

1ª parte del Documento de Discusión (V2)

Recomendaciones para la Sostenibilidad

Integrar en el urbanismo de las ciudades y áreas turísticas un modelo de ordenación del territorio concebido bajo estrictos criterios de sostenibilidad, de manera que el calificativo sostenible sea real y no un mero adjetivo impuesto a priori de manera ligera y sin visos de rigurosidad.

La planificación y la regulación de las actividades turístico-urbanísticas es necesaria. Se precisa equilibrar los objetivos económicos del interés privado con los objetivos ambientales, culturales y sociales relacionados con el interés general de la sociedad.

Incentivar la gestión y el desarrollo sostenible e integrado de los municipios. Para ello, habrá de estimarse la capacidad de carga de cada territorio y municipio, es decir, se necesita abordar la capacidad de acogida turística pero siempre relacionada con la capacidad del medio físico, la ecológica, la social y económica y la patrimonial para establecer la verdadera dimensión de la sostenibilidad turística.

Dimensionar de manera especial los efectos del turismo sobre el consumo de recursos como el agua, la energía, el suelo o el paisaje, así como sobre la calidad de vida y convivencia de los residentes de los municipios turísticos. Habrá que perseguir el equilibrio entre la actividad turística y el medio original de manera que la presión sobre los recursos naturales pueda ser controlada y racional y que se lleve a cabo asumiendo modelos y valores de sostenibilidad.

Establecer una limitación al crecimiento, tanto poblacional como en extensión urbanística como punto de partida en temas de planificación y ordenación territorial en los municipios turísticos de Andalucía es necesario e importante.

Plantear una desaceleración en los ritmos de crecimiento para que el desarrollo de los territorios sea acorde con pautas de progreso más sostenibles. Se trataría de planificar en cada momento y a un ritmo adecuado las actuaciones y objetivos necesarios, que por supuesto, habrán de crecer y desarrollarse, pero de manera ordenada y acorde con los valores y condicionantes existentes, sin hipotecar ni arruinar el futuro de las generaciones venideras.

Apostar por el aprendizaje como elemento clave para avanzar en la cultura de la sostenibilidad, integrando este concepto en los centros educativos y reforzando los espacios de educación no formal e informal que promueva el aprendizaje a lo largo de todo el ciclo de la vida y que dé un lugar preponderante a la transmisión de valores.

Crear Códigos Éticos de Buenas Prácticas Turísticas para turistas y habitantes, de manera que se contribuya al entendimiento y al respeto mutuo entre sociedades y personas. Las buenas prácticas deben incidir de manera clara en una reducción directa de los costes de explotación de los recursos, permitiendo mantener la calidad del entorno y en definitiva del producto turístico en sí.

Establecer un Pacto con todos los agentes implicados, tanto públicos como privados, donde se concreten posibles instrumentos normativos, tiempos de ejecución y financiación, para llevar a cabo las buenas prácticas en el sector turístico.

Recomendaciones para la Coordinación Administrativa

Implantar la coordinación administrativa a la hora de llevar a cabo la planificación turística, especialmente entre las Administraciones que tienen competencia en Turismo, Ordenación del Territorio, Desarrollo Local, Cultura y Medio Ambiente, así como fomentar la cooperación técnica y política.

Entender la gobernanza, como un proceso de participación, de relación público-ciudad y como una relación entre administraciones, encaminada a la cooperación entre todos los estamentos sociales e instituciones de modo no competitivo, sino todo lo contrario, cooperativo, aumentando la eficacia y generando la confianza de los administrados.

Recomendaciones sobre Tipologías Turísticas

Tipificar de manera clara las modalidades turísticas y plantear las necesidades de cada una de ellas en relación con la planificación sectorial de los distintos ámbitos, no sólo local sino subregional. Habrá de considerarse el Turismo Litoral (Sol y Playa), el Urbano (Congresos y Convenciones), el Cultural (Monumental, Literario, Musical), el Natural, el Deportivo (Náutico, Aventura, Golf), el Religioso o el Grupal (Jóvenes, Tercera Edad, Novios).

Discernir, modernizar y adaptar las distintas tipologías turísticas, teniendo en cuenta distintos ámbitos de actuación como el residencial y el empresarial de cara a plantear una planificación estratégica, no sólo del sector sino de la ordenación territorial de los municipios que se ven afectados por la actividad turística.

Precisar y acotar el problema del litoral andaluz y afrontar de manera especial la promoción inmobiliaria que en la actualidad viene ligada al turismo residencial, introduciendo en el análisis de situación la comparación de los periodos de vida útil no sólo de los usos típicos del territorio como la vivienda o la agricultura sino también de instalaciones y equipamientos turísticos y hoteleros.

Apostar por diferentes y nuevos modelos de ordenamiento urbano, menos consumidores de suelo y más acorde con las nuevas situaciones de explotación de los recursos. Se deben imponer un desarrollo urbanístico fundamentado en la capacidad de absorción y características de cada municipio y no en la oportunidad incontrolada de una fuente de riquezas fácil a corto plazo pero ficticia y con altas dosis de hipoteca en un futuro.

Recomendaciones para la Planificación

Introducir la ética y la rigurosidad en la planificación, en ámbitos concretos como el desarrollo estratégico, la ordenación urbana, o la valoración ambiental, contemplando distintas escalas de actuación. Un Plan turístico, de ordenación urbana o estratégico no puede ser concebido como la adición de intereses y convenios de los agentes implicados (administración, promotores, constructores, etc), sino que debe impregnarse de la necesaria carga ética que lo valide ante una sociedad moderna y avanzada.

Definir las escalas -local, subregional o comarcal y regional- más adecuadas de actuación en cada momento y en función de los objetivos.

Precisar la Planificación, Ordenación y Control supramunicipal. Aún respetando la autonomía municipal, se deberá tener en cuenta una concepción integral del fenómeno turístico, sin olvidar los intereses generales. Habrá de tenerse en cuenta las nuevas tendencias en el sector y contemplar la reestructuración de los modelos turísticos.

La planificación estratégica, ya sea de ámbito ambiental, urbanístico, social, económico o cultural, ha de surgir de los propios territorios para que la aceptación por parte de la población sea acorde con las demandas de los ciudadanos. La unión de las entidades locales que conforman determinados territorios resulta de vital importancia a la hora aunar esfuerzos y coordinar estrategias que por separado resultarían estériles y poco fructíferas.

Se debe incluir la vertiente turística en los instrumentos urbanísticos de manera que la planificación territorial tengan presente los objetivos turísticos de cara a la modernización del sector y a un modelo turístico congruente con el modelo territorial de Andalucía.

Desarrollar instrumentos de planificación urbana para la consecución de una estructura ambiental y de sostenibilidad, abordando el planeamiento desde una visión estratégica compartida, elaborando políticas supramunicipales con dimensión estratégica (planes metropolitanos y mancomunidades).

Definir políticas locales integradas de carácter estratégico que impliquen a los distintos departamentos del gobierno local y que involucren a actores públicos y privados con capacidad de liderazgo social; incorporando planes comunitarios de barrio y de pequeños municipios que refuercen la cohesión social o la eficiencia ambiental.

Diseñar la planificación múltiple de modo que se elabore desde los propios territorios, que son los que conocen las necesidades reales de cada zona o comarca, de manera que aumente la eficacia de los documentos generados.

Crear estructuras administrativas no permanentes y concretas para abordar un reto o problema determinado que afecta a un determinado territorio. Estas estructuras darían lugar a instituciones administrativas, públicas y privadas, que se disolverán cuando finalizan su cometido.

Asunción compartida de obligaciones y responsabilidades no sólo para la administración sino para el resto de instituciones sociales, económicos, ambientales, culturales, etc en la planificación turística y ordenación urbana y planificación estratégica.

Introducir la innovación en la planificación y dar mayor protagonismo en la planificación estratégica a los planteamientos innovadores de manera que puedan implantarse nuevas maneras de entender la actividad turística y su ordenamiento.

Instaurar la planificación estratégica en la planificación turística y utilizar la Evaluación Ambiental Estratégica como herramienta para plantear soluciones a la situación actual del sector que permitan evaluar impactos producidos que se originan en las fases previas al proceso de planificación y que son difícilmente evitables mediante una evaluación de impacto ambiental.

Recomendaciones de Ámbito social

Incorporar indicadores de sostenibilidad social en el planeamiento urbano, que permitan evaluar su impacto en cuanto a la capacidad para garantizar condiciones de habitabilidad para todas las personas y grupos, así como si el espacio público y el modelo de ciudad y cada uno de sus espacios favorecen las relaciones vecinales y la convivencia e identidad colectiva, con una especial atención a prevenir riesgos de exclusión o atonía social tanto a nivel personal como colectivo, que pudieran derivarse de un inadecuado soporte urbano.

Tener en cuenta la variante social a la hora de planificar el territorio La planificación urbanística debe integrar objetivos ambientales y sociales de forma explícita, como condiciones para su desarrollo, métodos de planificación estratégica (creación consensuada de una visión de futuro, adecuación medidas y objetivos, previsión de resultados...) Y, sobre todo, debe incorporar métodos de evaluación y seguimiento de su puesta en práctica.

Considerar la convivencia entre los distintos estamentos sociales, de manera que las ciudades y barrios no sufran la fragmentación social que desarticule la urbanidad de las entidades locales. En todo momento, el territorio ha de ser habitable.

Evitar la apropiación de cualquier espacio urbano turístico por parte de un colectivo o grupo específico, en base a características étnicas, culturales, religiosas, de nacionalidad o cualquier otra, que suponga una exclusión o limitación de uso para el resto de los residentes de la localidad o para sus visitantes.

Incorporar servicios para prevenir y, en su caso, tratar, aquellos riesgos específicos que afecten a grupos de población y que tengan una significación especial por las formas de vida y las actividades económicas asociadas a entornos con fuerte presencia del turismo, como puede ser una desmedida cultura del ocio que agudice tendencias al abandono escolar prematuro por parte de algunos adolescentes y jóvenes, procesos de aculturización en la vida colectiva, o la prevalencia de determinadas adicciones a sustancias o comportamentales, en determinados sectores de actividad económica con gran presencia en zonas turísticas.

Contemplar no sólo medidas de tipo social, sino una acción integral que incorpore, cuando sea necesario, medidas de transformación urbanística, de promoción económica y desarrollo tecnológico, acompasadas, sin duda, con medidas de promoción personal y social de sus habitantes, motivando su participación protagonista en dichos procesos de rehabilitación en la recuperación de zonas vulnerables y barrios en crisis social y ambiental y la rehabilitación de barrios, tanto física como socialmente, estableciendo un mínimo de mezclas de usos en los nuevos desarrollos.

Facilitar las responsabilidades sociales de cuidado, crianza y atención a la dependencia. Habrá de incluirse una oferta de servicios que favorezca estas responsabilidades, además de ser factor de sostenibilidad social del territorio, puede constituir un componente de la propia oferta turística de calidad.

Recomendaciones para mejorar Calidad y diversidad

Apostar en la planificación turística por la sostenibilidad, la calidad, la diferenciación y la diversificación. Lo realmente importante de la actividad turística en nuestra región es el factor diferencial o valor diferencial de Andalucía; es decir, los valores sobre los que se debe asentar el turismo en la región son los valores de diversidad natural y cultural, fundamentalmente y son precisamente estos valores los que hay que preservar a toda costa.

Preservar la identidad del territorio: no se debe llegar a la vulgarización de los diferentes espacios escénicos que conforman nuestra región. Resulta clave, no sólo para el turismo, sino para preservar la identidad propia de Andalucía, que los valores de las ciudades y territorios de la región se conserven cuidadosamente. Todo ello, sin pretender que estas ciudades y comarcas queden ancladas en el pasado.

Conservar la diversidad de usos del suelo asociados a las labores cotidianas propias de lo rural, en muchos casos ancestrales. Esto puede suponer valores añadidos claros a la vez que diversifican productos turísticos y lo dotan de potentes valores de calidad.

Adoptar modos de construcción y ordenación urbana según señas de identidad propias de cada territorio. La importación de modelos y formas de ordenación y construcción “alóctonos” resulta perjudicial de cara a conservar los rasgos de distinción de cada territorio y municipio. En este sentido, habrá que evitar la uniformidad a la hora de abordar planteamientos de construcción y ordenación y compatibilizar criterios de identidad y sostenibilidad.

Apostar por la calidad para dar un paso adelante que conduzca a la diferenciación de cada uno de los productos, los cuales han de mantener sus características intrínsecas, incluso mejorarlas, para, de esta manera, combatir la peligrosa saturación que ya soporta determinados tipos de turismo y zonas turísticas, todo ello en aras de mantener o recuperar la imagen singular propia e irreplicable de cada territorio.

Contemplar el que las ciudades se desarrollen y crezcan siempre de manera “acabada”, es decir, que se desarrollen a la vez viviendas, equipamientos múltiples, infraestructuras, servicios y todo lo necesario para que se desplieguen las actividades con unas garantías de bienestar y calidad aceptables, ordenando los nuevos crecimientos en contigüidad con las zonas consolidadas de cara a garantizar un mantenimiento adecuado a futuro de las áreas construidas

Concebir el espacio público como eje vertebrador de la ciudad, liberándolo de su función imperante al servicio, para convertirlo en espacio de la convivencia, del ocio, del ejercicio, del intercambio y de otros múltiples usos. Todo ello con un diseño que controle variables como confort térmico, ruido, contaminación atmosférica, seguridad, etc., del mismo modo que se controlan las variables de entorno en el diseño arquitectónico.

Recomendaciones para la Preservación de la Biodiversidad

Proteger el territorio y por extensión sus valores ambientales, minerales, paisajísticos, sociales y culturales ante la situación de avalancha de ocupación del suelo que en la actualidad se está produciendo en los municipios turísticos y más concretamente en la franja litoral. Es necesario recurrir a medidas francamente proteccionistas, pero enfocado no sólo a los recursos naturales sino al territorio en su globalidad. Habrá que proteger no sólo en los espacios naturales sino en el resto del territorio; es por ello que se debe pasar de la política de espacios protegidos a otra más amplia que sea de protección de los espacios, en donde quedarían incluidos no sólo aquellos espacios catalogados de alto valor, sino todo el territorio en general.

Recomendaciones sobre Capacidad de acogida

Contemplar la capacidad de acogida o de carga de los territorios a distintas escalas. Por un lado, los municipios deberán tener sus controles en su proyección estratégica y de crecimiento, mientras que por otro lado, habrá de contemplarse un nivel supramunicipal para abordar las necesidades de cada territorio de manera conjunta y más amplia, en donde se valore y planifique con un enfoque más global y de conjunto, que coordine y priorice las actuaciones a llevar a cabo de cara a valorar la capacidad de acogida y en definitiva la planificación estratégica de estos espacios.

Recomendaciones para mejorar la Financiación municipal

Exigir nuevos mecanismos de financiación para los municipios de manera que la autonomía monetaria de estos no resulte tan dependiente del recurso suelo, que es la principal razón o excusa que se está esgrimiendo en la actualidad para justificar el crecimiento remedido de los procesos urbanizadores en toda la región y particularmente en las zonas turísticas, entre las que destaca el litoral andaluz.

Recomendaciones para mejorar la Movilidad

Lograr repartos modales de desplazamientos en medios de transportes públicos o privados más acordes con los compromisos de sostenibilidad actuales. En el caso de los municipios turísticos valores tan altos de uso del vehículo privado y sus consecuencias (falta de aparcamiento, elevada contaminación, ruido extremo, colapso de la circulación, incomodidad para el paseo no motorizado, etc) pueden resultar perjudiciales para la imagen que han de transmitir de cara a convertirse en reclamo de una actividad turística y de ocio atractiva, de calidad y con claros referentes de sostenibilidad.

Potenciar la movilidad urbana no motorizada en los municipios turísticos sea una buena manera de ordenar y proponer una ciudad más tranquila, lenta y saludable. Para ello, habrá de dar mayor protagonismo de los modos de transporte sostenibles, relevancia y oportunidades para el peatón, la bicicleta y el transporte colectivo. Las políticas, planes y programas para mejorar las condiciones de calidad, seguridad y comodidad de los desplazamientos de los medios de transporte alternativos al automóvil no son una condición suficiente para la movilidad sostenible, pero sí una condición necesaria, destacando entre ellas la redacción y ejecución de planes y programas que den protagonismo y faciliten la movilidad del peatón, la bicicleta y el transporte colectivo.

Limitar el espacio de las vías públicas dedicado a los vehículos a motor privados. Es decir, habrá que asumir en cada caso hasta donde se está dispuesto a llegar respecto a esa limitación, en función de distintas variables como pueden ser la franja horaria, época del año, grado de ocupación de los vehículos o cualquier otra que racionalice y ordene el uso de vehículos a motor privados en las ciudades y zonas turísticas de Andalucía.

Planificar y gestionar la infraestructura viaria destinada al automóvil con nuevos criterios que eviten el estímulo de dicho medio de transporte. Para ello se impone la aplicación de un paquete completo de criterios y medidas que controlen la creación y gestión de calles y carreteras.

Trabajar en los municipios turísticos por una nueva cultura de la movilidad, que estimule los patrones de desplazamiento más sostenibles. La movilidad es más que infraestructuras, es cultura y comportamientos. Una nueva cultura en este sentido, requiere que todos los grupos y sectores sociales modifiquen sus hábitos de conducta, realizándose para ello un conjunto de programas y planes que también requieren metodologías y acciones de nuevo cuño.

Planificar un urbanismo de proximidad, que facilite el uso de los medios de transporte alternativos al automóvil. El urbanismo y la ordenación del territorio determinan buena parte del patrón de movilidad y, por tanto, de cara al medio y largo plazo la movilidad sostenible exige planificar la ciudad y su área de influencia con criterios de reducción de

la dependencia respecto al automóvil y de las necesidades de desplazamiento motorizado, introduciendo en la planificación urbanística métodos y normativas que garanticen la densidad, la complejidad y la mezcla de usos de la nueva urbanización; vinculando entre desarrollo urbano y las redes de transporte colectivo y no motorizado; revisando y difundiendo las tipologías edificatorias más propicias a la movilidad sostenible.

Diferenciar entre movilidad y motorización. En este sentido, se constata que la movilización se ha convertido en un derecho individual y no en uno colectivo. Cada vez más, cada persona se encuentra más ligada a su vehículo, primando los intereses individuales insostenibles de la movilidad urbana por encima de un transporte colectivo más racional. Los desplazamientos en vehículos motorizados privados invaden y en muchos casos colapsan los núcleos urbanos de las ciudades turísticas, reproduciendo los mismos esquemas de movilidad de los lugares de origen, en donde el automóvil es el principal protagonista.

Plantear una clara apuesta por romper el concepto de movilidad como derecho individual y apoyar el transporte público como derecho colectivo, igualándolo a todos aquellos servicios obligados ya establecidos como el sanitario o la educación.

Reducir la movilidad innecesaria en los ámbitos turísticos, no sólo a nivel urbano, sino también en el resto del territorio. Para ello el transporte público habrá de ser algo más que una mera alternativa, habrá de ser realmente competitivo, de manera que no sea una opción de aquellas personas especialmente sensibles o solidarias con determinadas razones ambientales, sino una ventaja evidente y manifiesta para la mayoría de la población y turistas en los desplazamientos que se planteen necesarios, no sólo en los núcleos urbanos sino entre distintas localidades de un territorio definido.

Apostar, tanto en el litoral como en el interior, por el ferrocarril como alternativa a los desplazamientos motorizados individuales. Un ferrocarril de bajo impacto y moderada densidad. No se está planteando la alta velocidad para conectar estos territorios turísticos. Se trata, pues de recuperar un modo de transporte que al igual que está ocurriendo con los tranvías urbanos, se puede instaurar como un alternativa colectiva real, no sólo bella y romántica, sino como una manera moderna, limpia y socialmente responsable de encauzar de manera racional y sostenible la movilidad urbana e interurbana en territorios de elevada actividad turística.

Establecer estándares de movilidad urbana en las ciudades turísticas medias y pequeñas, tanto las de interior como del litoral, distintos a los que se planifican en las grandes aglomeraciones urbanas de Andalucía. La realidad no sólo es distinta en estas ciudades medias o pequeñas sino que puede suponer un punto de partida más ventajoso a la hora de abordar soluciones menos complejas y costosas y con unas garantías de éxito mayores que en las grandes conurbaciones de la región

Recomendaciones para mejorar la Accesibilidad.

Diferenciar entre movilidad y accesibilidad. Este último es un concepto vinculado a los lugares, a la posibilidad de obtención del bien, del servicio o del contacto buscado desde un determinado espacio; y por extensión se utiliza el término para indicar la facilidad de acceso a un determinado lugar. La accesibilidad, por consiguiente, se valora o bien en relación al coste o dificultad de desplazamiento que requiere la satisfacción de las necesidades, o bien en relación al coste o dificultad para llegar al lugar en cuestión.

Plantear el desarrollo metodológico y conceptual de una batería de planes e instrumentos relacionados con la accesibilidad, la distribución y la seguridad urbanas. La calle como espacio de convivencia exige nuevas estructuras y reglas de uso que contrapesen el predominio físico y psicológico del automóvil, propiciando que toda la población se desplace con la máxima autonomía, comodidad y seguridad.

Vincular los usos urbanos a su accesibilidad a pie o en bicicleta, o al menos a su integración en la red intermodal local de transporte. Reorganizar la movilidad urbana priorizando los modos menos nocivos.

Facilitar la mayor autonomía de personas en situación de dependencia o de movilidad reducida mediante el cuidado en el diseño de la accesibilidad a espacios y equipamientos públicos, vivienda y servicios básicos.

Establecer condiciones de accesibilidad a los servicios. Desde la planificación debe condicionarse la edificación a la existencia de las condiciones adecuadas de acceso a los servicios que doten de habitabilidad real urbana a los edificios, accesibilidad que debe estar determinada en tiempo, distancia y calidad.

Recomendaciones para mejorar la Participación ciudadana

Incorporar el debate social al proceso planificador e incentivar la participación real y no meramente informativa en los proyectos de ordenación urbana y de los recursos, así como en la planificación estratégica y territorial, concebidas ambas bajo serios parámetros de sostenibilidad y solidaridad.

Implantar procedimientos de participación ciudadana vinculante, de manera que los problemas, inquietudes y prioridades de las personas que forman parte de cada territorio se vean reflejadas en los documentos de planificación y que estos respondan a las necesidades reales de la población en todo momento. Habrá que ir más allá del procedimiento de información pública, que pasa desapercibido para la gran mayoría de los ciudadanos e incentivar nuevas fórmulas de participación e implicación en la solución de problemas y planificación de las nuevas medidas de actuación y objetivos para el futuro de las distintas áreas, comarcas o municipios turísticos de Andalucía..

Recuperar la confianza en la administración y gobernanza como prioridad para lograr una planificación consensuada y ajustada a las distintas realidades medioambientales, económicas, sociales y culturales de los distintos territorios de conforman Andalucía. De esta manera se logrará un acercamiento entre la población y las instituciones y una mejor comprensión de los problemas y la complejidad de algunas soluciones.

Hacer llegar a los ciudadanos la ordenación y la planificación estratégica que se aborde sobre el sector turístico y la ordenación de los territorios afectados por esta actividad, de manera que se revitalice la participación real en los procesos de planificación estratégica y que los propios ciudadanos vean reflejadas sus propuestas, demandas e inquietudes en estos documentos programáticos.

Reforzar los mecanismos de participación ciudadana para lograr una mayor eficacia que la que existe actualmente. Habrá de superarse el trámite de información pública e ir a un proceso que incorpore la participación pública a la esfera de la planificación, con altas dosis de procedimientos vinculantes para todas las instituciones comprometidas en la elaboración de los documentos de ordenación estratégica.

Incorporar a la totalidad de los agentes sociales a los procesos de toma de decisiones en relación con la capacidad de acogida, el ámbito urbano y territorial, articulando mecanismos de participación ciudadana mediante programas participativos diseñados específicamente para tal fin. Prefiriéndose un peor acuerdo consensuado y salido del propio municipio que otro mejor no reconocido e impuesto desde fuera.

Crear una comisión permanente o que la Mesa de Turismo actual cree un gabinete de expertos (administraciones públicas locales y regionales, empresarios, técnicos-científicos de reconocido prestigio) que elabore estrategias en distintos escenarios de crisis.

Mejorar los sistemas de información sobre la demanda, con el fin de conocer con mayor rigor los cambios permanentes del sector turístico. Se promoverá un sistema de información más homogéneo con el fin de poder comparar los resultados en distintos espacios y series temporales y, con ello, poder actuar en consecuencia.

Abordar y tratar la participación desde la enseñanza primaria y secundaria, de manera que se creen hábitos de conducta en los más jóvenes que garanticen unos modos de participación más reales en el futuro. Paralelamente, deberán de diseñarse procesos de gobernanza que resulten vinculantes tanto para la administración como para los administrados, como garantes de procesos verdaderamente legitimados y encumbrados desde las distintas realidades sociales que conforman la sociedad andaluza.

Articular modos de participación pública obligada. Se puede enfocar las cuestiones de calidad ambiental y territorial bajo el concepto de Valoración Contingente, considerada esta como una forma de estimación directa, ya que se pregunta directamente a una muestra de la población en cuánto valora un determinado bien medioambiental o de calidad urbana en este caso.