

Claude LELONG

CNRS

B. EL PROYECTO DE LEY «SRU» (SOLIDARIDAD Y RENOVACIÓN URBANA)

El proyecto de ley Solidaridad y Renovación Urbana ha sido estudiado en el mes de marzo de 2000 por los diputados de la Asamblea Nacional. Se establece como continuación de otros textos adoptados por el Parlamento francés, de la ley contra las exclusiones y de la ley de arrendamiento del suelo y de la interterritorialidad. Este proyecto constituye un amplio taller de renovación de la política de vivienda, de urbanismo y de transportes. La meta es garantizar mas coherencia y cooperación en la ordenación urbana en el ámbito de la aglomeración y favorecer, de manera apremiante, la mezcla social en la vivienda mediante una mejor distribución territorial de las viviendas de alquiler moderado (HLM).

Los instrumentos de planificación anteriores, «Esquemas directores», «Planes de ocupación del suelo» o mapas municipales se correspondían en los años sesenta con la necesidad de la explosión urbana. Estos instrumentos se destinaban con mayor interés a ampliar la extensión urbana. Ahora se trata de una remodelación de la ciudad misma mediante su densificación, una mejor coordinación entre las acciones y una adaptación mutua entre edificación y transporte. En los últimos años se introdujeron correcciones, así la Ley de Ordenación de la ciudad (LOV) que favorecía planes locales para la vivienda, la ley sobre el aire que hace obligatorio para las aglomeraciones de mas de 100.000 habitantes tener un plan de movilidad urbana (PDU), y también los esquemas de desarrollo comercial o los planes de prevención de riesgos (PPR) además de diversos documentos regionales.

El proyecto de ley SRU sitúa el plan de movilidad urbana (PDU) en el núcleo de los «esquemas de coherencia territorial», estando así, la planificación urbana y

política de movilidad, mejor articuladas. El proyecto de ley dispone también amplias competencias en el ámbito del estacionamiento para las autoridades organizadoras del transporte y prevé una regionalización del transporte ferroviario de personas. Diez años después de la Ley de Ordenación de la Ciudad, este proyecto de ley procede al mismo tiempo de 3 escalas de la administración distintas: (Ministerio de Fomento y Transportes, Delegación de la Ciudad, Secretaria de Estado de Vivienda) y plantea los principios de un desarrollo de las ciudades «más coherente» y «más solidario». Se hace necesaria una revisión de sus numerosas disposiciones con el objetivo de:

I. REEQUILIBRAR LA IMPLANTACIÓN DE LA VIVIENDA SOCIAL

De los 87 artículos del proyecto de ley, 37 se refieren a la vivienda. Los municipios que tienen menos del 20% de vivienda social en alquiler tendrán que pagar una contribución e implicarse en un plan de recuperación. El objetivo es frenar la *guetoización* de ciertos barrios y reequilibrar la implantación de la vivienda de alquiler moderado (HLM) con un mejor reparto entre los municipios. El texto incluye una contribución financiera a la «Comunidad urbana» o a la «Comunidad de la aglomeración» (ver *ut supra* art. A). Será obligatorio un plan de mejora por un periodo de tres años. De no alcanzar el porcentaje en este periodo de tiempo, la contribución se doblaría y como último recurso el Prefecto podría sustituir al Alcalde y ordenar la edificación de este tipo de viviendas. Esta disposición correspondería a municipios de mas de 1.500 habitantes situados dentro de aglomeraciones de 50.000 habitantes.

2. FAVORECER UNA POLÍTICA DE URBANISMO MÁS COHERENTE Y MÁS GLOBAL

Se trata de renovar el marco jurídico de las políticas urbanas, de permitir un desarrollo territorial más armonioso, de evitar las segregaciones urbanas, de limitar el desarrollo del transporte individual y luchar contra la «explosión» urbana. Los municipios están invitados a establecer verdaderos «proyectos de urbanismo», a ir más allá de un simple uso del suelo, y a referirse a la totalidad del territorio. Los «esquemas directores» actuales serán sustituidos por «esquemas de coherencia territorial» (SCT) dedicados a la coordinación de las políticas sectoriales de vivienda, transporte y equipamientos comerciales en el ámbito de la aglomeración. Estos esquemas serán sometidos a examen público y revisables cada diez años. Los POS serán

reemplazados por «Planes Locales de Urbanismo» (PLU).

3. INSTAURAR UNA NUEVA GESTIÓN DEL TRANSPORTE

El proyecto de ley prevé la transferencia a la Región, a partir del 2002, de la organización y de la financiación de los transportes colectivos ferroviarios de interés regional. La gestión de los transportes pasará del ámbito municipal al de la aglomeración para lograr una coordinación entre los distintos instrumentos de arrendamientos urbanos y el plan de movilidad urbana, obligatorio para las aglomeraciones de más de 100.000 habitantes, definirá un sistema global de desplazamiento de las personas y de las mercancías. La edificación de nuevas zonas de vivienda estará subordinada a la creación de un servicio de transporte y se favorecerá la urbanización de sectores que dispongan de un servicio de transporte.

Portugal

Nuno PORTAS

Urbanista, Fac. Arquitectura, Lisboa

PROGRAMA POLIS: TRAS LA EXPO 98

Finalizada la EXPO 98 en la capital, mientras prosigue la gestión del área de desarrollo urbano —en manos de la misma Empresa de capitales públicos y estatuto privado que fue responsable del montaje del evento y que debe cesar su actividad en el 2010— ahora es el turno de la ciudad de Oporto para preparar su evento movilizador de la escena urbana bajo el programa de «capital europea de la cultura» del 2001, en simultaneidad con Rotterdam. También en este caso la mayoría de las intervenciones de recalificación del espacio público central de la ribera del Duero han sido acometidos por una empresa en la que el Municipio y el Ministerio de Cultura comparten la gestión de importantes

inversiones públicas. La diferencia más notable entre las dos operaciones se encuentra, no sólo en la desproporción de los volúmenes de obra, sino de la naturaleza de las mismas intervenciones: operación inmobiliaria sobre 300 hectáreas de renovación en el primer caso y, en Oporto, un conjunto de recalificaciones de la ciudad consolidada, asociadas a un programa de reanimación de actividades comerciales, de mejoras en los equipamientos culturales y de construcción de una casa de la Música (proyecto OMA, a concluir en el 2002). En este caso las acciones «materiales» de animación cultural deberán ocupar el primer plano en una ciudad todavía en obras (a las que se suman las del «metro» que ahora se inician). Conflictividad asumida a la que se intenta dar una interesante respuesta temporal.