegios, incorporando medidas de protección que reduzcan los conflictos entre vehículos y peatones, caminos seguros, espacios de estancia y espera y se estudiarán las posibilidades de utilización de los espacios públicos próximos a los colegios y equipamientos deportivos como apoyo a la actividad del colegio sobre todo en los que se encuentran en situación más deficitaria.

El objetivo es doble: por una lado el más inmediato es fortalecer la capacidad de los alumnos y la comunidad escolar para desarrollar hábitos y estilos de vida saludables, mediante la promoción de la alimentación saludable, de la actividad física, de la equidad en salud y de género y el segundo, más indirecto y dilatado en el tiempo, es iniciar la transformación y regeneración de los barrios a partir de la experiencia en el colegio tanto en la parte física, sentando las bases de un nuevo modelo de ciudad más inclusivo, como social al estar diseñado desde la participación ciudadana.

Este conjunto de programas es una muestra del desarrollo actual del Plan, de una planificación con vocación de enriquecerse a partir de la experiencia de proyectos concretos. Es por ello un capítulo destinado a estar en continua revisión, en la medida del avance del desarrollo de Plan MADRID RECUPERA y de la colaboración estrecha y enriquecedora del trabajo con las áreas municipales, juntas de distrito y vecinos de Madrid.



Talleres del Proyecto Micos en el CEIP Juan Sebastián Elcano



Áreas de oportunidad propuestas

Reinventing Cities

Algunas de las áreas de oportunidad incluidas en el plan de actuaciones está previsto que inicien su desarrollo mediante la participación en el concurso internacional “Reinventing cities” promovido por la red de ciudades C40 que trabaja a favor de la mitigación y adaptación al cambio climático y de la que forma parte la ciudad de Madrid. Reinventing cities es un concurso internacional para desarrollar proyectos urbanos innovadores, resilientes y descarbonizados, promovido por la ciudad de París que preside actualmente la red C40, y que cuenta con la experiencia previa de haber desarrollado en 2016 el concurso “Reinventer Paris”. Este concurso ha supuesto para la ciudad de París una generación sin precedentes de proyectos de reforma de espacios urbanos infrautilizados bajo modelos de colaboración público-privada y con marcado carácter demostrativo en cuanto al compromiso ambiental. Los tres retos principales que plantea el concurso en esta materia son la eficiencia energética de edificios, uso de energía

limpia y renovable, empleo de materiales sostenibles-economía circular y promoción de la movilidad verde. A su vez, plantea otros susceptibles de mejorar la calidad de las propuestas como son la adaptación al cambio climático, infraestructuras verdes, gestión del agua, biodiversidad y acciones inclusivas que beneficien a la comunidad local.

En noviembre de 2017 está previsto lanzar la convocatoria internacional en la que participarán cuatro ciudades europeas, Madrid, París, Oslo y Milán junto con otras ciudades del resto de continentes. Las ciudades pondrán a disposición del concurso edificios o suelos públicos candidatos para desarrollar el proyecto demostrativo de regeneración urbana. Tras el concurso y considerando la viabilidad de las propuestas presentadas y su adecuación a los intereses municipales podrán ser cedidos estos espacios al equipo ganador que llevará a cabo la inversión para en cada caso, construir o rehabilitar un edificio cero emisiones y gestionar la actividad por el periodo de tiempo que se determine contractualmente. Las ciudades definen hasta 5 enclaves y fijan los condicionantes urbanísticos para el desarrollo de la propuesta, además de otros requerimientos legales para la cesión del uso y los criterios de adjudicación atendiendo a los objetivos locales que se pretenden en cada uno de los enclaves seleccionados.

El concurso se dividirá en dos fases, una en la que los concursantes presentarán una “declaración de interés” en la que mostrarán la disposición a desarrollar un proyecto concreto detallando las características técnicas de la propuesta y la composición del grupo o consorcio de empresas participantes. Tras la selección de las tres propuestas de mayor interés para el jurado del concurso se solicitará un mayor nivel de concreción de la información con objeto de seleccionar al equipo ganador.

Madrid ha seleccionado 4 enclaves de la estrategia de regeneración urbana considerados como áreas de oportunidad para abordar una transformación física y social con potencial de extenderse a un entorno más amplio y donde a su vez el ayuntamiento llevará a cabo inversión en otros proyectos complementarios

que contribuyan a la regeneración de estas áreas infrautilizadas. Dos enclaves se localizan en las áreas de actividad económica de Villaverde y Vicálvaro, ámbitos que no han conseguido generar una dinámica favorable para la localización de empresas en dos distritos con índices elevados de población vulnerable y población desempleada. En Vicálvaro se trata de una parcela industrial de unas 4,3Has perteneciente al API 19.03 Finca de Valdecarante y en Villaverde se ha seleccionado un conjunto de seis parcelas que suman un total de 5,3 Has pertenecientes a los ámbitos del UZP 1.06 Villaverde-El Gato y del API 17.07 Camino de Getafe. En ambos casos se busca un proyecto desencadenante de una nueva dinámica de atracción de empresas que generen empleo en el municipio, también una nueva identidad orientada a ser demostrativo en sostenibilidad, economía circular y eficiencia energética.

A ellos se suma un edificio situado en el Campus Sur de la Universidad Politécnica, distrito de Puente de Vallecas, que es propiedad de la universidad y que en la actualidad está infrautilizado y buscando un nuevo uso que beneficie al campus y apoye la investigación y emprendimiento. A esta parcela se suman espacios libres y deportivos escasamente acondicionados y cuya reconfiguración tendría capacidad para generar un ágora o plaza de entrada a este campus tan poco accesible e integrado en la trama urbana del distrito.

La cuarta parcela es el mercado municipal de Orcasur, que gestiona con dificultad la Dirección General de Comercio por la poca presencia de comerciantes y la situación de semiabandono del edificio y del entorno en que se localiza. Se trata de un barrio con una grave problemática social que llevará a la desaparición de la escasa actividad existente si no se actúa con un proyecto regenerador que integre a la población residente.

Con la participación en el concurso Reinventing Cities, y la inspiración en la ciudad de París, Madrid trata de sacar del olvido espacios dormidos, abandonados, deteriorados, dándoles una nueva oportunidad para la transición hacia espacios activos en el marco de una nueva economía que poco tiene que ver con aquella en la que fueron creados.



Mercado de Orcasur
La Arboleda
Actividad económica Vicálvaro
Industrial Villaverde

MADRID RECUPERA

Estrategia de Regeneración Urbana

Contexto y antecedentes

El Plan MAD-RE. Madrid Recupera

**Una nueva cultura de movilidad y
espacio público**

El nuevo modelo de participación
ciudadana

Presupuesto y desarrollo del Plan

Una nueva cultura de movilidad y espacio público

En el marco de la regeneración urbana integrada, resulta imprescindible incorporar las diferentes perspectivas sectoriales, considerando la complejidad del hecho urbano y el carácter integral que ha de tener cualquier visión urbanística de la ciudad. Entre estas perspectivas sectoriales cobra especial relevancia la política de movilidad que históricamente ha determinado la forma del espacio público y que en Madrid ha de abordarse de forma global, si bien incide especialmente en los barrios centrales, el interior de la M-30, zona comúnmente conocida como la Almendra. Por ese motivo se ha añadido a las memorias de los 15 distritos directamente concernidos por El Plan MADRID RECUPERA, un capítulo específico sobre la Almendra, a modo de "Distrito Histórico", donde la movilidad cobra un papel protagonista.

La movilidad constituye un sector clave en las nuevas políticas urbanas que se están implementando en nuestra ciudad, en el que el Ayuntamiento está haciendo un esfuerzo suplementario, tras muchos años de una cultura de la movilidad centrada en el automóvil privado, que ha moldeado una mentalidad colectiva basada en principios muy arraigados entre la población. Es necesario un cambio en la cultura de la movilidad que nos lleve a compatibilizar el automóvil con otros medios de transporte menos congestivos y contaminantes, contribuyendo a una mayor eficiencia energética y a una mejor calidad del aire que respiramos. Las siguientes reflexiones constituyen un anticipo de ese pretendido cambio en la cultura de la movilidad que está previsto recoger y profundizar en el nuevo Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la Ciudad de Madrid, actualmente en preparación.

Contexto histórico

Los primeros automóviles no aparecieron en las calles de las ciudades españolas hasta los albores del siglo XX. Hasta entonces, las ciudades estaban diseñadas para el peatón, que circulaba libremente por vías compartidas con carros y tranvías, conviviendo en el espacio público común.

A principios del siglo XX el automóvil se convierte en signo de modernidad y se va adueñando de las calles de las ciudades reclamando más y más espacio. La proliferación de automóviles obligó a promulgar regulaciones normativas sobre la circulación de vehículos a motor, apareciendo las aceras, concebidas como refugios seguros para el peatón frente a la presión del automóvil.

En España la masificación del automóvil no llegó hasta después de la Guerra Civil que es cuando las ciudades comenzaron a adoptar todas las medidas posibles para que el tráfico fuera fluido y no se produjeran atascos, como la eliminación de bulevares o construcción de puentes y pasos a distinto nivel, es la época de los denominados "escalextrics". En Madrid esa política se sustenta en el Plan de la Red Arterial de 1972, que preveía la creación dentro del término municipal de una malla de 125 kilómetros de calles con circulación separada por sentidos, verdaderas autovías urbanas. Este plan incluía la previsión de las vías orbitales M-30 y M-40 y la traza aproximada de la M-50, así como los llamados Ejes de Núcleo. El objetivo de este plan era dotar al tráfico privado de la máxima fluidez, como sistema de comunicación entre los barrios.



Calle de Alcalá. 1890. Louis Levy

La pesadilla de los responsables de la política urbana de entonces era El Gran Atasco, resultante de la combinación de un aumento continuado del parque automovilístico con la escasa sección de las calles de la ciudad. El escenario apocalíptico de una ciudad colapsada, llena de conductores indignados haciendo sonar sus cláxones al unísono. Para evitarlo, había que ampliar la sección útil de todas las calles, reducir aceras, construir cruces a diferente nivel y llenar nuestras plazas de los popularmente llamados "escalextrics".

Esta política se hace visible en la ciudad, y en los años 80 el primer cinturón, las Rondas, han perdido sus tradicionales bulevares y han aparecido pasos a distinto nivel en áreas centrales, como Cuatro Caminos y Atocha. El segundo cinturón tiene ya todos sus cruces a distinto nivel (esta vía pasó a ser conocida popularmente como Los Puentes), la M-30 está construida en su mayor parte, siendo los Ejes de Núcleo los más rezagados, porque requerían largos y prolijos procesos de expropiación.

Con la llegada de los nuevos gobiernos de los ayuntamientos democráticos y el nuevo Plan General de Ordenación Urbana de Madrid de 1985, la política de movilidad urbana cambia, se da prioridad a construir Vías Urbanas Estructurantes, el nuevo paradigma, como la Gran Vía de Hortaleza o la avenida de la Ilustración. También en el casco histórico comienza la aplicación de nuevas medidas para recuperar espacio para el peatón en detrimento del espacio para el coche y se promueve una obra que resultará paradigmática por su fuerte carácter simbólico: el desmontaje del escalextric de Atocha.

Sin embargo, desde la planificación estatal la construcción de autovías urbanas y ferrocarriles de cercanías reciben un fuerte impulso con la aprobación en 1986, del Plan de Accesos a las Grandes Ciudades. En Madrid, ese plan permite el cierre de la M-30 y la construcción de nuevas orbitales, M-40, M-50, más el refuerzo de la movilidad en el arco sureste que supone la llamada M-45. Se entiende, en definitiva que un adecuado diseño y desarrollo de las carreteras orbitales no tiene por qué ser incompatible, sino al contrario, con las políticas de recuperación de espacios para el peatón en el centro urbano.



Paso elevado de Atocha. 1968 / 1980



Gran Vía de Hortaleza

A partir de los 90, las administraciones públicas inician una política de refuerzo de los diferentes sistemas de transporte público, en especial metro, ferrocarril de cercanías y autobús. El Gobierno Autonómico comienza a comprometer grandes inversiones en la red de metro. En el período comprendido entre 1995 y 2003 crece de 120 kilómetros a 235. También se mejora la red de cercanías tanto en extensión como en eficiencia, comodidad de las unidades, puntualidad y frecuencia de los trenes. Ambos medios de transporte público se complementan con una reforzada red de autobuses urbanos e interurbanos. Bajo el amparo del Consorcio Regional de Transportes, que abarca a las tres administraciones, se construyen diversos intercambiadores que aseguran la multimodalidad y componen un poderoso sistema de transporte público.

Se trata por tanto de un período de cuarenta años, entre 1950 y 1990, de un fuerte impulso a las infraestructuras para la movilidad en vehículo privado y en transporte público que transforma la dimensión y escala del espacio urbano. La distancia entre la residencia y el trabajo se ha incrementado exponencialmente al tiempo que lo ha hecho el espacio necesario que se destina a la movilidad urbana y regional.

Es a partir de los años 90, bajo el influjo de las nuevas políticas europeas sobre medio ambiente urbano,

cuando las ciudades del norte de Europa, sobre todo las danesas y holandesas, comienzan el camino de una nueva cultura de la movilidad centrada en el peatón y el ciclista que trata de recuperar la escala humana en el diseño de la ciudad y que rápidamente comienza a extenderse a otras ciudades en el contexto internacional en la búsqueda de la reducción de la contaminación y la mejora de la calidad de vida urbana.

En Madrid se producen pequeños avances en este sentido, se peatonalizan algunas vías comerciales del centro, se establece la zona SER de aparcamiento en la calle, regulada por parquímetros. Sin embargo, se mantiene una política que, de manera voluntarista, se resiste a adoptar restricciones radicales a la entrada de automóviles al centro. El uso de la bicicleta como modo de transporte urbano es prácticamente inexistente en esos años y no se consigue un estricto cumplimiento de los objetivos de calidad del aire.

La política de espacio público en estos últimos años, acorde al modelo de movilidad, se centra en la recalificación del centro histórico y en la recuperación del espacio peatonal pero tiene menos presencia en los restantes distritos municipales, rezagados en la aplicación de actuaciones para la mejora de la movilidad y el espacio público. El proyecto más importante y recalificador ha sido sin duda el proyecto Madrid Río que ha contribuido al

1952	Eliminación del bulevar de María de Molina
1960	Destrucción de los bulevares de Marqués de Urquijo, Alberto Aguilera, Carranza y Sagasta
1968	Inauguración aparcamiento de plaza Mayor y desaparición bulevar de la calle Velázquez
1969	Eliminación del bulevar de Príncipe de Vergara y creación del paso elevado de Cuatro Caminos
1970	Construcción de los pasos elevados de Raimundo Fdez. Villaverde y Eduardo Dato y subterráneos de avenida de América, Ruiz de Alda y Manuel Becerra
1971	Pasos subterráneos de Puerta de Toledo y plaza República Argentina
1972	Eliminación bulevar de Menéndez Pelayo
1983	Plan de FFCC Cercanías a Madrid "Plan Felipe"
1986	Plan de carreteras de Acceso a Madrid. Convenios 1986 y 1992 MOPU-Ayuntamiento-Comunidad de Madrid 1989 Se inicia construcción M-40. Inversión total: 420 Millones €
1995	Planes quinquenales de ampliación de Metro a 170 km

Principales hitos de la política de movilidad en Madrid

reequilibrio territorial de la almendra central con los distritos de la periferia sur al eliminar la barrera que suponía la M-30 y transformarla en un parque lineal de 110 Has.

En la actualidad se impone mirar al exterior y aprender de lo que otras ciudades más adelantadas en este aspecto están logrando en lo relativo al modelo de transporte. Algunas grandes ciudades empiezan a destacar en el panorama internacional en el campo de las medidas para reconducir el insostenible modelo de movilidad urbana: Londres con el congestion charge un sistema de peaje que desde 2003 se aplica para restringir el acceso al centro en coche; Copenhague, considerada como ciudad más amable para la bicicleta, o Nueva York con una política recualificadora del espacio público, con operaciones tan emblemáticas como el High Line (que supone la transformación de un antiguo ferrocarril elevado en un paseo ajardinado en pleno Manhattan) o la peatonalización de Times Square. Estas actuaciones, al mismo tiempo que actúan sobre la movilidad, están generando estrategias para la recuperación del espacio público y de la vida en la calle que están transformando radicalmente el paisaje de las grandes ciudades.



Parque Madrid Río

El Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático

En estos momentos, la movilidad urbana está fuertemente condicionada por el cumplimiento de los objetivos de calidad del aire y lucha frente al cambio climático. Actualmente más de la mitad de la población mundial vive en las ciudades, porcentaje que crece de año en año. Las ciudades del siglo XXI afrontan diversos retos comunes, en su camino para convertirse en lugares seguros, inclusivos, resilientes y sostenibles, de acuerdo con lo determinado en la Conferencia Habitat III de Quito. Dos de estos retos son la mejora de la calidad del aire que respiramos y la lucha contra y adaptación al cambio climático. Muchas de las mayores ciudades del planeta están planteando diversas estrategias para este doble objetivo, pero Madrid ha decidido afrontarlos con una perspectiva unitaria, mediante la elaboración del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático.

El Plan fue presentado en marzo de 2017 y sometido a un proceso de participación ciudadana que ha culminado con la aprobación en septiembre de 2017, con algunas de las medidas previstas que ya se han comenzado a poner en marcha. El Plan A se desarrolla mediante cuatro programas. El Programa de Movilidad Sostenible es el más importante de ellos, comprende 21 de las 30 medidas que se van a poner en marcha por lo que constituye el marco director de la política de movilidad de los próximos años.

De las 21 medidas propuestas para la consecución de una movilidad sostenible, once se refieren a actuaciones sobre el parque móvil en sectores clave, como los autobuses, los taxis, la carga y descarga, las flotas de vehículos públicos con bajas emisiones, la promoción de la movilidad laboral sostenible o el apoyo a las plataformas de vehículos compartidos. Las otras diez afectan directamente al nuevo modelo de uso del espacio público y son las siguientes.

- 1.- Área Central Cero Emisiones
- 2.- Rediseño del viario principal de conexión centro-periferia
- 3.- Priorización de la movilidad peatonal
- 4.- Mejora y ampliación de la red de movilidad ciclista



Madrid contaminado

- 5.- Ampliación del sistema BiciMad (en coordinación con el Consorcio Regional)
- 6.- Regulación del aparcamiento (con criterios de calidad del aire)
- 7.- Limitación de la velocidad en los accesos a la ciudad y la M-30
- 8.- Red de aparcamientos disuasorios en la corona metropolitana
- 9.- Vías preferentes y priorización semafórica para los autobuses de la EMT
- 10.- Plataformas reservadas para transporte público

Con todas estas medidas se pretende en primer lugar cumplir con la normativa europea y nacional de calidad del aire que establece unos determinados niveles de reducción en la emisión de gases de efecto invernadero, en línea con el Acuerdo de París. Para ello se establece un objetivo ambicioso pero posible: reducir al 50% las emisiones derivadas de la movilidad urbana en 2030, respecto a 2012.

Al amparo de este Plan A, se están poniendo ya en marcha diversos proyectos piloto que marcarán las pautas del camino a seguir y que forman parte del Plan MADRID RECUPERA con algunas diferencias según se trate de la periferia urbana o de las áreas centrales.

Los barrios de la almendra central por sus óptimas condiciones de accesibilidad en transporte público, se convierten en los lugares candidatos para materializar el cambio de cultura de la movilidad con mayor intensidad e inmediatez, aquí se busca conseguir calles con mayor presencia de peatones ciclistas y autobuses y un reparto más equilibrado del espacio con el tráfico privado. El 75% de la movilidad en las áreas centrales se realiza en transporte público.

Por su parte, en los distritos periféricos, el principal problema a resolver es la presión del aparcamiento sobre un espacio público de muy baja calidad ambiental. El cambio de cultura en estos casos debe implicar la aplicación de las medidas recualificadoras que en los años 90 se implantan en el centro histórico y que anteponen la calidad de vida en los barrios a la ocupación masiva del espacio público por el automóvil. Revisar las secciones de los ejes viarios, la



Área Central Cero Emisiones

gestión del aparcamiento y el diseño de recintos de templado del tráfico con un espacio público accesible y de calidad serán los objetivos de las nuevas propuestas para la periferia.

Como todo cambio de cultura, es un proceso controvertido que genera resistencia, por lo que se precisa actuar en primer lugar en los lugares más necesitados de mejora mediante actuaciones con un claro carácter demostrativo que permitan visualizar un impacto positivo sobre la vida de los barrios.

La realización de estudios previos con medidas paliativas de posibles efectos negativos en calles adyacentes y una adecuada participación ciudadana son aspectos necesarios para superar miedos y reticencias al cambio, incluso en algunos casos se hace conveniente la aplicación de actuaciones temporales y reversibles. Las primeras actuaciones a implantar son claves para conseguir la aceptación ciudadana de un cambio en la cultura de movilidad que anteponga la calidad de vida de los residentes, el medio ambiente y la salud urbana, sin restar las posibilidades y derecho de la población para el acceso a la ciudad a sus equipamientos y servicios.



BiciMad
Autobús eléctrico EMT

Movilidad sostenible

:Modelo de movilidad que permite desplazarse con los mínimos impactos ambientales y territoriales.

El Plan de Movilidad Ciclista

La revisión y actualización del Plan Director de Movilidad Ciclista (PDMC 2008+) se ha llevado a cabo para la promoción de la movilidad ciclista en la ciudad de Madrid, fijando hacia dónde se deben dirigir los esfuerzos y qué pasos son necesarios para conseguir los siguientes objetivos:

- Establecer una política municipal de la bicicleta para que tenga un papel significativo en la movilidad cotidiana.
- Normalizar el uso de la bicicleta y la imagen de los ciclistas, favoreciendo su uso inclusivo.
- Contribuir a la mejora de la calidad ambiental en desarrollo del Plan de Calidad del Aire y Cambio Climático.
- Mejorar la seguridad vial y la integración de la bicicleta en la movilidad general de la ciudad.
- Dinamizar la participación y favorecer la actividad social alrededor de la bicicleta, favoreciendo hábitos saludables de la población.

Para la consecución de esos objetivos se apunta la necesidad de realización de distintas actuaciones, muchas de las cuales ya están en marcha, como la nueva instrucción de aparcabicicletas recientemente aprobada que establece unos criterios uniformes para su implantación en el conjunto de la ciudad, con la intención de favorecer la equidad ciclista y otros, ya terminados, como los nuevos itinerarios ciclistas con 32 km ejecutados en el último año.

La revisión y actualización del Plan Director de Movilidad Ciclista se ha elaborado con una idea que resume su espíritu, el de la equidad ciclista, entendida como la promoción de la movilidad ciclista para el conjunto de la ciudadanía, atendiendo las necesidades de todos, partiendo de la base de que la bicicleta es un vehículo más y debe tener presencia en la calzada. De esta manera la movilidad ciclista con su aliada “natural”, la movilidad a pie, y su complementariedad con el transporte público va a ayudar a permitir un uso más amable y eficiente del espacio público, disminuyendo el impacto ambiental de la movilidad motorizada, ruido y contaminación del aire, consiguiendo una ciudad más paseable y ciclable.



El modelo de supermanzanas en zonas de ensanche

Muchos ámbitos del área central de la ciudad disponen de un espacio público invadido por el coche lo que supone una afección para las personas tanto en las calles como dentro de las edificaciones por los elevados índices de contaminación atmosférica y acústica y la escasez de espacios libres. La necesidad de liberar espacio para los ciudadanos y a la vez garantizar el correcto ejercicio de las funciones de centralidad recomienda el planteamiento de una nueva ordenación urbana que sea capaz de dar respuesta a esos dos condicionantes.

Por esto, se propone un nuevo modelo de movilidad y espacio público ligado a la rehabilitación funcional de los barrios del Ensanche que parte del establecimiento de 30 km/h como velocidad máxima para vehículos motorizados en las calles interiores al ámbito, y redirigir el tránsito de vehículos hacia vías básicas perimetrales. Este modelo permite crear unas áreas de prioridad de modos de movilidad activa, peatonal y ciclista, que garantizan la accesibilidad a las dotaciones de proximidad y a los servicios de seguridad, recuperan espacios públicos para el ciudadano con entornos más atractivos, a la vez que se mantiene una adecuada relación con otras áreas o barrios adyacentes a través de las vías básicas canalizadoras de estos tráficos de paso.

La medida planteada desde el Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático, utilizan como piloto el distrito de Chamberí, consiste en establecer una zona de “calmado del tráfico motorizado” en un ámbito del distrito, reduciendo la velocidad máxima permitida en la red viaria local para promocionar los modos activos de movilidad, permitir una mayor integración urbana de las calles, disminuyendo la contaminación atmosférica y acústica.

La propuesta se basa en el modelo células urbanas o supermanzanas de aplicación a las tramas de los ensanches y la metodología a seguir se basa en el “urbanismo táctico” con intervenciones sin obra civil y reversibles para su evaluación durante un periodo de prueba que determinará su permanencia y donde la participación ciudadana juega un importante papel.



Calle Vallehermoso
Calle Galileo

Supermanzana:

Conjunto de manzanas y calles en las que las grandes vías que la enmarcan son ejes de circulación para los coches y las calles menores e interiores pasan a ser un espacio para residentes, ciclistas y peatones, con anchas aceras y más arbolado.

El Programa de Ejes Cívicos

1. Conceptos generales

Resulta prioritario en la nueva cultura de la movilidad urbana empezar a reasignar el espacio disponible entre los diferentes usos de las calles: tráfico motorizado, aparcamiento, transporte público, ciclistas y peatones, tendente a la definición de una red de “ejes cívicos” más que ejes viarios o arterias urbanas, y que vaya en consonancia con el reciente Plan de Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

El proyecto I+D+i del FP5, ARTISTS PROJECT: Arterial Streets Towards Sustainability, que parte de la idea de lograr “Calles para la gente” (“Streets for people”) propone un método de clasificación de calles, cuyo objetivo es identificar el rol funcional de cada tramo, para poder determinar el equilibrio apropiado. Según el proyecto, cada tramo tiene una combinación singular de estatus de “vínculo” y estatus de “lugar”, lo que da origen a una matriz de posibles tipos. Ello ha llevado a nuevas propuestas de clasificación del sistema de calles de carácter bivariente, que van más allá de la tradicional categorización, basada solamente en el tráfico :viario principal, viario secundario o local. La traslación a Madrid de dichas categorías da lugar a la siguiente propuesta de clasificación de calles:

Para dar cabida a dichas funciones en diferente grado, según las circunstancias de cada caso, se proponen tres tipos principales de corredor cívico-ambiental, según el porcentaje de sección transversal destinada a modos no motorizados:

- Corredor Ambiental Básico (>50% sección transversal)
- Corredor Ambiental Principal (>66% sección transversal)
- Eje Cívico-Ambiental (>66% sección transversal e IMD<30.000 veh/día)

El último tipo será el más indicado para albergar los centros de la vida urbana de los barrios, las centralidades locales.

		LUGAR			
		-		+	
TRÁFICO	+	Vía Arterial Avenida con mediana	Calle - Corredor Corredor ambiental	Gran Calle Gran Calle	IMD > 30.000
		Vía Colectora Vía con divisoria	Calle Calle +	Calle - Salón Eje Cívico Ambiental	IMD 5 - 15.000
	-	Vía Local Vía local +	Eje peatonal / Plaza barrio Área estancial	Plaza ciudad Parque urbano	IMD < 2.000
		0-30% no motorizada	40-50% no motorizada	>60% no motorizada	

Índice de actividad peatonal = (Usos abiertos al público en planta baja + carácter sumideroafluente transporte público) > valor medio.

Intensidad tráfico 30m: IMD>20.000 / 40m: IMD>40.000

2. Remodelación de ejes cívicos

Sobre estos conceptos, se propone una remodelación de los llamados Ejes Cívicos, mediante la redistribución del espacio de calzada en las vías principales. Con esta propuesta se persigue disuadir a los usuarios del automóvil privado del uso del viario principal para atravesar la ciudad en viajes con origen y/o destino en la periferia, medida que contribuirá a reducir las emisiones de gases contaminantes producidas por el transporte motorizado. Para ello se intervendrá en las calles de fácil penetración en la ciudad reduciendo el espacio dedicado al automóvil a favor de los medios más sostenibles, anteponiendo como elementos articuladores las infraestructuras específicas de soporte al transporte público y a los peatones.

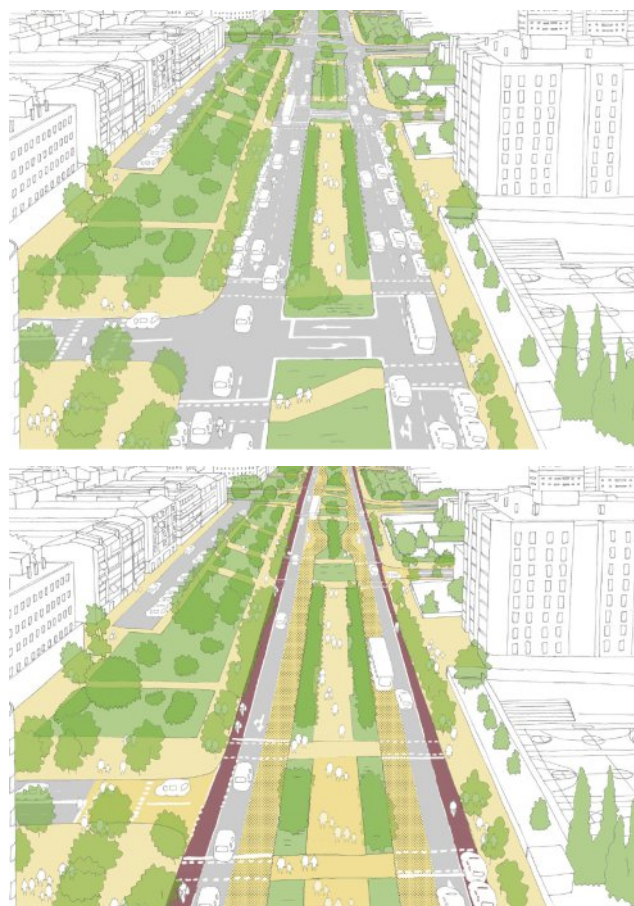
Las acciones concretas que se proponen para establecer esta medida son el rediseño la sección de las principales vías de conexión de los distritos de la periferia con el centro de la ciudad. Cabría pensar en una sección tipo de 2 carriles/sentido. El espacio ganado al automóvil se destinaría bien al establecimiento de plataformas reservadas para el transporte público en superficie en ambos sentidos o a la ampliación de la red ciclista para dar mayor conectividad a la red.

En definitiva, lo que se pretende es la eliminación progresiva del tráfico de paso que hoy atraviesa la Almendra Central, generando contaminación, afectando a la eficacia de la red de autobuses y contribuyendo a una peor habitabilidad de los barrios aledaños. La propuesta consiste en reducir la sección viaria para el automóvil, mejorar la fluidez del transporte público y facilitar los modos a pie y en bicicleta. La propuesta se desarrollará en dos fases:

-Primera fase: vías de fácil rediseño por disponer de sección suficiente, conectoras del centro con la periferia o bien localizadas en puntos de la ciudad que impliquen un efecto inmediato en el modelo de movilidad propuesto, como la avenida Ciudad de Barcelona, avenida de la Albufera o el eje Alcalá-Gran Vía, las calles Bravo Murillo, Santa Engracia y bulevares, alguna de las cuales ya han sido ejecutadas o se encuentran en fase de redacción de proyectos.

-Segunda fase, en función de los resultados de la primera fase, cabría completar la red con otras vías de paso que incluyen túneles o estructuras elevadas en su trazado, como el tridente paseo de las Delicias, Santa María de la Cabeza, Embajadores o la avenida de Alberto Alcocer.

Bajo este concepto cabe destacar dos intervenciones de futuro, todavía no proyectadas pero que han sido estudiadas por su notable potencial transformador y recualificador de la ciudad: El Arco Este y el Eje Norte-Sur.



Estado actual / Propuesta



3. El Eje Norte- Sur: Paseos del Prado, de Recoletos y de la Castellana

Esta actuación resulta clave para inducir un cambio en la cultura de la movilidad en Madrid y servirá de base a una futura reorganización de la movilidad en toda la almendra central. Por estar completamente inscrita en el ámbito interior a la M-30, se desarrolla en profundidad en el capítulo de la memoria de distritos correspondiente a la almendra.

Este eje cuenta con una gran concentración de usos y actividades urbanas de alto valor añadido, desde los museos de importancia internacional concentrados en su tramo sur, hasta instituciones como la Biblioteca Nacional, el Ministerio de Hacienda o el estadio Santiago Bernabeu. Se trata pues de uno de los principales ejes estructurantes de la ciudad, por lo que un cambio en el concepto de movilidad a lo largo del mismo, tendría una relevancia máxima en la transformación de los hábitos, las rutinas y las mentalidades de los madrileños en línea con los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático.

Tiene una anchura en todo su recorrido en torno a los 100 metros entre alineaciones, lo que permite una sección en la que tengan una presencia cómoda todos los modos de transporte: automóvil, transporte público (con posibilidad de disfrutar de una plataforma reservada), peatones y bicicletas. Como espacio público central de la ciudad, es una vía estructurante de máximo orden para los itinerarios peatonales y ciclistas de medio y largo recorrido.

En estos momentos, la sección está diseñada con excesivo espacio para el automóvil privado tanto en vías centrales como en las laterales de acceso a las edificaciones. Los autobuses cuentan con carriles de uso exclusivo en la mayor parte de los tramos, las bicicletas tienen vías de convivencia con el tráfico, de velocidad limitada a 30 kms/hora, pero esta disposición es claramente insuficiente y la amplia sección de este paseo permite soluciones más integradoras de los diferentes modos. Los peatones, carecen de continuidad en los bulevares centrales y



Paseo de la Castellana

disponen de aceras pequeñas en buena parte de los laterales del paseo.

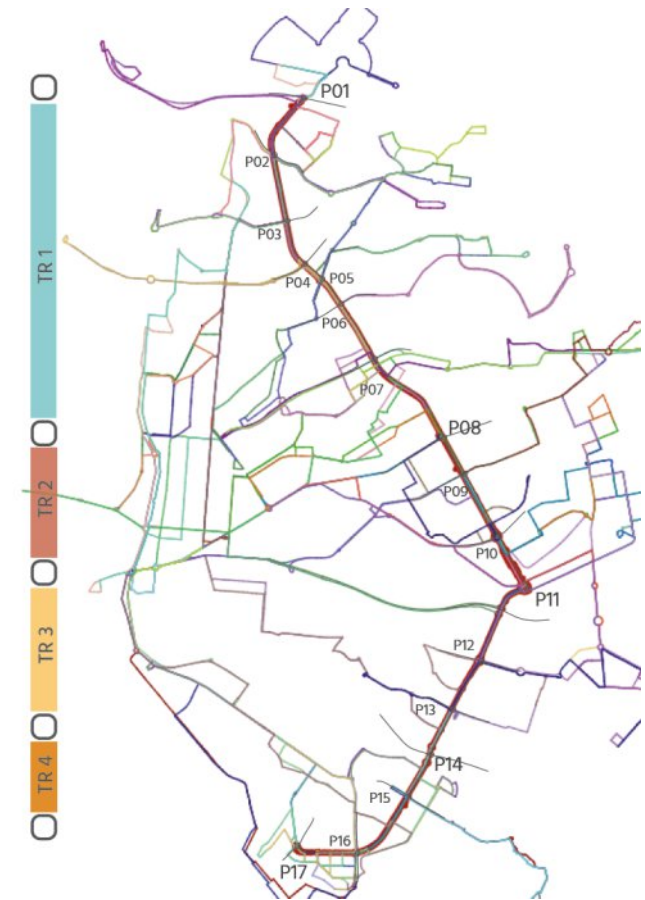
Las medidas que se proponen tienen por objeto mejorar la funcionalidad peatonal, ciclista y del transporte público a lo largo del eje. La estrategia para implementarlas será gradual y progresiva, dado el alto volumen de conductores que utilizan a diario este eje como vía de paso. De cualquier forma, el eje Norte-Sur presenta unas condiciones espaciales para el establecimiento de nuevos esquemas funcionales que mejoren la eficiencia del transporte público y para conformar una pieza clave en la movilidad ciclista de la ciudad.

4.- El Eje del Este

El Arco Este compuesto por las calles estructurantes Arturo Soria, avenida Institución Libre de Enseñanza (antigua Hermanos García Noblejas), Fuente Carrantona y Pablo Neruda comienza en el intercambiador de Fuente de la Mora junto a la M-40 y los nuevos desarrollos al norte de Madrid, en concreto Sanchinarro y termina frente a la Asamblea de Madrid, comunicando los distritos de Ciudad Lineal, Moratalaz y Puente de Vallecas, diversos sectores de actividad económica y barrios consolidados de los años 60 , 70 y 80 de Madrid.

Las calles que componen el Arco Este son en la actualidad un importante canalizador de tráfico motorizado privado que utiliza estas vías como alternativa a las vías de alta capacidad existentes (la M-30 y la M-40).

El eje está trazado con el objetivo de facilitar el tráfico de los vehículos privados en la zona este de la ciudad. Anterior a la ejecución de la M-30 y apoyado en la pieza fundamental que supone la Ciudad Lineal de Arturo Soria, se consideró adecuado diseñar una vía que, atravesando zonas residenciales de la ciudad, facilitara y canalizara el tráfico de paso. Por ello, para favorecer la fluidez de los coches, la mayor parte de su sección de 40 m. está dedicada a calzada, sin dar prioridad al transporte público ni a la movilidad ciclista, con aceras insuficientes y escasa permeabilidad transversal, no favoreciendo la movilidad peatonal.



Eje del Este. Esquema funcional



Densificación del tejido original de Ciudad Lineal

A lo largo de este eje se localizan importantes puntos de intercambio modal del transporte público como Fuente de la Mora, el intercambiador autobuses Ciudad Lineal, Alsacia, Pavones y la estación de Cercanías Asamblea de Madrid convirtiéndolo en una oportunidad para redefinir su función en la movilidad urbana.

La idea es que tenga un papel fundamental en el objetivo de disminuir el uso del coche en la ciudad, constituyendo un eje de modos de transporte sostenible para los barrios exteriores de la M-30.

El arco se potenciará como un eje circulatorio del transporte colectivo el autobús, apoyándose en sus focos de intermodalidad con metro y el cercanías.

En definitiva, se trata de convertir las calles que componen el Arco Este en:

- Un eje vertebrador del transporte público de superficie que configurando una red de intercambiadores, facilite los traslados entre destinos periféricos asimilando su función a la que actualmente cumple la línea 6 de metro por el subsuelo.
- Una vía amable para el peatón basado en la recuperación del carácter simbólico del bulevar que favorezca la intensidad de uso social y estancial del que actualmente carece
- Un itinerario ciclista continuo, atractivo y seguro que fomente el uso de este modo de transporte como alternativa al coche en el corto y medio recorrido.



Propuestas



- Un eje distribuidor del tráfico inter-distrital que desincentive su uso como alternativa a las vías de alta capacidad existentes la M-30 y la M-40.

Un piloto para la periferia: El Proyecto CIVITAS ECCENTRIC

Los proyectos de movilidad sostenible con frecuencia se han centrado en actuaciones interesantes en el centro de las ciudades de casi todas las capitales europeas, dejando un poco de lado este tipo de intervenciones en las zonas periféricas de la ciudad. El proyecto europeo CIVITAS ECCENTRIC pretende desarrollar nuevas iniciativas adecuadas para las zonas no centrales, donde los indicadores muestran que la movilidad es menos sostenible, hay menos facilidades para los modos activos (peatonal y ciclista) y más dependencia del coche.

Los objetivos generales de este proyecto son estudiar, implantar y difundir medidas integradoras e inclusivas de movilidad con el objetivo de mejorar la calidad de vida de los ciudadanos mediante soluciones innovadoras para la movilidad sostenible de personas en los distritos periféricos de las ciudades y de transporte de mercancías en centros urbanos, libre de emisiones.

La ciudad de Madrid participa en el proyecto, con otras cuatro ciudades europeas como son Estocolmo, Munich, Turku y Ruse, a través de un consorcio constituido por tres socios principales del ámbito de la administración, el Ayuntamiento de Madrid, el Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM) y la Empresa Municipal de Transporte (EMT), junto a un conjunto de socios privados, aplicando una serie de medidas demostrativas que pongan al servicio de la ciudad y la ciudadanía las técnicas más innovadoras para conseguir los objetivos mencionados con anterioridad, dentro del marco de las directrices del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de 2014 y en línea con los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático.

Madrid es responsable del desarrollo de 11 medidas de las 50 totales que se incluyen en el proyecto europeo, tratan diversas temáticas de movilidad



Adaptación de la red en coherencia con la distribución espacial de los destinos.

Red ciclista resultante



Integración Peatón / bici
Estado actual / propuesta

sostenible englobadas en los siguientes grupos de trabajo: planificación urbana inclusiva y gestión de la movilidad, movilidad multimodal, mejora de la movilidad peatonal y ciclista fuera del centro urbano, soluciones para un transporte público más eficiente y menos contaminante, fomento de vehículos limpios y distribución urbana de mercancías eficiente y menos contaminante. En concreto, los distritos de Puente y Villa de Vallecas han sido elegidos como campo de acción para implantar medidas que favorezcan la movilidad ciclista y peatonal en los viajes cotidianos.

Estas medidas quedan integradas en el programa de actuaciones que esta Estrategia de Regeneración Urbana plantea para dichos distritos, incluyendo tanto proyectos de urbanización como medidas blandas de promoción del uso de la bicicleta y de los recorridos a pie en el interior de los distritos.

El Área de Gestión de la Movilidad en áreas de concentración de empleo

Otra de la problemáticas específicas de la movilidad en la periferia es la existencia de zonas de actividad económica que concentran los viajes en coche con motivo trabajo y que al estar situadas en las proximidades de autovías urbanas con óptima accesibilidad para el acceso en automóvil privado generan una gran presión de tráfico sobre las áreas residenciales colindantes que ven incrementar la congestión de sus calles y los problemas de fuerte demanda de aparcamiento.

La definición de un modelo de gestión participada de la movilidad laboral y residencial se ve como una oportunidad para conseguir nuevos hábitos de desplazamiento en los que el transporte urbano, los modos peatonal y ciclista consigan una cuota de participación cada vez mayor proyectando esquemas de intermodalidad que lo hagan posible.

La implicación de los agentes generadores de los viajes y de las personas que trabajan en ellos es vital para poder conseguir los cambios que el proyecto propone:



Panorámica desde Las Tablas

- Una solución con apoyo y respaldo de agentes sociales, económicos e institucionales.
- Un modelo de gestión centralizado que incluya tanto la oferta como la demanda de movilidad.
- Un proceso metodológico que sirva para definir una entidad de gestión local de la movilidad, que favorezca el cambio hacia modos más sostenibles.
- El uso de herramientas de comunicación integrales con un sistema de gestión que sea accesible para residentes y trabajadores.

La primera actuación piloto se ha desarrollado en el sector de las Tablas que concentra en un territorio entre grandes autopistas y accesos del norte de la ciudad y el ferrocarril más de 35.000 empleos y un barrio con 30.000 residentes con una movilidad vinculada en su mayoría al automóvil. El servicio de transporte colectivo es poco competitivo respecto al vehículo privado debido a la gran capacidad de aparcamiento de la zona, su situación alejada de la almendra central y su escasa relación con el territorio circundante.



Área de Gestión de Movilidad de Las Tablas

Intermodal:

Integración de la red de transporte público con otros medios de desplazamiento para conseguir una movilidad más sostenible, rápida y eficaz.

MADRID RECUPERA

Estrategia de Regeneración Urbana

Contexto y antecedentes

El Plan MAD-RE. Madrid Recupera

Una nueva cultura de movilidad y
espacio público

**El nuevo modelo de participación
ciudadana**

Presupuesto y desarrollo del Plan

El nuevo modelo de participación ciudadana



La participación ciudadana en cualquier asunto público es un mandato para los poderes públicos que emana de la propia Constitución y el urbanismo no puede ser ajeno a ese mandato.

Con el nuevo gobierno municipal la participación ciudadana se ha convertido en uno de los ejes de la política municipal, lo que se ha traducido en la creación de dos nuevas áreas de gobierno específicamente dedicadas a fomentar y mantener un clima participativo que permita incorporar amplios consensos a las operaciones y estrategias a poner en marcha en todas las áreas municipales. La primera de ellas es el Área de Gobierno de Coordinación Territorial y Cooperación Público-Social, que ha creado una herramienta nueva, los Foros Locales, que sustituyen a los antiguos Consejos Territoriales y cuyo funcionamiento se detalla en el punto siguiente.

La segunda es el Área de Gobierno de Participación Ciudadana, Transparencia y Gobierno Abierto que, desde su creación ha puesto en marcha una serie de procesos participativos en torno a la página Madrid Decide, que están estimulando y estructurando la posibilidad de que los ciudadanos individuales participen en las tareas de gobierno a través de los medios informáticos. Se destacan los Presupuestos Participativos en los que los ciudadanos eligen por votación en qué emplear la parte del presupuesto municipal que se reserva a tal fin.

El resto de las áreas se unen a esta participación con iniciativas transversales. En el Área de Gobierno de Desarrollo Urbano Sostenible la participación ciudadana en el urbanismo está contemplada en las sucesivas regulaciones urbanísticas como un componente ineludible del planeamiento. Sin embargo, con el tiempo los mecanismos arbitrados por la legislación suelen devenir en un envoltorio vistoso pero vacío de contenido. Se publican los diferentes planes, se recogen las alegaciones recibidas,

se informan someramente y se da por cumplido el trámite, lo que permite avanzar en la tramitación. El número de alegaciones suele ser significativamente bajo, aunque a veces aparenta ser mayor por la existencia de reclamaciones idénticas suscritas por muchos particulares y presentadas de forma individual.

El urbanismo participado que hemos puesto en marcha es algo diferente, más ambicioso. Un urbanismo participado es una forma de actuar que requiere incorporar al ciudadano desde la primera fase, la de la reflexión, de forma que tenga una participación activa en todo el proceso. No nos limitamos a publicar aprobaciones y abrir un período para alegaciones. Los técnicos trabajan conjuntamente con los vecinos y sus asociaciones, con un enfoque colaborativo. Es necesario crear un clima favorable que destierre la desconfianza histórica hacia la administración. Y no basta con escuchar lo que dicen los vecinos y tomar nota. Es necesario propiciar una actitud activa de los ciudadanos, que les haga sentirse partícipe de las soluciones que se adopten.

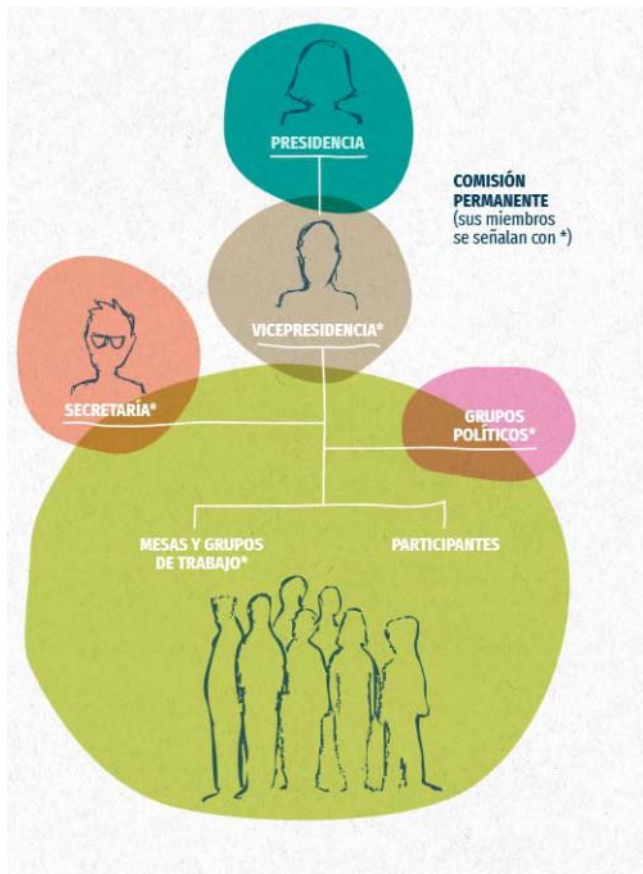
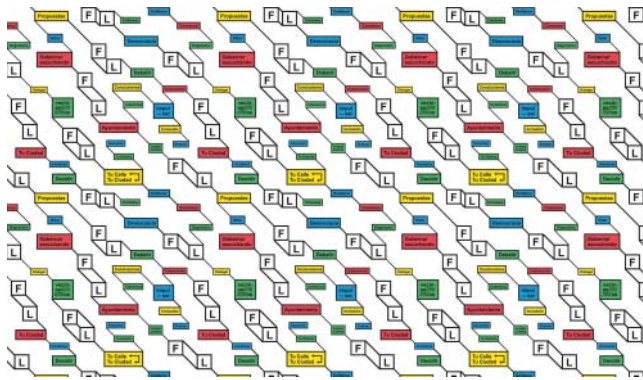
Se trata en definitiva de diseñar entre todos los madrileños un nuevo modelo urbano, una estrategia que refuerce la identidad de los barrios y los distritos y que propicie un reequilibrio urbano efectivo, de modo que ningún área quede descolgada. El Plan MADRID RECUPERA es un hito fundamental de una nueva forma de acometer el planeamiento urbano, en el que

la administración recupera su papel protagonista en la planificación y la población madrileña se incorpora como eje central de las políticas locales. Se trata de una estrategia que se desarrolla a través de actuaciones puntuales en los distritos y la participación de los vecinos afectados por cada una de estas actuaciones es clave para su éxito. La transparencia y el flujo continuo de información entre los técnicos y los vecinos garantizan un mayor conocimiento de la problemática de una determinada zona, necesario para buscar la solución más adecuada.

La participación en torno al Plan MADRID RECUPERA se ha estructurado en dos niveles. Por un lado hay una participación corporativa, a partir de las estructuras asociativas en que los vecinos se organizan. Está modalidad se ha instrumentado a partir de los Foros Locales y sus Mesas sectoriales de urbanismo. En paralelo se ha habilitado la posibilidad de una participación individual, a través de las nuevas herramientas informáticas y las redes sociales, que permite que cada ciudadano se pueda dirigir a la administración para plantear sus sugerencias, ideas, reflexiones y detección de problemas en los barrios. Esta segunda modalidad se estructura mediante las diferentes iniciativas puestas en marcha en el entorno Madrid Decide.



Imágenes de las Mesas de Rehabilitación



Foros Locales. Logotipo y esquema

Foro Local:

Espacio de participación en el que todas las vecinas y vecinos y las entidades sin ánimo de lucro se pueden reunir para debatir y trabajar en iniciativas para mejorar la ciudad desde la perspectiva de sus barrios y distritos.

Marco general municipal

Foros Locales, Presupuestos Participativos y Fondos de Reequilibrio Territorial

La puesta en marcha de los **Foros Locales** requirió un proceso de elaboración colectiva en el que se buscó alcanzar el máximo consenso entre todos los agentes que intervienen en la vida de los distritos de Madrid. Este proceso culminó en un texto: el Reglamento Orgánico de Funcionamiento de los Foros Locales en los distritos de Madrid, aprobado por el Pleno del Ayuntamiento del 26 de diciembre de 2016.

Los Foros fueron oficialmente presentados el 11 de enero de 2017. Su objetivo es cambiar la relación tradicional entre la administración y los administrados, no sólo dando respuesta a sus demandas sino además facilitando un marco en el que los ciudadanos puedan elaborar y sacar adelante sus propias propuestas. Se trata, pues, de una herramienta clave para impulsar la participación en las políticas municipales y fomentar el diálogo abierto con las juntas municipales de distrito y con las áreas de gobierno.

A partir de la aprobación del reglamento se constituyeron los Foros Locales de los 21 distritos de Madrid. En el Reglamento se establece que habrá al menos tres sesiones plenarias de cada foro al año. La presidencia de cada foro la ostenta el concejal presidente del distrito y la vicepresidencia ejecutiva una persona elegida por acuerdo del propio foro. Se constituyen también mesas sectoriales, presididas preferiblemente por un vecino elegido para ello, dedicadas monográficamente a los temas que se estimen más decisivos para los barrios del distrito. En concreto, todos los distritos han constituido una Mesa de Urbanismo en la que ha participado el Área de Gobierno de Desarrollo Urbano Sostenible.

El funcionamiento de los foros y sus mesas principales ha sido exitoso desde el primer momento, contribuyendo a crear un clima de participación y a facilitar un diálogo permanente entre las instituciones municipales y la sociedad a la que sirven, integrando el fruto de ese diálogo en la gestión municipal cotidiana e

impulsando la participación vecinal en las políticas públicas desde las primeras fases. Se contribuye así a la vertebración de la sociedad y al refuerzo del tejido asociativo de los barrios, creando un cauce de encuentro, diálogo, concertación, propuesta y evaluación de las políticas municipales y promoviendo una cultura de participación en las decisiones colectivas.

Por su parte, en la primavera de 2016 el Ayuntamiento presentó los primeros **Presupuestos Participativos** de la historia de Madrid. Los ciudadanos pudieron elegir en qué se empleaban los 60 millones reservados al efecto en los Presupuestos Generales del Ayuntamiento, registrándose más de 45.000 participaciones, lo que constituye un record en cualquier proceso similar organizado en la ciudad.

Se seleccionaron en total 206 propuestas a las que se destinaron 24 millones para aquellas que afectaban a toda la ciudad y 36 millones para las localizadas en los distritos. Las más votadas hacían referencia a cuestiones como la creación de una nueva red de puntos limpios, el aumento de casas de acogida para mujeres maltratadas, un plan de reforestación de Madrid o la instalación de energía solar en los edificios de la ciudad.

En 2017 se ha puesto en marcha la segunda convocatoria de presupuestos participativos en la que la cifra se eleva a 100 millones de euros, 30 para propuestas que afecten a toda la ciudad y 70 para distribuir entre los distritos en función de su población. Este proceso está actualmente en fase de votaciones.

Los **Fondos de Reequilibrio Territorial (FRT)** son otra iniciativa que trata de plasmar en un programa concreto la preocupación del gobierno municipal por compensar una ciudad históricamente desequilibrada. Para ello, en los Presupuestos Generales del Ayuntamiento, se reserva una cantidad concreta al efecto que será administrada por el Área de Gobierno de Coordinación Territorial y Cooperación Público-Social, mediante un procedimiento participado y de consenso con los distritos. Esa cantidad fue de 30 millones de euros en 2016 y de 75,6 en 2017.

FRT

FONDO DE
REEQUILIBRIO
TERRITORIAL

2017



Cartel de presentación de los Fondos de Reequilibrio Territorial

*Presupuesto participativo:
Presupuesto público elaborado con la participación directa de la población.*



Procesos de participación

Las propuestas financiadas a través de los Fondos de Reequilibrio Territorial afectan a temas de empleo, vivienda, mejora de espacio público, dotaciones y equipamientos y dinamización social. Por ello es fundamental que los proyectos y actuaciones que vayan a beneficiarse de estos fondos se elijan de forma participada. Al afectar a tipos de problemas muy diversos, los indicadores nos permiten actuar sectorialmente en aquellos distritos o barrios en que se detecte una carencia concreta, aunque no presenten un grado de deterioro global. Es, por tanto, una herramienta que permite actuar en el nivel “micro” al que se accede a través de un análisis exhaustivo y pormenorizado de las necesidades específicas del territorio.

La cantidad que le corresponde a cada distrito, dentro del presupuesto de inversiones se reparte equitativamente y son las propias juntas, como mejores conocedoras de la problemática de sus barrios, las que solicitan los proyectos que estiman más urgentes, dentro del monto económico que les haya correspondido. En 2016 se ejecutaron más de 100 proyectos de temas tan sensibles como la intermediación en los alquileres sociales, los cursos de formación para los parados o la mejora del clima escolar en los centros educativos.

En el Área de Gobierno de Desarrollo Urbano Sostenible se han gestionado también fondos destinados por las juntas municipales a incrementar las ayudas de rehabilitación en barrios con especial dificultad.

Los Fondos de Reequilibrio Territorial de 2017, presentados en el mes de mayo, desarrollarán 211 proyectos, de los que 99 serán continuación de los iniciados el año anterior y 112 nuevos. En concreto, para la línea de mejora del espacio público y dotaciones, se destinan más de 40 millones de euros. También se siguen destinando fondos para incrementar las ayudas de rehabilitación en barrios con especial dificultad.

Todos estos procesos han estado apoyados por Madrid Decide, una página Web abierta por el Ayuntamiento de Madrid para coordinar la



Foros Locales

participación ciudadana, con ayuda de las nuevas Tecnologías de la Información y la Comunicación (TIC), que ha recibido ya más de seis millones de visitas. La página se organiza mediante diversos cauces e instrumentos, como debates, propuestas, votaciones y procesos. Cualquier ciudadano puede proponer una medida y recibir firmas de apoyo en Madrid Decide, que se van computando. Desde su puesta en funcionamiento, esta página ha recibido más de 18.000 propuestas, que han cosechado más de dos millones de firmas.

Decide Madrid es una página que ha sido tomada como ejemplo por otras ciudades de diferentes países, como cauce para estimular y estructurar la participación ciudadana.

Iniciativas de participación en el Área de Gobierno de Desarrollo Urbano Sostenible

En el Área de Gobierno de Desarrollo Urbano Sostenible ya son muchas las iniciativas desarrolladas de participación. Las más relevantes, por la gran repercusión y participación han sido el proyecto para la remodelación de la Plaza de España y el concurso PLAZ-ER para la remodelación de 11 plazas en la periferia.

Otras iniciativas singulares han sido la Mesa de Rehabilitación y la intervención en los foros locales.

Tetuán 13.03.2017 Junta de Distrito asistentes: 7	Fuencarral-El Pardo 4.04.2017 Centro cultural La Vaguada asistentes: 11	Moncloa-Aravaca 9.03.2017 Sala Camón Junta de Distrito asistentes: 22	Latina 28.03.2017 Centro cultural José Luis Sampedro asistentes: 16	Carabanchel 5.04.2017 Centro cultural Oporto asistentes: 10
Usera 22.03.2017 Centro cultural La Meseta asistentes: 10	Puente Vallecas 21.03.2017 Junta de Distrito asistentes: 27	Moratalaz 11.03.2017 Centro cultural El Torito asistentes: 25	Ciudad Lineal 27.03.2017 Centro cultural San Juan Bautista asistentes: 10	Hortaleza 20.04.2017 Centro cultural Huerta de la Salud asistentes: 18
Villaverde 25.04.2017 Junta de Distrito asistentes: 20	Villa de Vallecas 15.03.2017 Junta de Distrito asistentes: 15	Vicálvaro 29.03.2017 Centro polivalente asistentes: 21	S. Blas-Canillejas 23.03.2017 Centro cultural Buero Vallejo asistentes: 17	Barajas 3.04.2017 Junta de Distrito asistentes: 15

Calendario de las Mesas de Urbanismo



La participación en el proyecto para la remodelación de la Plaza de España

Uno de los primeros procesos participativos que se llevaron a cabo con el nuevo gobierno municipal fue el organizado por el Área de Gobierno de Desarrollo Urbano Sostenible en coordinación con el Área de Gobierno de Participación Ciudadana, Transparencia y Gobierno Abierto para desarrollar la posible reforma de la Plaza de España, que constituía una actuación de especial trascendencia, al ser esta plaza muy significativa para la ciudad.

El proceso de participación se dividió en tres fases: la elaboración de una encuesta para la preparación de las bases del concurso, la selección de cinco finalistas y la selección de la propuesta ganadora, constituyendo un procedimiento muy innovador en la participación de la ciudadanía en la definición de proyectos urbanos que se reflejó en una amplia participación y que ha servido de base para orientar otros procesos como el concurso para la remodelación de 11 plazas en la periferia. Se ha conseguido un proyecto de reforma consensuado, de calidad, y que atiende a las demandas de los diversos colectivos ciudadanos.



Exposición de las propuestas presentadas

En diciembre de 2015 se crea un grupo de trabajo con más de 75 participantes cuya misión es generar un cuestionario para que los vecinos y vecinas de Madrid pudiesen votar sus preferencias sobre cómo reformar la plaza de España. Este grupo debía apoyar en la elaboración de un diagnóstico social que, junto con el diagnóstico técnico elaborado por los servicios técnicos del Ayuntamiento, permitiese redactar las bases del concurso internacional de ideas para proponer soluciones al espacio de intervención de la plaza.

Este grupo elaboró un cuestionario vinculante de 18 preguntas para consultar a los ciudadanos sus preferencias sobre, primero si se debía mejorar la plaza y segundo cómo y con qué alcance se debía reformar. Simultáneamente se organizaron tres debates sobre la historia de la plaza y su entorno, otro acerca de la movilidad y el medioambiente y un tercero sobre los usos posibles que debían desarrollarse en la plaza.

Votaron 28.249 ciudadanos y hubo un total de 26.961 encuestas válidas, la mayoría se realizaron a través de la Web municipal Madrid Decide. Un 63% de los participantes indicaron que sí querían que se reformase la plaza y un 59% consideraba que ésta debía ser en profundidad. Un 82% quería que hubiese más zonas verdes, un 71% que se incrementasen los usos culturales y estanciales. Un 48% apostaban por los carriles bici y la reducción del tráfico de la plaza. El 38% quería que se peatonalizase el paso elevado de Bailén

El resultado del proceso participativo definió las bases del concurso internacional de ideas al que estaban invitados todos los arquitectos, ingenieros y urbanistas del mundo para que aportasen soluciones técnicamente viables a las demandas surgidas de este proceso de participación. Se presentaron 72 proyectos al concurso que se mostraron a la población en una exposición en la Plaza de España durante el mes de octubre, abriéndose el proceso de participación en “madrid.decide.es”.

Se seleccionaron entre el jurado y la votación popular las cinco propuestas que pasarían a una segunda ronda en la que debían desarrollar con más profundidad las soluciones adoptadas y en enero el Jurado dio a conocer los dos proyectos finalistas, que serían objeto de un último y definitivo proceso de participación: “Welcome Mother Nature” y “Un paseo por la cornisa”.

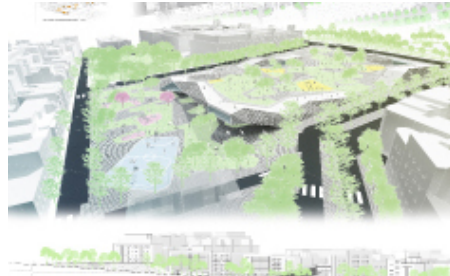
Estos dos finalistas fueron votados por más de 211.725 madrileños y madrileñas, que eligieron por mayoría del 51,99 % el proyecto “Welcome Mother Nature”.



Propuestas finalistas del concurso
Welcome Mother Nature
Un paseo por la cornisa



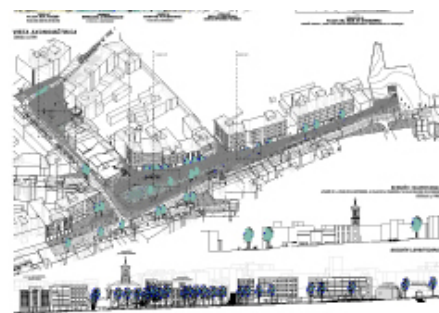
Plaza de la Remonta. Tetuán



Plaza de Lucero. Latina



Plaza Cívica de San Blas. San Blas - Canillejas



Plaza de la Emperatriz. Carabanchels



Plaza de Canfranc. Puente de Vallecas

PLAZ-ER Concurso para la remodelación de once plazas en la periferia de Madrid

El concurso de 11 plazas en la periferia ha seguido un modelo similar, con algún rasgo diferenciador y una cierta simplificación en la votación popular. La participación en la primera fase para conocer la problemática de los espacios y la idoneidad de la selección se ha realizado a través de talleres vecinales en las mesas de urbanismo de cada distrito, también las juntas municipales han tenido un papel decisivo en orientar la propuesta y se ha planteado una encuesta en Madrid Decide.

Con toda esta información se elaboraron las bases y el concurso se lanzó a principios de julio de 2017, presentándose 167 propuestas para el conjunto de 11 plazas. Por parte del jurado se han seleccionado dos finalistas para cada plaza atendiendo a la calidad arquitectónica, a la integración en el entorno y a la consideración de los condicionantes del pliego, así como de las peticiones vecinales. La votación popular decidirá el proyecto ganador que deberá desarrollarse entre 2018 y 2019, lo que supondrá un importante esfuerzo de reequilibrio territorial al mejorar los espacios más representativos de los distritos de la periferia de Madrid.

Para diseñar este plan, desde el modelo municipal de gobernar escuchando, era preciso reunir a las partes que iban a intervenir activamente en el proceso y estudiar desde su experiencia las debilidades y fortalezas de intervenciones pasadas, evitando partir de un esquema predefinido.

Con esta finalidad, en septiembre de 2015 el Área de Desarrollo Sostenible constituyó la Mesa de Rehabilitación, donde se reúne un grupo diverso de personas representantes de la administración, la ciudadanía, la academia, los profesionales, la empresa, las entidades financieras y los grupos políticos. Es un grupo abierto a todas aquellas asociaciones que representen a un colectivo relacionado con cualquier aspecto de la rehabilitación, lo que da lugar a un rico debate que permite analizar muchos factores de interés para limar los problemas que surgen diariamente en los procesos de rehabilitación.



Plaza del Encuentro. Moratalaz

Reúne a todas las Administraciones, el Ayuntamiento, el Ministerio de Fomento con su Dirección General de Política de Suelo, el Ministerio de Industria a través del Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE), la Comunidad de Madrid a través de la Dirección General de Vivienda y Rehabilitación y de la Dirección General de Industria, Energía y Minas, y el Consejo Superior Investigaciones Científicas.

Los colegios profesionales arquitectos, arquitectos técnicos, ingenieros, las universidades y los administradores de fincas, son agentes de capital importancia para cualquier estrategia de rehabilitación. También las entidades financieras, tienen que convencerse de apoyar a las comunidades de vecinos con financiación para que puedan llevar a cabo las obras de mejora.

La ciudadanía está representada por la Federación Regional de Asociaciones vecinales de Madrid, FRAVM, la Confederación de Asociaciones de Consumidores y Usuarios de Madrid (CECU), Plataforma Nuevo Modelo Energético, Observatorio Vulnerabilidad, Asociación WWF, Fundación La Casa que Ahorra, Fundación Renovables y Fundación ONCE.

De esta Mesa surgieron las bases de la primera convocatoria del Plan MAD-RE para la rehabilitación de edificios.

La Mesa constituye un reflejo del perfil de la sociedad madrileña lo que da valor a los resultados conseguidos con su trabajo.



Glorieta de Mar de Cristal. Hortaleza



Plazas Ágata y Mayor. Villaverde



Plaza de la Duquesa de Osuna. Barajas



Plaza de los Misterios. Ciudad Lineal



Plaza de la Vaguada. Fuencarral - El Pardo



Grupos de trabajo:
Moratalaz
Barrio del Aeropuerto



Exposición

El Plan MADRID RECUPERA en el marco de participación

El Plan MADRID RECUPERA que se propone para quince de los distritos de Madrid opera en sinergia con todas las iniciativas que se han puesto en marcha en los dos últimos años por el equipo de gobierno municipal. Esta estrategia se ha decidido de manera coordinada con iniciativas como los Presupuestos Participativos o los Fondos de Reequilibrio Territorial, de forma que entre todos consigamos mejorar la calidad de vida de los barrios, objetivo común de todas estas herramientas. El Plan MADRID RECUPERA se plantea como un marco colaborativo transversal, definido de forma participada y en el que puedan integrarse las actuaciones que requieren los distritos y barrios de la ciudad.

Para centrar esta estrategia de forma que sus actuaciones tuviesen el más amplio consenso posible, se ha utilizado el instrumento de los Foros Locales. Desde la aprobación del reglamento de Foros en marzo de 2017, el Área de Gobierno de Desarrollo Urbano Sostenible ha participado en las mesas de urbanismo, con sesiones monográficas en las que se explicó el objeto de la estrategia y se mostraron algunas actuaciones que podrían inscribirse en la misma, recogiendo las propuestas, modificaciones o alternativas de los vecinos y vecinas.

Para mejorar la comprensión de los ciudadanos acerca de las características de la estrategia y el tipo de actuaciones puntuales que se proponen para su desarrollo se apoyó la celebración de estas mesas con una exposición de paneles, específica para cada distrito, en la que se podían ver los planos y textos explicativos de algunas de las principales actuaciones que se proponían. Esta exposición ha permanecido montada en los lugares de celebración de las mesas hasta al menos un mes después de su celebración.

El resultado de estos talleres fue fructífero y se plasmó en un documento por distrito en el que, tras el análisis de las propuestas formuladas por los vecinos, se consiguió elaborar un programa de actuaciones priorizadas, resultado de un amplio consenso técnico y ciudadano.

El cauce participativo permanece abierto, por cuanto el Plan MADRID RECUPERA constituye un marco global al que en todo momento podrán incorporarse nuevas actuaciones puntuales que se ajusten a su filosofía.



MADRID RECUPERA

Estrategia de Regeneración Urbana

Contexto y antecedentes

El Plan MAD-RE. Madrid Recupera

Una nueva cultura de movilidad y
espacio público

El nuevo modelo de participación
ciudadana

Presupuesto y desarrollo del Plan

Presupuesto y desarrollo del Plan

Presupuesto del Plan

El presupuesto del Plan no tiene un carácter vinculante, ya que se trata de una estimación al objeto de priorizar actuaciones y poder programar su ejecución en base a los presupuestos ordinarios del Área de Desarrollo Urbano Sostenible, así como a otras posibles vías de financiación, tanto públicas como privadas.

El conjunto de actuaciones que integran el Plan MADRID RECUPERA, tiene un horizonte temporal en el medio y largo plazo para su ejecución, con tres prioridades de ejecución que se traducen en 3 cuatrienios de desarrollo: 2017-2020, 2020-2024, 2024-2028.

Cada uno de los cinco bloques en los que se clasifican las actuaciones se llevarán a cabo utilizando los instrumentos que el PGOUM-97 define para cada uno de ellos. Así, las actuaciones de remodelación del espacio público y las de movilidad se desarrollarán a través de proyectos técnicos con un presupuesto de ejecución asociado estimado. Mientras que las que necesiten un planeamiento, como las áreas de ordenación, proyectos ambientales o áreas de centralidad no tienen asignado un presupuesto directo ya que precisan de una figura concreta para definir el objeto y el modo de gestión que las haga viables.

Por su parte los planes integrales de barrios, si bien precisan un planeamiento de desarrollo, se les ha asignado un coste de inversión, ya que el objetivo de la actuación está claramente definido ya que se pretende la rehabilitación de edificios y la mejora de los espacios libres.

En cuanto a las vías de financiación, se plantea en primer lugar los presupuestos ordinarios del Área de Gobierno de Desarrollo Urbano Sostenible, asimismo serán susceptibles de sumarse las inversiones de otras áreas municipales como ha sido el caso de años anteriores, con inversiones derivadas de los Presupuestos Participativos, los Fondos de Reequilibrio Territorial o las Inversiones Financieramente Sostenibles.

La financiación externa, tanto de carácter privado como de fondos europeos y presupuestos del Plan Estatal de Vivienda serán líneas potenciales que se tratarán de fomentar.

Las tablas adjuntas desglosan por tipos de actuación y cuatrienios las inversiones previstas. Así, el presupuesto total estimado en actuaciones de espacio público asciende a 730 Millones de euros, e implica un compromiso anual de inversión de 60 Millones de euros anuales. Esto implica una cuantía muy importante de inversión en la periferia para los próximos 12 años. Si se tiene en cuenta que el presupuesto ordinario del área en Vías públicas e Infraestructuras se sitúa en torno a 150 Millones de euros anuales, a los que se suman Presupuestos Participativos por importe de 10 Millones de euros, Inversiones Financieramente Sostenibles de 90 Millones de euros y Fondos de reequilibrio Territorial por otros 10 Millones de euros según datos correspondientes a la anualidad de 2017, el desarrollo del Plan supondría asignar un 30% del presupuesto total de espacio público a la ejecución de la estrategia en lo referente al Programa de Recualificación de los Espacios Públicos.

ACTUACIÓN	Nº	SUPERFICIE	PRESUPUESTO TOTAL	PRESUPUESTO ANUAL
Área de Mejora Peatonal	34	596 Has.	242 Mill / €	20 Mill / €
Ejes Cívicos	25	75 km.	147 Mill / €	12 Mill / €
Remodelación Espacios Libres	94	173 Has.	180 Mill / €	15 Mill / €
Itinerarios Habitables	31	118 Km.	161 Mill / €	13 Mill / €
TOTAL			730 Mill / €	60 Mill / €

Presupuesto público estimado en actuaciones de espacio público

Por su parte, en lo relativo a la inversión pública y privada en rehabilitación y regeneración de barrios, la cuantía es mucho mayor y ascendería a 4.140 Millones de euros en rehabilitación de edificios y 240 Millones de euros en mejora de espacios libres, lo que implica una inversión anual de 345 y 20 millones de euros respectivamente. Teniendo en cuenta que el presupuesto ordinario del área para transferencias a familias en concepto de ayudas a la regeneración asciende a 50 Millones de euros al año, se ve la insuficiencia de acometer la regeneración desde el ámbito exclusivo de lo público y que resulta imprescindible contar con la inversión privada de particulares y de empresas o agentes rehabilitadores.

ACTUACIÓN	Rehabilitación de Edificios	Mejora Espacios Libres	TOTAL
Nº ACTUACIONES	13.869 edificios 139.581 viviendas	48 ámbitos 402 hectáreas	
PRESUPUESTO TOTAL	4.140 Mill /€	240 Mill /€	4.380 Mill / €
PRESUPUESTO ANUAL	345 Mill /€	20 Mill /€	365 Mill / €
INVERSIÓN PÚBLICA	50 Mill /€	20 Mill /€	70 Mill / €
INVERSIÓN PRIVADA	295 Mill /€		295 Mill / €

Inversión estimada en rehabilitación de barrios

Si bien el Plan ha definido unas prioridades por distritos, la asignación definitiva de presupuestos a proyectos debería realizarse para cada ejercicio económico por los órganos de seguimiento e impulso que está previsto crear, teniendo en cuenta para el reparto los índices de vulnerabilidad y población de los distritos empleados para la distribución de los Fondos para el Reequilibrio Territorial.



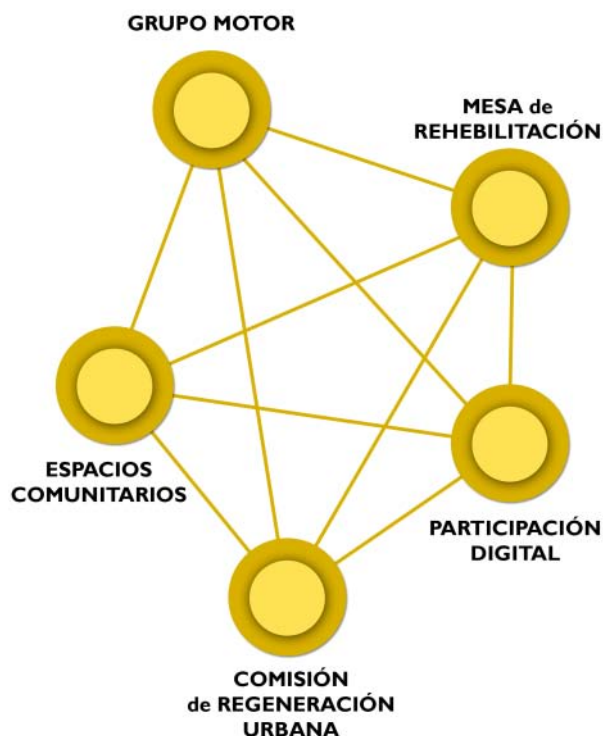
Índices de vulnerabilidad de la distribución Fondo para el Reequilibrio Territorial 2017

Por último, cabe mencionar la necesidad y oportunidad de ir reajustando proyectos y prioridades a la vista de la evaluación de las actuaciones que se vayan ejecutando. Es importante con datos reales e indicadores de seguimiento medir los resultados antes y después de las intervenciones, mediciones que permitan ir elaborando criterios y metodologías para los tipos de actuaciones, redundar en un reajuste de inversiones y en los módulos de coste empleados. El objetivo sería tratar de mejorar la viabilidad económica de las actuaciones, potenciar la participación de los vecinos en tareas de conservación y gestión de los espacios y arbitrar nuevas fórmulas de colaboración público-privadas en las actuaciones de regeneración urbana, siempre desde la garantía del interés general y la dirección de los procesos por parte de la administración.

Desarrollo y estructura organizativa

El desarrollo del Plan MADRID RECUPERA requerirá una estructura organizativa para la priorización, impulso y coordinación de actuaciones que será creado por decreto de la alcaldesa y estará formada por varios órganos:

- Comisión de Regeneración Urbana,
- Grupo Motor
- Mesa de Rehabilitación
- Espacios comunitarios
- Participación digital



Esquema de la estructura organizativa para el desarrollo del Plan Estratégico

La Comisión de Regeneración Urbana y el Grupo Motor son los órganos consultivos fundamentales en el desarrollo del plan que tendrán las siguientes funciones:

- Impulsar la ejecución de las actuaciones contenidas en el plan
- Priorizar proyectos y asignar los presupuestos anuales
- Coordinar el trabajo y realizar funciones de seguimiento
- Proponer y colaborar en futuras revisiones del Plan

La Comisión de Regeneración Urbana estará formada por los titulares de las diferentes áreas implicadas en las actuaciones y juntas municipales de distrito, se reunirá como mínimo una vez al año. Por su parte, el Grupo Motor estará formado por directores generales o personas en quien deleguen para realizar la coordinación y seguimiento periódico del plan. Habrá sesiones cuatrimestrales, y podrán complementarse con otras reuniones con una composición específica según proyectos concretos. Se fomentarán grupos de trabajo en plataformas o medios digitales, como AYRE SOCIAL.

Por su parte la Mesa de Rehabilitación será el órgano consultivo permanente de participación de agentes externos como colegios profesionales, asociaciones de empresarios y otras administraciones.

La participación vecinal se realizará a través de foros locales y otros espacios comunitarios para proyectos concretos. La información y participación digital se facilitará a través de la página web <https://planmadre.madrid.es/>

	descripción	funciones
COMISIÓN de REGENERACIÓN URBANA	Se trata de la estructura, en el plano político, que da soporte al proceso. Deberá estar compuesto por los concejales de las Áreas y juntas de distrito afectadas.	<ul style="list-style-type: none"> ● Legitimar y apoyar el plan ● Priorizar y definir las inversiones anuales ● Respaldar las decisiones acordadas por el Grupo de Trabajo y avalar la participación de sus técnicos ● Realizar un seguimiento anual y decidir sobre la revisión del plan
GRUPO MOTOR	Coordina el proceso. Tendrá definida una cabeza visible, de cara a reportar a la Comisión. Estará formado por los directores generales de cada área con mayor implicación el plan: DG Estrategia Regeneración Urbana, DG Espacio Público, Obras e Infraestructuras, DG Planeamiento y Gestión, DG Innovación y Promoción de la Ciudad, DG Relaciones con Distritos, DG Intervención en el Paisaje Urbano, DG Economía y Sector Público, DG Comercio, Madrid Salud, DG Sostenibilidad y Control Ambiental, más los coordinadores de las juntas municipales de distrito.	<ul style="list-style-type: none"> ● Impulsar el proceso ● Profundizar sobre los temas y detectar las dificultades/ necesidades/ avances. ● Proponer grupos de trabajo específicos ● Informar a la Comisión y realizar propuestas ● Articular los recursos para el correcto desarrollo del proceso
MESA de REHABILITACIÓN	Es el órgano para la participación de agentes externos al ayuntamiento: administraciones regional y estatal, asociaciones empresariales, colegios profesionales, federación de asociaciones de vecinos. Se estudiará otras posibilidades de participación privada como el Foro de Empresas por Madrid.	<ul style="list-style-type: none"> ● Informar sobre los procesos municipales ● Recabar colaboración para difusión y desarrollo de proyectos pilotos ● Impulsar vías de colaboración público-privada
ESPACIOS COMUNITARIOS	Se trata de espacios de participación comunitaria, pueden ser foros locales o diseñarse <i>ad hoc</i> según los proyectos que se desarrollen.	<ul style="list-style-type: none"> ● Dar a conocer el proceso entre la población ● Incorporar al máximo a la ciudadanía ● Recoger nuevas demandas y rediagnosticar
PARTICIPACIÓN DIGITAL	Consiste en articular espacios virtuales para la participación. No se trata de iniciar procesos individuales, para los cuales se espera la colaboración del Área de Gobierno de Participación Ciudadana, sino de abrir espacios de debate y laboratorios digitales ciudadanos.	<ul style="list-style-type: none"> ● Articular otros modos de participación ● Abrir debates ciudadanos <i>on-line</i> u otros espacios de participación

