

Hablar de urbanismo sostenible, mejor en tiempos de crisis

Rafael Yus Ramos

GENA-Ecologistas en Acción

Diversos reportajes periodísticos, tanto en la prensa escrita como en televisión, nos ha mostrado los desastrosos efectos del urbanismo de la “belle époque” del comienzo de este siglo en España. Incontables urbanizaciones a medio terminar, aeropuertos sin aviones, autopistas sin terminar, barriadas a medio habitar, sin finalización de la urbanización, promotores desaparecidos, compradores estafados y, lo que es peor, miles de familias desahuciadas, acampando en cualquier sitio, alojándose en chabolas. Todos estos reportajes llegan a la misma conclusión: el único negocio que parece que mueve la economía es la construcción, por lo que la vivienda deja de ser un valor de uso para pasar a ser un valor de cambio, un activo mercantil, que mueve amplias redes de corrupción, de las que también se benefician amplios sectores de la sociedad, que por no cortar la mano de quien les da de comer, han silenciado todo tipo de corruptelas. En definitiva, el panorama que tenemos es que en España se da la paradoja de que sobran viviendas, mientras que hay miles de personas que carecen de ellas. Ahora, en tiempos de crisis, es cuando se puede percibir más claramente la piel de lobo de la construcción. Ahora es cuando hay que reflexionar sobre cómo desarrollar un urbanismo sostenible.

La sostenibilidad en el ámbito urbanístico

A pesar que el término “urbanismo” alude a la *urbe*, a la ciudad, y por tanto su sentido primigenio se refiere a los asentamientos urbanos y la edificación, hoy día el urbanismo ha extendido su significado a la ordenación del territorio. Las ciudades se encuentran en un determinado territorio con el que guardan una relación más o menos estrecha. De este modo, entre los núcleos urbanos hay un territorio no urbanizado, que llamamos rural, que en principio no entraría dentro de las categorías urbanas. Sin embargo, determinadas formas de habitar que se ha ido imponiendo hoy día, fuera de los núcleos urbanos, unido a la utilización del suelo exurbano para todo tipo de actividades económicas, pone cada vez más de relieve la importancia de una planificación que ordene la actividad en todo el territorio, no solo el urbano propiamente dicho, lo que es materia del urbanismo.

Todo lo relacionado con los asentamientos humanos es una meta ineludible de toda estrategia de sostenibilidad. Cualquier intervención profunda en el modelo de ciudad ha pretendido históricamente reducir las disfunciones de la ciudad en cada momento (higiene, movilidad, vivienda, igualdad, etc.). Hasta que las disfunciones no han sido evidentes y no han surgido señales de alarma no se han puesto en funcionamiento los mecanismos necesarios para intentar contrarrestar estos problemas.

Desde la perspectiva ecológica se está poniendo de manifiesto que los conflictos no son únicamente internos a los sistemas urbanos ya que los problemas han traspasado sus límites, impactando sobre los ecosistemas locales, regionales y globales superando, en ocasiones su capacidad de carga. Las ciudades son ecosistemas interdependientes de otros ecosistemas que constituyen su entorno, formando una unidad íntima que se denomina por Salvador Rueda *ciudad-entorno*. De esta manera, los criterios y objetivos que se asuman en relación al modelo de ciudad, deberán tener en cuenta esta interrelación, reduciendo las disfunciones para el conjunto territorial de la ciudad existente y evitando los potenciales impactos negativos de la

ciudad de futura construcción.

Por estos motivos, cuando nos planteamos abordar la sostenibilidad en la vivienda, no podemos limitarnos a la evaluación de los elementos básicos que fundamentan la sostenibilidad de los edificios, lo que incluiría aspectos tales como los materiales usados, el gasto energético y finalmente, una vez construido el edificio, su eficiencia como estructura que va protagonizar una actividad humana durante periodos más o menos largos. Tenemos necesariamente que ampliar el ámbito de análisis, puesto que un edificio en un núcleo urbano no está solo y aunque puede tener su propia problemática, aparecen problemas nuevos cuando se considera que forma parte de unidades más amplias, como un barrio o incluso una ciudad, ámbito de lo urbano propiamente dicho. A su vez, y por las razones anteriormente explicadas, un núcleo urbano, una ciudad, no es un elemento que exista desconectado del ámbito exurbano, no solamente porque es en este ámbito donde se extraen recursos para la ciudad, y donde se vierten residuos de la ciudad, sino también porque en este ámbito se crean infraestructuras y un urbanismo difuso, frecuentemente caótico, entre viviendas, naves y otros tipos de instalaciones mercantiles e industriales, cuyo impacto no se puede ignorar, al tiempo que tampoco se puede ignorar que es medio exurbano mantiene una estrecha relación de dependencia respecto del medio urbano propiamente dicho.

De este modo, a nuestro juicio, la sostenibilidad de la vivienda necesariamente debe contemplar una serie de ámbitos progresivamente más amplios en los que dicho elemento no es más que una unidad, ciertamente con sentido propio, pero irreductiblemente ligada a dichos ámbitos (Fig.). En todos estos ámbitos, la sostenibilidad no puede ser contemplada únicamente

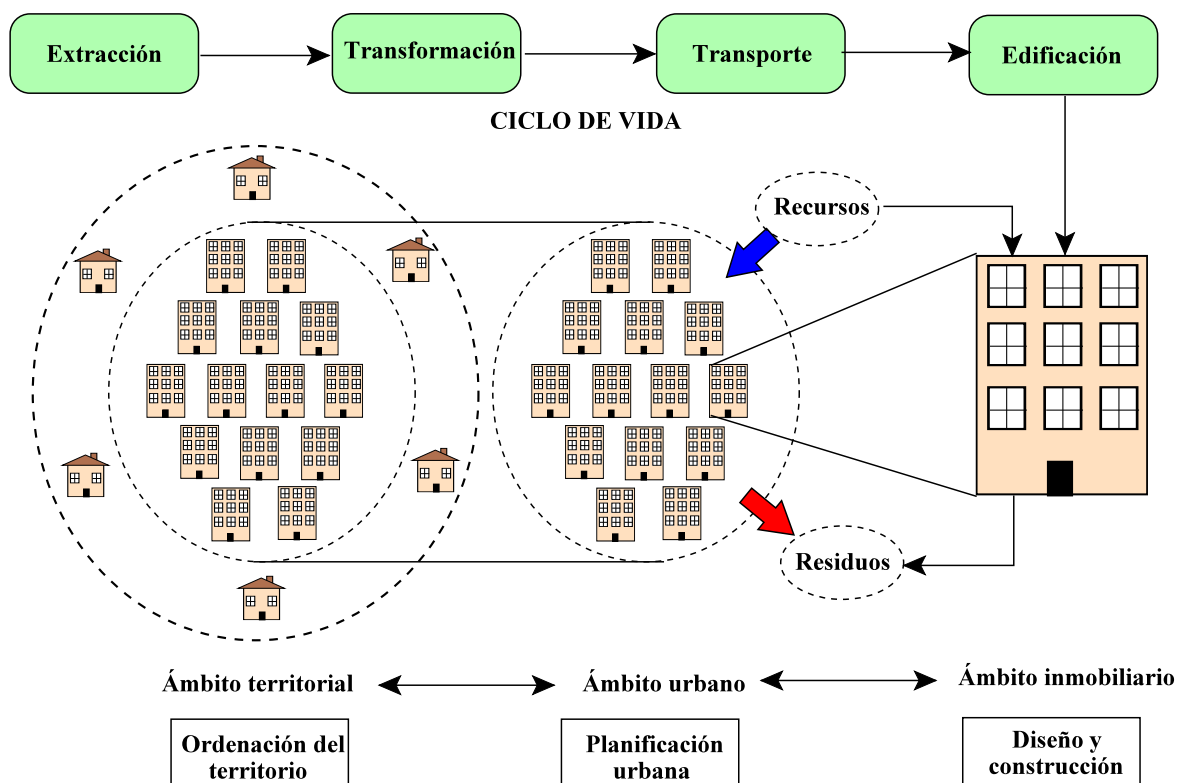


Fig. Ámbitos donde se desarrolla la sostenibilidad urbana

en los elementos materiales o hechos visibles en un momento dado, sino a lo largo de lo que se ha venido denominando **ciclo de vida** de los materiales, lo que supone contemplar no sólo la

sostenibilidad de un producto urbano (sea edificio o una ciudad) ya construidos, sino que el análisis debe recorrer los procesos de extracción de la materia prima, el transporte, transformación y mantenimiento de dichos productos urbanos y de su metabolismo (recursos, residuos) (Fig.).

Dos modelos urbanísticos de sostenibilidad opuesta

Existen dos modelos urbanos antagónicos que, si bien no existen en estado puro, permiten a través de la simplificación comparar dos realidades extremas: la ciudad compacta y compleja y la ciudad difusa y dispersa en el territorio. Si la gestión sostenible de una ciudad compacta es un reto, para muchos nunca alcanzable al cien por cien, la de la ciudad difusa viene a ser un imposible

1.-La ciudad difusa

A pesar de que el territorio existente entre núcleos urbanos teóricamente es una *zona no urbanizable* según la mayoría de las legislaciones, una mezcla de factores ha propiciado que nos encontremos actualmente inmersos en un proceso acelerado hacia la asunción de modelos de ciudad difusa extendida por el territorio en base a la generación de continuos urbanos. Este fenómeno se debe fundamentalmente a los siguientes factores:

-Zonificación: la planificación urbanística y territorial sirve a los intereses del mercado y a la simplificación administrativa en la creación de nuevas áreas urbanizables, zonificando el espacio y asignándole una única función y separando unas funciones de otras: universidad, residencia, industria, áreas comerciales, oficinas., etc. La conexión entre ellas solo puede realizarse por medios mecánicos a través de una densa red de carreteras y vías segregadas de transporte privado.

-Desarrollo infraestructural: la planificación de las carreteras a escala territorial y de las vías urbanas a escala de ciudad se basa en el principio de garantizar la accesibilidad rodada al conjunto del territorio en base a criterios elementales como el tiempo de desplazamiento. Este proceso lleva a la creación de una malla cada vez mas compleja de carreteras y vías segregadas que se convierte en el verdadero estructurador del territorio. En primer lugar se ocupan los nodos estratégicos de la red, luego los aledaños de las vías principales y luego las zonas intersticiales. El desarrollo de la tecnología y las telecomunicaciones reduce las diferencias entre las diferentes zonas, dandoles mucha mayor capacidad de asumir cualquier función.

-Estrategias de ciudad-región: diversas estrategias territoriales basadas en conceptos de ciudad-región pretenden buscar un funcionamiento cuasimetropolitano de gran escala a fin de obtener una masa critica necesaria para competir en un mundo global, apostando mas por el rango-tamaño que buscando una estrategia competitiva verdaderamente diferencial y sostenible.

-Carencia de limites al crecimiento: el modelo económico y tecnológico actual nos hace olvidar la existencia de factores limitantes que históricamente han contenido el desarrollo urbano: agua, energía, materiales, etc.

La **ciudad difusa** originada por los factores anteriormente citados presenta las siguientes características y rasgos distintivos:

a.-**Consumo masivo de suelo:** buena parte de las ciudades o regiones metropolitanas europeas

han duplicado o triplicado en los últimos 30 años el consumo de suelo en relación con toda su historia anterior. Esta extensión se ha producido sin crecimiento demográfico, incrementando notablemente la superficie ocupada por habitante.

b.-Dinámica de transporte insostenible: la relación entre dispersión edificatoria y necesidad de transporte de personas, materiales y energía implica un uso masivo de medios de locomoción que genera un proceso de saturación → incremento de la red → incremento de la dispersión → incremento de la movilidad → nueva saturación. Este modelo invalida en la práctica la opción del transporte público.

c.-Pérdida de calidad de vida por la dependencia del vehículo privado: la ausencia de alternativas obliga a una dependencia absoluta del vehículo privado que la congestión convierte en un consumo creciente de tiempo. El automóvil contribuye también a la ocupación y degradación del espacio público del centro urbano y de la calidad ambiental de la ciudad, entorpeciendo su función como entorno de relación ciudadana.

d.-Despilfarro energético y consumo de recursos: la demanda creciente de movilidad en base al vehículo privado derivada de la separación física de las diferentes funciones urbanas y de los servicios, hace que el transporte mecanizado sea la actividad que mayor energía consume en las ciudades actuales. Las tipologías edificatorias de baja densidad suponen mayor superficie edificada por habitante y consumen mas materiales, energía y agua (jardín, piscina) y tienen mayores costes de mantenimiento. La extensión de las carreteras y de las redes de servicio (gas, agua, alcantarillado, teléfono, electricidad, fibra óptica...) contribuyen a un mayor consumo de suelo, energía y materiales.

e.-Mayor presión sobre el medio rural y natural: pérdida de suelo fértil derivada del crecimiento urbano e infraestructural extensivo; insularización y fragmentación de los sistemas naturales provocada por las redes de transporte, con la consiguiente pérdida de biodiversidad; aumento de la impermeabilización del terreno por la urbanización, reduciendo la capacidad de infiltración natural; extensión de la canalización de cauces; incremento de la emisión de gases de efecto invernadero, contaminación atmosférica y acústica, producidas por el mayor consumo energético y por el modelo de movilidad.

f.- Segregación social: la zonificación funcional produce una segregación de la población en base a los niveles socio-profesionales y de renta, pudiéndose añadir luego características étnicas, religiosas, etc. Estos grupos tienden a relacionarse únicamente entre ellos, reduciendo la cohesión social, debilitando la ciudad y el espacio público como lugar de comunicación y convivencia y facilitando la progresiva privatización de las áreas mas favorecidas y la guetización y deterioro de las menos afortunadas. En algunas periferias y partes degradadas del centro de las ciudades se produce un aumento de la inestabilidad social que se manifiesta en forma de inseguridad, delincuencia y marginación que coincide con bajos niveles de diversidad social.

g.- Ineficiencia del sistema: la complejidad es un aspecto irrenunciable para la competitividad de ciudades y municipios. La estrategia de la ciudad difusa consiste en buscar la complejidad mediante la agregación de elementos simplificados y altamente especializados (residencia, industria, centros comerciales, oficinas...). Los espacios con una función claramente predominante quedan desiertos y sin vida en periodos temporales amplios (muchas horas al día, fines de semana, vacaciones). Esto unido al elevado coste de energía y recursos da lugar a un sistema altamente ineficiente.

Así pues, el modelo de ciudad difusa es un modelo de urbanización no sostenible, que se nutre de un creciente coste de recursos y de tiempo, por lo que su estabilidad a medio y largo plazo es precaria, ya que cabe esperar que en el futuro se agoten algunos de los recursos que actualmente la mantienen.

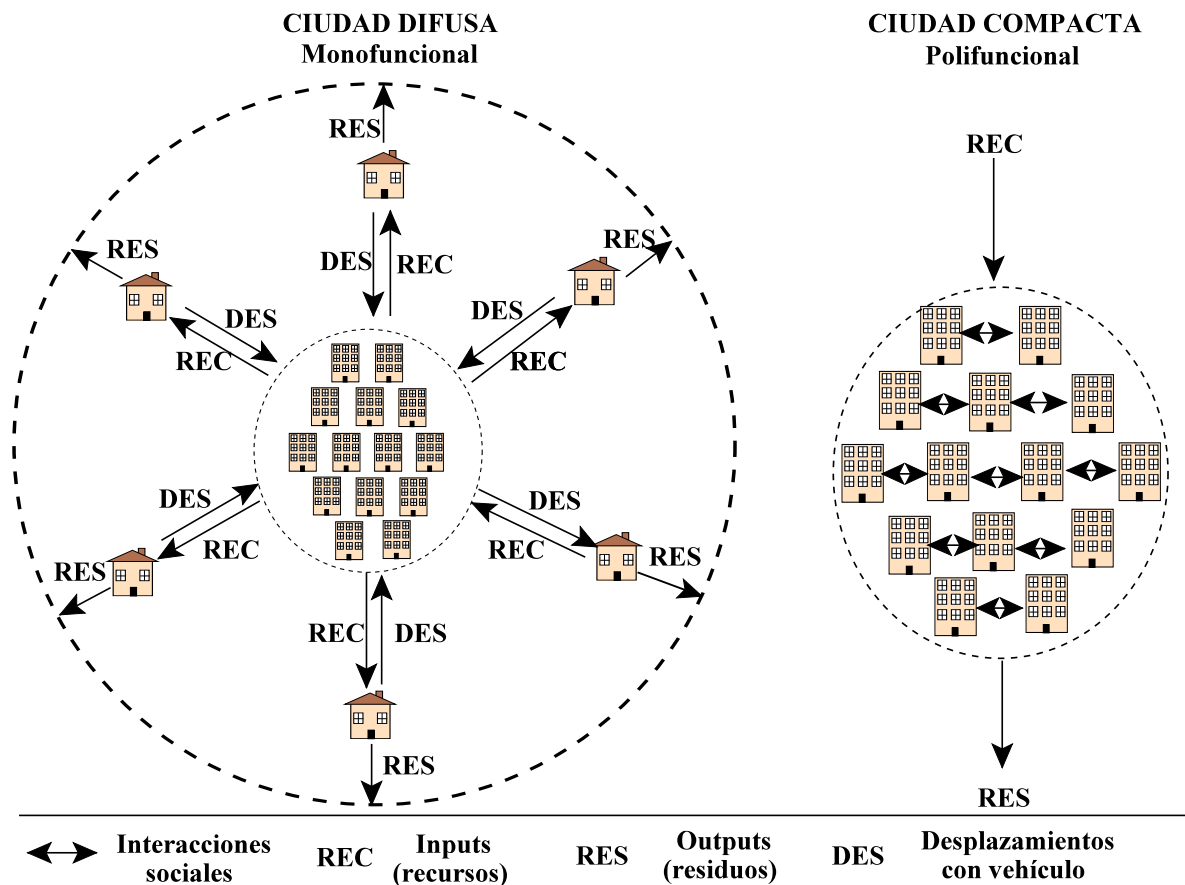


Fig. Diferencias estructurales y funcionales entre el modelo de ciudad difusa y el de ciudad compacta

2.-La ciudad compacta

El modelo clásico de ciudad compacta y densa, con continuidad formal, multifuncional, heterogénea y diversa en toda su extensión, sería el modelo que, con los ajustes necesarios, mejor se acomoda a los objetivos de sostenibilidad. Como modelo teórico contrapuesto al anterior sus principales características definitorias son las siguientes:

a.-**Menor consumo de suelo:** permite alcanzar objetivos de complejidad con un menor consumo de suelo, lo que mejora su integración en el entorno rural y natural.

b.-**Posibilita una movilidad sostenible:** permite un reparto más razonable de los modos de movilidad. Los recorridos a pie suponen una alternativa relevante que se puede incrementar mejorando la calidad urbana (diseño del viario y del espacio público, mejora de itinerarios peatonales, diversidad de usos en las plantas bajas, etc.). Da opción a la bicicleta y permite racionalizar el transporte público para dar servicio al conjunto de la ciudad contribuyendo a reducir el vehículo privado.

c.-**Mejora de la calidad ambiental:** la racionalización del vehículo privado posibilita la mejora del paisaje urbano y el espacio público, al mismo tiempo que se reduce el estrés ambiental, lo que

redunda en una mayor habitabilidad urbana.

d.-Menor consumo energético y de materiales: la proximidad entre usos y funciones reduce las necesidades de movilidad motorizada y el consumo de materiales (menos carreteras, redes de servicio técnico, etc.). La tipología edificatoria en bloques implica un menor consumo de energía y de materiales por habitante y unas menores necesidades de mantenimiento. La eficiencia energética es mayor, ya que con la misma energía se mantiene una organización significativamente más compleja.

e.-Menor presión sobre el medio rural y natural: permite reducir el consumo de suelo fértil; favorece una diferenciación más clara entre lo urbano y lo rural; posibilita una menor presión espacial sobre los ecosistemas naturales, disminuyendo la fragmentación del territorio y las emisiones contaminantes.

f.-Implica la necesidad de ocupación y ordenación del subsuelo: el incremento de la compactación a base de un uso más intensivo del espacio hace que la ciudad se extienda hacia abajo y acaba implicando la necesidad de una ocupación más racionalizada del subsuelo (redes de servicio y transporte, almacenaje subterráneo de recursos y bienes de consumo, aparcamiento, etc.). En el modelo difuso este uso del subsuelo es menos intenso (redes de servicio técnico, etc.) y más aleatorio y desestructurado.

Así pues, frente a la estrategia para competir basada en el despilfarro, propia del actual modelo de urbanización difusa, el clásico modelo compacto apuesta por dos estrategias complementarias: el aumento de la *eficiencia* (mayor complejidad en un espacio más reducido, con un menor consumo de energía y recursos y una mayor estabilidad social) y la acumulación de *información organizada* (sinergias generadas por la acumulación de entidades organizadas y generadoras de creatividad bajo la forma de personas jurídicas: empresas, asociaciones y organizaciones, actividades de investigación, formación, etc.).

Indicadores del impacto ambiental de los sistemas urbanos

La ciudad y los sistemas urbanos, sin olvidar la intervención humana en el medio rural y natural, someten al conjunto de ecosistemas a una presión que está empezando a ser teorizada, medida y cuantificada científicamente. De esta manera surgen una serie de **indicadores** que cada vez van a tener que ser más tenidos en cuenta por los urbanistas y los planificadores del territorio, pese a su actual carácter meramente teórico.

a.-La capacidad de carga: constituye el nivel máximo de utilización que se puede hacer de un ecosistema sin alterar de forma significativa su funcionamiento. Es una traslación de los estudios de dinámica de poblaciones en los seres vivos a la escala humana, y supone la existencia de un umbral máximo teórico de crecimiento, por encima del cual se supera la capacidad del territorio para abastecer de recursos y procesar los impactos derivados de la actividad humana (es decir, su capacidad de carga).

Sin embargo, este concepto ha quedado obsoleto actualmente. Tenía sentido en periodos antiguos en los que las comunicaciones eran difíciles y costosas. El desarrollo tecnológico y la extensión mundial del comercio han roto esa dependencia que, hasta la revolución industrial, las ciudades mantenían con su entorno próximo en cuestiones básicas como energía, materiales y alimentos y que les llevaba a establecer un equilibrio con el mismo. La liberación en la población

local de las limitaciones de su propio territorio y el incremento de la disponibilidad de energía, alimentos y materiales permiten dedicar su hinterland a otras funciones, pasando a basar su crecimiento en la explotación de los ecosistemas ajenos que se van depauperando progresivamente y a la reducción de la disponibilidad futura de recursos. Esto significa que la capacidad de carga se desplaza a otros territorios lejanos, en los cuales la explotación de los ecosistemas, merced a la libre circulación de mercancías y capitales choca con los límites a la circulación de personas, produciendo con ello una presión demográfica creciente sobre ecosistemas empobrecidos por intereses foráneos, lo que genera injusticia e incremento de la desigualdad social en estos lugares abastecedores o sumideros de sociedades dotadas de mayor capacidad económica.

b.-La huella ecológica: se trata de un concepto más reciente que de algún modo viene a paliar las insuficiencias del modelo anterior. En efecto, hoy día podemos ver en países industrializados un territorio muy bien conservado, donde aparentemente no se supera la capacidad de carga. Pero, como se ha señalado anteriormente, esta imagen es engañosa, porque lo que se ha hecho es ampliar el territorio suministrador de recursos y asimilador de desechos a lugares alejados de los propios entornos urbanos. En realidad sí se ha superado la capacidad de carga, pero esta situación no es visible. Por ello, se impone otra forma de abordar esta insostenibilidad, partiendo más de los consumos reales de recursos y los desechos producidos, y cuantificarlo todo en unidades de superficie territorial. De este modo nace el concepto de *huella ecológica*, que calcula la superficie necesaria para producir los recursos consumidos por una determinada población y asimilar los residuos producidos, independientemente de la localización de estas áreas. Los mecanismos de cálculo son aún muy poco precisos y presenta lagunas como no contabilizar la erosión, la contaminación atmosférica (salvo el CO₂) y del agua y asumir que las prácticas agrarias, ganaderas y forestales son sostenibles y su productividad no disminuye con el tiempo. Sin embargo, su utilidad estriba en dar una visión global por agregación de impactos, permitiendo una visualización de la dependencia ecológica y la desigualdad social y permite medir y evaluar posteriormente las estrategias de reducción de la huella en base a políticas forestales, energéticas, etc. El contraste entre la huella ecológica y la capacidad de carga o *biocapacidad* del territorio nos da el *déficit ecológico*, de modo que si el valor de la huella ecológica está por encima de la biocapacidad, la ciudad o región presenta un déficit ecológico. Esto nos indica que ese territorio no es autosuficiente y que consume más recursos de los que dispone, lo que implica que la comunidad se está apropiando de superficies fuera de su territorio o bien que está hipotecando superficies de las generaciones futuras. La fundación *Global Foot Network* calcula todos los años la huella ecológica de todos los países del mundo. De este modo, sabemos que en el año 2011, la huella ecológica del mundo era de 2,7 hectáreas/habitante, lo que significa que en teoría necesitamos casi dos planetas más para mantener nuestra forma de vida. Esta huella se incrementa en países desarrollados, de forma que un país como España tenía en ese año una huella de 5,4 hectáreas/habitante, lo que significa que cada español necesita 5,4 hectáreas para mantener su ritmo de vida y, dado que la biocapacidad que tiene España es de 1,6 hectáreas/habitante, tenemos un déficit ecológico de 3,8 hectáreas, es decir, que necesitamos casi cuatro planetas (tres más) para mantener el tipo de vida (consumo de recursos, vertido de residuos) que tenemos. Algunos indicadores inspirados en este modelo, como la *huella hídrica* (relativa a los recursos hídricos) y la *huella de carbono* (relativa a las emisiones de CO₂) son complementarios para este tipo de diagnósticos.

d.-La mochila ecológica: Podemos considerar que esta herramienta es una modalidad de la anterior pero utilizando como parámetro el peso, de ahí el símil de la mochila. Se trata de un indicador desarrollado por el *Instituto Wuppertal* en 1994. Calcula todos los materiales utilizados

directa o indirectamente en la creación de un determinado producto medidos en toneladas. Integra las materias primas necesarias, la energía utilizada en su realización, el agua consumida y contaminada, los recursos para su mantenimiento, etc. Por ejemplo, la mochila ecológica de un automóvil es de 15 tm, más de 10 veces el peso del propio coche. En los temas relacionados con la ciudad y el urbanismo el mayor interés de este concepto se centra en los materiales y los procesos de urbanización y construcción. De particular interés es el uso de este instrumento para evaluar el impacto del turismo sobre los destinos turísticos, de forma que se puede contrastar el peso de la mochila de un turista antes y después de haber visitado un destino turístico, lo que nos permite valorar los costes ambientales que supone dicha actividad.

Hacia un urbanismo sostenible

El discurso sobre el desarrollo sostenible esta introduciendo una profunda reflexión crítica sobre la práctica urbanística que se viene realizando en la actualidad. La propia naturaleza integradora del concepto de desarrollo sostenible obliga a que este sea incluido como una parte *integral y transversal* del planeamiento urbanístico, frente a la consideración que ha venido teniendo el medio ambiente como una política *sectorial*. Esta necesidad de integrar la visión ecológica o de sostenibilidad constituye un cambio de paradigma que obliga a una revisión crítica de las prácticas de planificación y gestión urbanística y territorial.

De esta manera, el debate sobre la sostenibilidad obliga a una relectura de los presupuestos básicos del urbanismo, reforzando su carácter integral, su vocación social y aflorando aspectos que han permanecido ocultos (impactos y afecciones, desequilibrios medioambientales o sociales, costes económicos a largo plazo, etc.) a través de una práctica urbanística funcional, burocratizada y en la que han predominado más los intereses económicos que las propias necesidades humanas.

El planeamiento urbanístico actual, tanto en su estructura instrumental como en sus aspectos propositivos, esta obligado a garantizar una coherencia técnica (exigencias funcionales y soluciones formales), una coherencia jurídica (garantías, derechos y deberes, procedimientos) y una coherencia económica y de gestión (equidistribución de beneficios y cargas, unidades de ejecución). En esta lógica profundamente asentada deberá integrarse una coherencia ecológica o de sostenibilidad (integración ambiental y social, equilibrio entre sistemas) al mismo nivel de exigencia que las anteriores.

El discurso de la sostenibilidad pone en primer término la necesidad de un desarrollo planificado, ante la constatación de que las políticas liberales y los criterios puros de mercado no solo no cubren todas las necesidades y demandas sociales, sino que plantean graves disfunciones ya que, entre otros aspectos, no tienen asumido dentro de sus costes de producción los impactos medioambientales que generan y el impacto social de sus actuaciones. Igualmente supone un cuestionamiento profundo de las actuales bases económicas y las pautas de consumo en las que esta asentada nuestra sociedad actual, con un nuevo planteamiento en relación a los recursos y al medio ambiente. En cualquier caso, la introducción de los criterios de sostenibilidad tiene que favorecer una mejor inserción de las ciudades y pueblos en su entorno natural y aportar grandes beneficios a la propia ciudad, construyendo una ciudad más justa, bella, creativa, ecológica, compacta y policéntrica, diversa y que favorezca la interacción social.

De este modo, el urbanismo sostenible aparece como un nuevo paradigma, un marco de acción que posibilite la consecución de los siguientes objetivos:

a.-**Una evolución de la concepción territorial:** la necesidad del desarrollo sostenible desborda los límites administrativos, poniendo en evidencia que el municipio forma parte de un sistema más amplio.

El proceso de ordenación territorial que se está desarrollando en la Comunidad Autónoma Andaluza en las últimas décadas, con su necesidad de incorporar criterios de sostenibilidad y sus fricciones inevitables con el ámbito de decisión municipal, constituye una oportunidad para avanzar hacia la sostenibilidad.

El planeamiento territorial integral (POTA, POTs) puede contribuir a una racionalización del desarrollo territorial y una optimización de los recursos y las infraestructuras con una visión más amplia que la del municipio. La planificación sectorial (POTs) puede aportar visiones y criterios de ordenación interesantes para su adaptación al ámbito municipal (PGOUs).

b.-**Un evolución de la normativa:** la introducción de nuevos preceptos legales suele marcar un punto de inflexión en una determinada práctica. Teniendo en cuenta la complejidad de los temas, la adecuación normativa deberá ser progresiva y prudente, compaginando los aspectos limitadores y sancionadores con medidas que favorezcan la acción proactiva.

c.-**Un nuevo enfoque disciplinar:** los nuevos retos que introduce la sostenibilidad en el planeamiento urbanístico implican la necesidad de integrar enfoques disciplinares diversos (economía, ecología urbana, sociología), análisis más complejos y nuevos mecanismos de participación ciudadana. Esto choca con el carácter funcional y burocrático que ha adquirido el urbanismo y es contradictorio con los recursos económicos decrecientes con que se están dotando estos trabajos, primando el ahorro económico frente a la calidad. También es necesario un gran esfuerzo formativo, orientado tanto a los profesionales en activo como a los futuros profesionales, desde los propios planes de estudios de las respectivas carreras.

d.-**Un cambio en la componente económica del urbanismo en relación a las haciendas locales:** es preciso evolucionar el actual urbanismo basado en la generación de excedentes para la financiación de la ciudad, y buscar nuevas fórmulas económicas para abordar la intervención en la ciudad consolidada y el mantenimiento y mejora del espacio público. Es imprescindible una adecuada dotación presupuestaria por parte de las Administraciones locales para la adquisición de suelo y para la intervención activa en las políticas urbanas, garantizando, como mínimo, la asignación de recursos legalmente establecidos para estos fines y el destino legalmente fijado para las cesiones obtenidas por la participación de la comunidad en las plusvalías urbanísticas.

e.-**Una integración de las políticas económicas y fiscales con el urbanismo:** existe un amplio campo de estudio y análisis de cara a la implementación de medidas económicas y fiscales que coadyuven a los objetivos del urbanismo sostenible. El criterio básico pasaría por incentivar actuaciones positivas, en ocasiones de manera complementaria a la penalización fiscal de los comportamientos menos sostenibles: implantación de energías renovables; reutilización de residuos; compensación a explotaciones agrarias por su preservación de desarrollo urbano y su papel en el mantenimiento de los ecosistemas; rehabilitación; penalización de la vivienda vacía o en baja densidad; penalización de los nuevos desarrollos que supongan consumo virgen o no se apoyen en sistemas de transporte público, etc.

f.-**Un desarrollo de la información territorial:** el adecuado conocimiento de la realidad del territorio es básico para poder planificar y evaluar la trascendencia territorial y ambiental de las

decisiones, aspecto que constituye un déficit del urbanismo actual. Las Administraciones públicas tienen el reto de mejorar esta información desligándola de los propios encargos del planeamiento, profundizando en el análisis y estudio territorial, intercambiando y coordinando información y convirtiendo esta información en una fuente actualizada, accesible e integrada, facilitadora de los procesos de planificación (medio agrario y natural, planificaciones territoriales y sectoriales, redes de servicio técnico e infraestructuras, estructura de la propiedad, etc.).

g.-*Una integración de las diferentes políticas públicas:* tanto entre las diferentes áreas o servicios municipales (urbanismo, medio ambiente, servicios sociales, promoción económica y empleo, etc.), como con los diferentes órganos de las Administraciones públicas supramunicipales, desarrollando líneas de coordinación e integración frente a la competencia, la compartimentación o las actuaciones contradictorias que se producen en ocasiones.

h.-*Una cooperación entre municipios:* supondría la puesta en común de experiencias y buenas prácticas, compartiendo información, desarrollando líneas de actuación coordinada ante problemáticas comunes por su proximidad (ej. entre municipios vecinos, a nivel comarcal), etc.