



PAT INFRAESTRUCTURA VERDA
DEL LITORAL DE LA COMUNITAT VALENCIANA

MARCO PATIVEL

2

2.1 Marco legal

2.2 Marco conceptual

2.3 Ámbito territorial

2.1 Marco legal

2.1.1. Contexto y antecedentes

La preocupación por dotar al litoral de una ordenación territorial diferenciada no es una cuestión reciente. La coyuntura económica de cada época, ha generado numerosos enfoques y tensiones en lo que ha sido la ocupación del espacio litoral y costero.

El Estado central, en el marco de sus competencias en materia de ordenación de costas, ha carecido de una delimitación geográfica y administrativa bien definida. Esta afirmación se sustenta en la dificultad para conseguir deslindar y posteriormente gestionar de forma coordinada las zonas costeras. Este hecho siempre ha estado presente en leyes como la 28/1969, de 26 de abril de Costas, la Ley 7/1980, de 10 de marzo, sobre protección de las costas españolas, la Ley 22/1988 de Costas, o la actual 2/2013, de 29 de mayo, de protección y uso sostenible del litoral.

Desde el punto de vista territorial y urbanístico, los años sesenta y setenta fueron tiempos de especial cambio y transformación en el territorio valenciano. Inmersos en una etapa expansionista y de apertura económica del régimen, la Ley 197/1963, de 28 de diciembre, de Zonas y Centros de Interés Turístico Nacional y el Reglamento que regulaba esta ley, terminó por desactivar los principios reguladores de la primera Ley del Suelo y Ordenación Urbana, de 12 de mayo, de 1956, especialmente para permitir una mayor construcción de suelos con fines residenciales o turísticos. Recordar si acaso la famosa declaración de suelos rústicos de interés turístico, armando la secuenciación actuaciones constructivas más o menos descontroladas, siempre auspiciadas en laxos Planes Generales de Ordenación Urbana, o en su caso por Normas Subsidiarias de Planeamiento.

Habría que fijar la atención, por ejemplo, en el Plan Comarcal de la Costa Blanca del año 1978, como un primer intento de

planificación supramunicipal para el todo litoral, con una especial vocación turística (concreción de modelos de asentamiento). Este instrumento en realidad no pasó de asumir en esencia, un planeamiento local expansivo y que permitía más y más construcción, con graves carencias en la urbanización. Pese a la obligatoriedad establecida por la Ley del Suelo de 1975 de disponer de planes generales, a mediados de los años ochenta la mayoría de municipios valencianos carecían todavía de un plan urbanístico eficaz para controlar su desarrollo.

La etapa democrática reconoció, no sin dificultades, las competencias en materia de ordenación del territorio de las CCAA. Hay que remontarse a finales de la década de los años ochenta, para encontrar la primera Ley de Ordenación del Territorio de la Comunidad Valenciana, concretamente la Ley 6/1989, de 7 de Julio (LOT). Más allá del necesario reconocimiento de los valores del litoral y de la aparición de instrumentos como el Plan de Ordenación del Territorio o la aparición por primera vez de los Planes de Acción Territorial, en realidad no supuso grandes cambios en la práctica planificadora. La salida elegida se tomó en el año 1991, obviando el citado Plan de Ordenación, abordándose como alternativa la redacción de un Plan de Acción Territorial Integrado de Desarrollo Urbanístico (PDU). Un documento que podría estar disponible en un plazo menor en tanto no se aprobara el Plan de Ordenación del Territorio propuesto en la LOT. A principios del año 1995 el PDU se publicó bajo el título "Estrategias de Vertebración Territorial de la Comunidad Valenciana", pero tampoco vio su culminación como instrumento de ordenación. No obstante, este trabajo tuvo una fuerte influencia para hacer otros planes de carácter sectorial, caso como por ejemplo del II Plan de Carreteras de la Comunitat Valenciana.

Otras publicaciones de referencia sin rango de instrumento territorial que han abordado distintas cuestiones relacionadas con el litoral valenciano, fue la publicación de "El modelo territorial de la Comunitat Valenciana. Bases para el consenso. Un diagnóstico percibido sobre el territorio valenciano (2000)", así como la "Hipótesis del Modelo Territorial para la Comunitat Valenciana 2002". También fueron documentos de referencia aunque no aplicables al no ser éstos instrumentos de ordenación territorial, el Plan de Espacios Turísticos de la Comunitat Valenciana contemplado en la Ley 3/1998, de 21 de mayo, de Turismo, y el resto de planes y acciones de carácter estratégico que de él emanan. (Ley esta última, actualmente en revisión)

Entre los años 2000 y 2002 se desarrolló junto con otras regiones europeas (Murcia, Cerdeña y Calabria), un proyecto de cooperación transnacional para definir unos modelos territoriales sostenibles en espacios litorales del mediterráneo (Interreg II-C "Modelos Territoriales Sostenibles en Espacios Litorales del Mediterráneo). Estas acciones deben contextualizarse en el marco del Primer Foro Europeo sobre Estrategias Europeas para la Gestión Integrada de Zonas Costeras (GIZC), celebrado durante la presidencia española de turno de la UE en La Vila Joiosa, Alicante, en abril de 2002. Este proceso en Europa culmina con la aprobación de la Recomendación 2002/413/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la aplicación de la GIZC en Europa.

Ya con un enfoque más instrumental, en el año 2005 se redactó un Plan de Acción Territorial del Litoral que finalmente no vio la luz en su aprobación definitiva (resolución de 17 de febrero de 2006, del Conseller de Territorio y Vivienda, por el que sometió a información pública). Este documento pretendió cubrir la exigencia de la Ley 4/2004 de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje (LOTPP), amén de las cuestiones relativas a la GIZC. Es importante remarcar





que la Comunitat Valenciana estaba en ese momento inmersa en plena expansión urbanizadora, desembocando en 2007 en lo que se ha conocido en los medios de comunicación como “estallido” de la burbuja inmobiliaria.

Siguiendo este orden cronológico y a efectos de ordenación del territorial con afección en el litoral, finalmente se aprueba en el año 2011 la ETCV, en el marco de desarrollo de la hoy derogada Ley 4/2004, de 30 de junio, de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje, reservando a modo de Directrices todo el Título VI a las cuestiones de litoral (“gestionar de forma integrada el territorio de la franja litoral, coordinando el conjunto de actuaciones y fomentando la participación de los agentes territoriales que operan en el litoral”). Este documento recogía en su Objetivo nº 9, la necesidad de “planificar y gestionar el litoral de forma integrada”, apuntando también que “la gestión sostenible del litoral debería ser la política territorial prioritaria”. Tras su aprobación final, este objetivo se focalizó en “Recuperar el litoral como activo territorial”. También habría que prestar especial atención a la importante evolución observada en la política de paisaje, que está favoreciendo significativos avances en materia de planificación territorial. Estas aportaciones metodológicas están ayudando a diseñar un nuevo modelo territorial que pivota entorno a la Infraestructura Verde. El paisaje encontró acomodo legal en la Comunitat Valenciana en el año 2004 con la aprobación de la Ley 4/2004, de 30 junio de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje y posteriormente en el Reglamento de Paisaje de Comunidad Valenciana (Decreto 120/2006, de 11 agosto).

En el marco de acciones de la Comunitat Valenciana, también es interesante reflejar la capacidad de otras previsiones de materia de ordenación costera-litoral, caso del Plan Infraestructuras

Estratégicas (PIE 2010-2020), y que recoge distintas inversiones especialmente en ingeniería y obra civil, la red de parques y la renovación de fachadas urbanas. Tampoco debe olvidarse la existencia de un Plan de Acción Territorial contra el Riesgo de Inundación PATRICOVA, que en su revisión de 2015, tiene la capacidad de alterar y regular los distintos usos del suelo en zonas las inundables, muchas de ellas próximas a las franjas litorales y de costa.

2 | 1 Marco legal

2.1.2. Normativa de referencia

A pesar de todo lo expuesto, una de las cuestiones que justifican la redacción del PATIVEL en el año 2016, radica en la difícil situación en la que se encuentra hoy el litoral valenciano. No se debe olvidar que el 13 de diciembre de 2005, el Parlamento Europeo pidió una moratoria en la construcción de nuevas viviendas y en las recalificaciones urbanísticas, y el 14 de diciembre la misma Comisión emplazó de nuevo a la Comunitat para que ajustara su ley urbanística a la normativa europea de referencia. En respuesta, la Generalitat Valenciana aprobó el 30 de diciembre, la Ley 16/2005 Urbanística Valenciana. Una ley que plasmó determinados cambios para tratar de reforzar y adaptar el campo normativo a esta compleja realidad, hoy derogada por la vigente Ley 5/2014, de 25 de Julio, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje (LOTUP). La nueva ley ha procurado entre otras muchas cuestiones, una importante síntesis del actual marco normativo.

El listado de Leyes y Decretos que han estado operativos en la Comunitat Valenciana hasta la actualidad, es el que sigue:

- Ley de Ordenación del Territorio, 6/1989 de 7 de Julio (LOT). Aparecen las primeras cuestiones relativas a la necesidad de ordenar el litoral y a la posibilidad de redactar el Plan de Ordenación del Territorio y los distintos Planes de Acción Territorial, tanto los de carácter Integral como Sectorial. Hoy se encuentra derogada y no tuvo apenas aplicación.
- Ley Reguladora de la Actividad Urbanística 6/1994, de 15 de noviembre (LRAU). Entre otras cuestiones, introduce la figura del agente urbanizador.
- Ley 4/1992, de 5 de Junio y Ley 10/2004, de 9 de diciembre, de Suelo No Urbanizable (LSNU).
- Ley de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje 4/2004, de 30 de Junio. Ley que reforzó una visión territorial y paisajística en un contexto urbanístico expansivo. Recuperó de

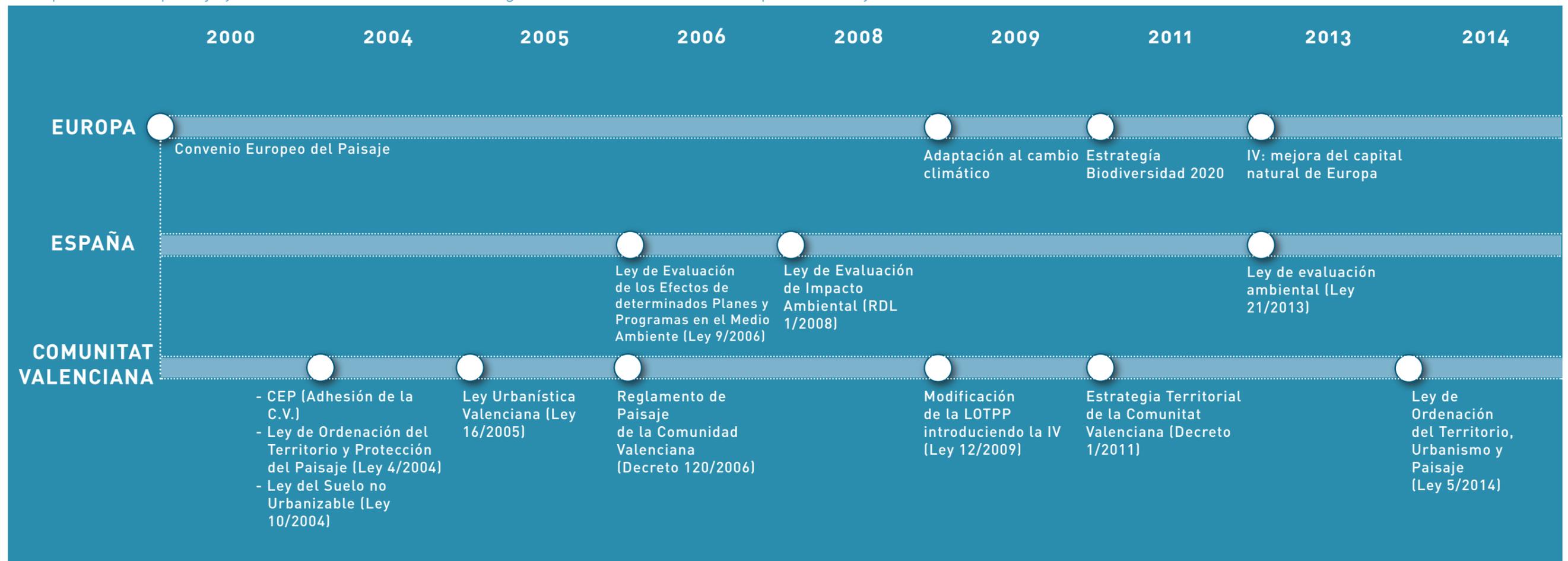
la LOT, la necesidad de aplicar planes supramunicipales.

- Ley Urbanística Valenciana 16/2005, de 30 de diciembre (LUV). Sustituye a la LRAU marcando algunos avances derivados de la planificación territorial, en respuesta a las exigencias procedentes de la UE.
- Decreto 67/2006, de 19 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación y Gestión Territorial y Urbanística, ROGTU). Se incluyeron distintas modificaciones.
- Decreto 120/2006, de 11 de agosto, del Consell por el que se aprueba el Reglamento de Paisaje. Aportó metodologías e instrumentos de paisaje en el marco de acción de la LOTPP.
- Decreto 1/ 2011, de 13 de enero, por el que se aprueba la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana (ETCV). Recoge los principios generales y Directrices de ordenación territorial y del urbanismo. Incorpora los PAT's, la Infraestructura Verde, así como otros instrumentos de planificación y gestión. Se encuentra plenamente vigente adquiriendo un reciente carácter de vinculación.
- Ley 5/2014, de 25 de Julio, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje. Parte de la realidad marcada por la ETCV, sintetiza y adapta el hipertrofiado marco normativo generado hasta entonces. También vigente.





Incorporación del paisaje y la Infraestructura Verde en la legislación sectorial a nivel europeo, estatal y autonómico



2 | 1 Marco legal

2.1.3. Nivel competencial

A diferencia de otras CCAA, en el nuevo Estatuto de Autonomía de la Comunidad Valenciana (Ley Orgánica 1/2006, de 10 de abril, de reforma de la Ley Orgánica 5/1982, de 1 de julio), no contempla el traspaso de ciertas competencias sobre el DPMT, actualmente tutelado por la administración central. Los últimos conflictos relacionados con la regulación de instalaciones temporales de playa, en aplicación de la legislación aplicable en materia de Costas, o la puesta en marcha de deslindes de segunda generación por la regresión costera, han reavivado en cierta manera el debate en este sentido.

Por su parte, la ETCV propone abordar la cooperación entre las distintas escalas o niveles de gobierno, cimentando la apuesta por la gobernanza territorial. Pone de manifiesto la importancia en el uso de la figura consorciada o el papel de las mancomunidades, sin olvidar otras fórmulas voluntarias en las que se implique a las distintas administraciones, entres privados y ayuntamientos. Sin embargo, la colaboración y la coordinación entre las diferentes escalas de gestión, depende sobremanera de la voluntad y la iniciativa que puedan desempeñar los conocidos como Entes Gestores, no generalizados todavía y muy vulnerables a cambios estructurales y a la alternancia política.

En el marco de todos estos antecedentes surge el presente PATIVEL, entendido como un instrumento de ordenación del territorio de ámbito supramunicipal previsto en el artículo 16 de la Ley 5/2014, de 25 de julio, de la LOTUP, diseñado desde la urgencia y el pragmatismo para tratar de conseguir la rápida protección de determinados suelos aplicando los principios y filosofía que propone la ordenación de la Infraestructura Verde. Un sistema de espacios abiertos adaptados al uso público, capaz de articular y mejorar la competitividad, la calidad ambiental y paisajística de todo el litoral valenciano.

El PATIVEL se impulsa desde el Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje de la Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente. En su diseño se espera la imprescindible colaboración e implicación de los distintos pueblos y ciudades, agentes sociales, universidades, tejido económico, colegios profesionales y el sector medioambiental.





ETCV: **OBJETIVO 09. Planificar y gestionar el litoral de forma integrada**



ANÁLISIS ETCV: COMUNITAT VALENCIANA (2011)

14%	Superficie de municipios costeros respecto del total de provincias costeras	17%	Superficie de Puertos del Estado en la región respecto al total nacional
53%	Habitantes en municipios costeros respecto del total de provincias costeras	6%	Número de buques de pesca en la región respecto al total nacional
45 Km²/Km	Superficie de la región por cada kilómetro de costa	5%	Capacidad de los buques de pesca de la región respecto de todo el país
27%	Porcentaje de suelo artificial en los primeros 2000m de costa	1,9 turistas/hab	Turistas extranjeros en la región por cada habitante de los municipios costeros
13 Km	Kilómetros de costa entre puertos deportivos	9699 turistas/Km	uristas extranjeros en la región por cada Kilómetro de costa
260 hab/amarre	Habitantes en provincias costeras respecto de amarres disponibles en los puertos deportivos	518 plazas/Km	Plazas turísticas en la región por cada kilómetro de costa

2.2 Marco conceptual

2.2.1. Concepto de la Infraestructura Verde

El concepto de Infraestructura Verde tiene en la actualidad dos objetivos principales:

- La conservación y conexión de espacios verdes urbanos, la idea de que los espacios verdes son para el beneficio de las personas (sistema de espacios libres, parques y anillos verdes, entre otros).
- La Conexión y conservación de espacios verdes naturales, la idea de la preservación de las áreas naturales en beneficio de las personas y en la lucha contra la fragmentación del hábitat. (matriz, manchas y corredores).

La Infraestructura Verde es un concepto reciente influenciado principalmente por dos maneras de proyectar el espacio: desde la naturaleza y desde la sociedad. En América, fueron los primeros diseñadores ambientales como Olmsted o Corbett, los que focalizaron su atención en la conservación de los grandes espacios naturales sin desarrollar, y lo llamaban espacio abierto "open space", entendidos como espacios naturales que debían ser conservados por sus valores ecológicos y a su vez proporcionaban a la población lugares de recreo.

En la gestión de estos espacios se incorporaron nuevas piezas territoriales a modo de mosaicos agrícolas que garantizaban su continuidad, su supervivencia. Estos nuevos espacios actuaban a modo de corredores de las áreas naturales, generado un importante impacto territorial al garantizar la conectividad y favorecer espacios públicos o de mitigación de impactos. Los llamados corredores verdes o greeways, se convierten más recientemente en el eje de la planificación territorial y derivan en el concepto de Infraestructura Verde.

Las múltiples definiciones sobre Infraestructura Verde tienen significados distintos dependiendo del contexto, pero todas implican la creación de estructuras, sistemas o redes interconectados.

De este modo, una definición de la Infraestructura Verde como elemento fundamental para la Conservación de los espacios naturales, la encontramos en BENEDICT, M. y McHanton. E., 2006. Green Infrastructure. Linking Landscapes and Communities., que la define como "Una red (sistema de vida natural) interconectada de los cursos de agua, humedales, bosques, hábitats de vida silvestre y otras áreas naturales. Cabe señalar también las vías verdes, parques y otras tierras de conservación; granjas de trabajo, ranchos y bosques; desiertos y otros espacios abiertos que apoyan

a las especies nativas, mantienen los procesos ecológicos, el aire y los recursos hídricos, contribuyendo a la salud y a la calidad de vida de las comunidades y los pueblos de América"

Desde el diseño urbano, la Infraestructura Verde se define como una "red de espacios naturales ubicadas en el interior, alrededor y/o fuera de las zonas urbanas". (Commission for architecture and built environment. (CEBE, 2011b).





Desde su función de regulación del agua, la Infraestructura Verde se define como una “herramienta capaz de imitar la gestión del ciclo hidrológico de la naturaleza, controlando la infiltración, la evapotranspiración y la reutilización del agua”. (US environmental protection agency, 2008, managing wet weather with Green infrastructure. Action Strategy).

Desde la visión de la conservación de las especies, la política Común Europea introdujo la Infraestructura Verde en 2009, al incluirla en el Libro Blanco de la Comisión sobre la Adaptación al Cambio Climático (COM [2009] 147 final). Según la CE, su papel es “esencial para mitigar la fragmentación y el uso insostenible de la tierra, tanto dentro como fuera de la Red Natura 2000, y para hacer frente a la necesidad de mantener y restablecer los múltiples beneficios de los servicios de los ecosistemas”. (Background Paper, Green Infrastructure Implementation Conference, 19 de noviembre de 2010).

Progresivamente, la incorporación de la dimensión ecológica y social en los procesos de planificación deriva en una re-conceptualización de la misma. Ésta se hilta mediante discursos estratégicos, nuevas formas de hacer ciudad y paisaje, dónde la Green Infrastructure o Infraestructura Verde emerge como herramienta de diseño.

El Consejo Europeo comienza a incorporar la Infraestructura Verde en el marco de un cambio de paradigma del modelo de crecimiento, tanto es así, que en 2009 aparece el concepto en el Libro Blanco de la Comisión sobre Adaptación al Cambio Climático, “la «Infraestructura Verde» puede desempeñar un papel esencial en la adaptación proporcionando recursos básicos para fines sociales y económicos en condiciones climáticas extremas”, definida como una “red interconectada de espacios naturales, incluidos

algunos terrenos agrícolas, como vías verdes, humedales, parques, reservas forestales y comunidades de plantas autóctonas, así como espacios marinos que regulan de forma natural los caudales de aguas pluviales, las temperaturas, el riesgo de inundaciones y la calidad del agua, el aire y los ecosistemas.”

(Libro Blanco: hacia un marco Europeo de adaptación, Bruselas 2009, p.6)

Pero el concepto sigue evolucionando y en 2011, la Comisión europea adopta la Estrategia sobre la Biodiversidad de la UE para 2020. en la cual se compromete (en el objetivo 2) a redactar una estrategia de Infraestructura Verde. Finalmente, el 6 de mayo de 2013 la CE lanza la Comunicación al Parlamento europeo, al Consejo, al Consejo Económico y Social Europeo (CESE) y al Comité de las Regiones titulada Infraestructura Verde: mejora del capital natural de Europa (COM[2013] p.249 final).

En ella se define la Infraestructura Verde como una herramienta de eficacia probada que aporta beneficios ecológicos, económicos y sociales mediante soluciones naturales, compuesta por “una red de zonas naturales y seminaturales y de otros elementos ambientales, planificada de forma estratégica, diseñada y gestionada para la prestación de una extensa gama de servicios ecosistémicos. Incorpora espacios verdes (o azules en el caso de los ecosistemas acuáticos) y otros elementos físicos de espacios terrestres (incluidas las zonas costeras) y marinos. En los espacios terrestres, la Infraestructura Verde está presente en los entornos rurales y urbanos.”

Por tanto, el concepto pasa a formar parte de una gran estrategia comunitaria instando a los países miembros a conectar sus paisajes urbanos, periurbanos y naturales mediante la herramienta

de la Infraestructura Verde. En las propuestas de la Comisión sobre el Fondo de Cohesión y el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER), se alude de manera específica a la Infraestructura Verde como una de las prioridades de inversión.



2 2 Marco conceptual

Escalas de la Infraestructura Verde

Vista la importancia de implementar políticas de planificación incorporando la Infraestructura Verde, se debe tener en cuenta que una de las mayores dificultades en su implementación es que la Infraestructura Verde es multiescalar y que además opera transversalmente y bajo distintas competencias administrativas.

Una Infraestructura Verde bien diseñada debe funcionar en todas las escalas de planificación. Si bien, sus componentes varían si se trata de una aproximación a escala de detalle urbano, municipal o regional. Es por ello los elementos que la integran deben delimitarse en función de la escala de trabajo.

A ESCALA REGIONAL: La Infraestructura Verde se concibe como el sistema formado por aquellos paisajes de mayor valor ambiental, visual y cultural, las áreas afectadas por riesgos ambientales como inundación, erosión, desprendimiento, etc. así como por los espacios de conexión ecológica y funcional.

La función principal a escala regional es mantener la conectividad y la biodiversidad del territorio.

La Infraestructura Verde a escala regional debe servir para proteger los espacios de mayor valor así como sus conexiones. Debe ser el marco de referencia para el desarrollo futuro y para la protección del medio ambiente. No se trata de no crecer, sino de crecer bien, ordenadamente, teniendo en cuenta que todo el suelo no es susceptible de ocupación. A esta escala la Infraestructura Verde necesita de la colaboración de los diferentes niveles de la administración, puesto que no entiende de límites administrativos.

A ESCALA LOCAL: Los elementos que conforman la estructura básica territorial comienzan a matizarse, puesto que a esta escala cobran especial relevancia aquellos elementos de valor cultural y visual que forman parte del imaginario colectivo de las poblaciones, como pueden ser muros de piedra, cultivos singulares, arquitectura tradicional, elementos de valor ambiental como

corredores verdes, árboles monumentales, senderos tradicionales, lugares de encuentro, etc. A escala local, además de la función de mantener la conectividad y la biodiversidad de especies, cobra importancia la componente social.

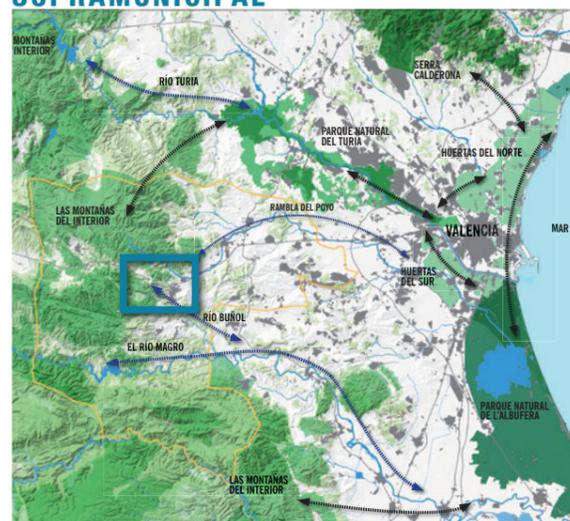
Probablemente, la escala local es en la que el diseño de la Infraestructura Verde es más compleja puesto que, aunque se incluyen espacios o elementos protegidos a nivel municipal, también se incluyen espacios no protegidos, pero que por su posición estratégica o por su valor cultural, natural o visual, se configuran como espacios de interés. Así por ejemplo entran a formar parte de la Infraestructura Verde desde las áreas agrícolas de mayor valor por su calidad escénica, productividad, etc., hasta espacios de borde urbano que deben ser restaurados o espacios que forman parte de la identidad cultural.

COMUNIDAD

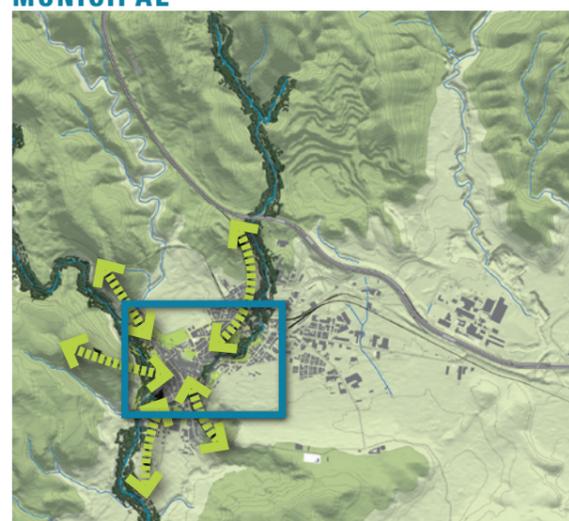


26

SUPRAMUNICIPAL



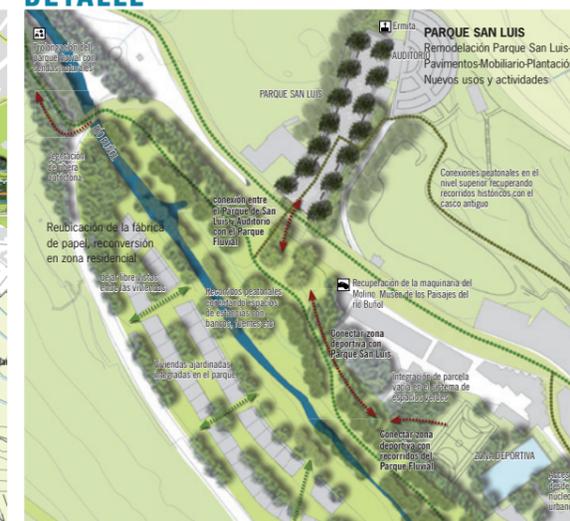
MUNICIPAL



LA CIUDAD



DETALLE





ESCALA URBANA: A escala urbana entran en juego nuevos elementos, aquellos seminaturales o incluso artificiales como pueden ser calles peatonales, plazas y jardines, áreas de juego etc.

La función de la Infraestructura Verde en la ciudad debe contribuir a mejorar la sostenibilidad urbana: Reducción de las emisiones atmosféricas, los gases de efecto invernadero, mejora de la biodiversidad urbana, eficiencia en el uso de recursos como el agua o la energía y adaptación y resiliencia frente al cambio climático, etc., y con ello, la mejora de la calidad de vida de las personas que la habitan. Programas promovidos por la OMS o la Healthy Communities de la UE, han venido a reconocer el papel de la naturaleza urbana en la reducción del estrés, en la disminución de problemas de asma, insomnio y en facilitar una vida más natural y saludable.

ESCALA REGIONAL

- Espacios Naturales Protegidos.
- Red Natura 2000.
- Ecosistemas húmedos de interés regional.
- Bienes de Interés Cultural.
- Montes de Dominio Público y Utilidad Pública.
- Áreas agrícolas de excelencia.
- Paisajes de Relevancia Regional.
- Zonas de riesgos significativo.
- Corredores ecológicos y funcionales de escala regional: vías pecuarias, cauces...

ESCALA MUNICIPAL

- Espacios naturales de interés local.
- Bienes de Relevancia Local.
- Paisajes de importancia local.
- Elementos etnográficos y populares de escala local.
- Caminos rurales históricos.
- Rutas y senderos
- Conectores ecológicos y territoriales de alcance local.
- Áreas de interés visual, praderas, perfiles urbanos, hitos paisajísticos, etc.
- Áreas de recreo
- Redes hidrológicas, ríos y arroyos

ESCALA URBANA

- Espacios libres públicos
- Parques y jardines urbanos
- Plazas
- Hitos urbanos significativos
- Cementerios, campus y zonas deportivas
- Corredores verdes, ríos y arroyos
- Paseos y carriles bici
- Espacios libres privados
- Patios
- Espacios comunitarios
- Espacios no convencionales
- Huertos urbanos
- Bordes de infraestructuras, espacios vacíos o residuales
- Espacios edificados
- Arbolado urbano y plantaciones
- Fachadas y muros verdes
- Sistemas de drenaje sostenible y cubiertas ajardinadas
- Pavimentos permeables de materiales porosos

2.2 Marco conceptual

Escalas de la Infraestructura Verde

Como hemos visto, la Infraestructura Verde, en su acepción más genérica ha sido definida por la CE como una “red estratégicamente planificada de las áreas naturales y parcialmente naturales de alta calidad, diseñada y gestionada para ofrecer una amplia gama de servicios de los ecosistemas y proteger la biodiversidad, tanto en zonas rurales como urbanas”.

Su finalidad es, en consecuencia, el incremento de los citados servicios referentes tanto a los procesos mediante los cuales los ecosistemas y las especies son conservados, como a la forma en que éstos revierten en la mejora de la calidad de vida de las personas.

De este modo, es capaz de ofrecer múltiples servicios en distintos ámbitos, en materia de hábitats (mantener la biodiversidad de las especies, refugio, conexión, etc.) en materia de regulación (mitigación del cambio climático, regulación de inundaciones, mitigación del efecto isla de calor, transporte sostenible etc.), en materia de aprovisionamiento (gestión y depuración de aguas, producción de alimentos, prevención de la erosión del suelo) y por último, en materia sociocultural, puesto que la Infraestructura Verde ofrece espacios de recreo, turismo o educación.

En estos últimos años se han realizado numerosos estudios que evidencian la estrecha relación que existe entre el estado de conservación de los ecosistemas y el bienestar humano, tratar de hacer tangibles los valores naturales, es decir, calcular su valor económico, es uno de los pasos para comenzar a hablar de estos servicios. En esta línea, el programa Milenium Ecosystem Assesment, promovido por Naciones Unidas entre en 2005, fue el primer análisis en el ámbito internacional para evaluar la capacidad que tienen los ecosistemas y la biodiversidad para mantener el

bienestar humano. El resultado de este análisis confirmó que en los últimos 50 años, más de 60% de los servicios ecosistémicos están degradados. (www.maweb.org),

En España, el último informe del proyecto ecomilenio promovido por la Fundación Biodiversidad del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, en 2010 concluyó que “entre el 40-68% de las especies se encuentran amenazadas suponiendo una importante pérdida de biodiversidad y el 45% de los servicios de los ecosistemas evaluados se han degradado o se están usando insosteniblemente, siendo los servicios de regulación, los más negativamente afectados. La biodiversidad y los servicios de los ecosistemas suministrados por la misma no pueden continuar en un estado de invisibilidad por más tiempo, y su verdadero valor para la sociedad, así como los costes de su pérdida y degradación, necesitan ser tenidos en cuenta en la toma de decisiones.” (www.ecomilenio.es)

En la actualidad, y en conformidad con la Estrategia de la UE sobre la Biodiversidad y que tiene como horizonte el año 2020, los Estados miembros están trabajando en colaboración con la Comisión Europea en la cartografía y evaluación de los ecosistemas y de sus servicios (MAES). Los resultados de este trabajo ayudarán a fijar prioridades en las inversiones en Infraestructura Verde y contribuirán a evaluar el valor económico de los servicios ecosistémicos y a fomentar la integración de estos valores en los sistemas de contabilidad e información a escala nacional y de toda la UE de aquí hasta el año 2020. (COM(2013) p.47).

Pero para que la Infraestructura Verde sea tenida en cuenta en la toma de decisiones, además de valorar económicamente los servicios que nos ofrece, es necesaria una nueva conciencia colectiva que cambie

nuestra actitud frente a la naturaleza y posibilite la pervivencia de los recursos para las generaciones futuras. Tal y como recoge la carta de la tierra “se necesitan cambios fundamentales en nuestros valores, instituciones y formas de vida. Debemos darnos cuenta de que, una vez satisfechas las necesidades básicas, el desarrollo humano se refiere primordialmente a ser más, no a tener más. Poseemos el conocimiento y la tecnología necesarios para proveer a todos y para reducir nuestros impactos sobre el medio ambiente. El surgimiento de una sociedad civil global, está creando nuevas oportunidades para construir un mundo democrático y humanitario. Nuestros retos ambientales, económicos, políticos, sociales y espirituales, están interrelacionados y juntos podemos proponer y concretar soluciones comprensivas”. (www.earthcharterinaction.org),





SERVICIOS AMBIENTALES

El PATIVEL representa un nuevo enfoque en la definición de la Infraestructura Verde integrando los servicios ambientales como elemento de valoración del territorio y priorización para su conservación.



DE REGULACIÓN ECOLÓGICA

- Mantenimiento y protección de la biodiversidad y de las especies
- Mejora y creación de hábitats naturales para las especies
- Permeabilidad y conectividad entre hábitats
- Incremento de la biocapacidad

SOCIO-CULTURALES

- Incremento de los recursos para la práctica del deporte y el ocio
- Mejora de la calidad ambiental
- Turismo y ecoturismo
- Impacto positivo en el suelo y en el valor de la propiedad-valores estéticos
- Cultura e incremento de sentimiento de pertenencia e identidad
- Oportunidades para la educación y la formación
- Generación de recursos comunitarios (implicación de la ciudadanía)

DE REGULACIÓN DE AGUAS

- Prevención de inundaciones, regulación de escorrentías
- Reducción de los riesgos derivados de las inundaciones, regulación de avenidas
- Incremento de la recarga de agua en los acuíferos
- Control de erosión del suelo

DE REGULACIÓN CLIMÁTICA Y DE ABASTECIMIENTO-PRODUCCIÓN

- Agricultura urbana y producción de alimentos de proximidad
- Incremento de secuestro de carbono
- Reducción de emisiones de carbono por el incremento de sistemas de transporte sostenible
- Reducción de los niveles de ruido
- Regulación térmica y disminución de las islas urbanas de calor
- Reducción del consumo de energía por atemperación climática (arbolado, cubiertas verdes, etc.)

2 | Marco conceptual

Escalas de la Infraestructura Verde

Esta nueva forma de intervenir en el territorio de la mano de la naturaleza ha dejado su impronta en numerosos planes y proyectos. Por ello, que este punto se ha realizado una selección de proyectos llevados a cabo en los últimos años que ilustran de un modo ejemplar los servicios que ofrece en todas las escalas de planificación.

	ESCALA URBANA	ESCALA MUNICIPAL	ESCALA REGIONAL
SERVICIOS DE REGULACIÓN ECOLÓGICA	 <p>ECODUCTOS Proyecto Minuartía</p>	 <p>CORREDORES VERDES Wijkeroogpark</p>	 <p>RED NATURA 2000</p>
SERVICIOS SOCIO-CULTURALES	 <p>REVITALIZACIÓN Proyecto Alhóndiga</p>	 <p>CONECTIVIDAD memoria histórica El camino del río Cid</p>	 <p>TURISMO Plan Calviá</p>
SERVICIOS DE REGULACIÓN DE AGUAS	 <p>RESTAURACIÓN Proyecto Buffalo Bayou</p>	 <p>REGULACIÓN CICLO DEL AGUA Cloudburst</p>	 <p>PREVENCIÓN DE INUNDACIONES PATRICOVA</p>
SERVICIOS DE REGULACIÓN CLIMÁTICA Y DE ABASTECIMIENTO	 <p>CUBIERTAS VERDES Proyecto Universidad ESHA</p>	 <p>AGRICULTURA URBANA</p>	 <p>PLANES AGRÍCOLAS PAEN CANOHES</p>





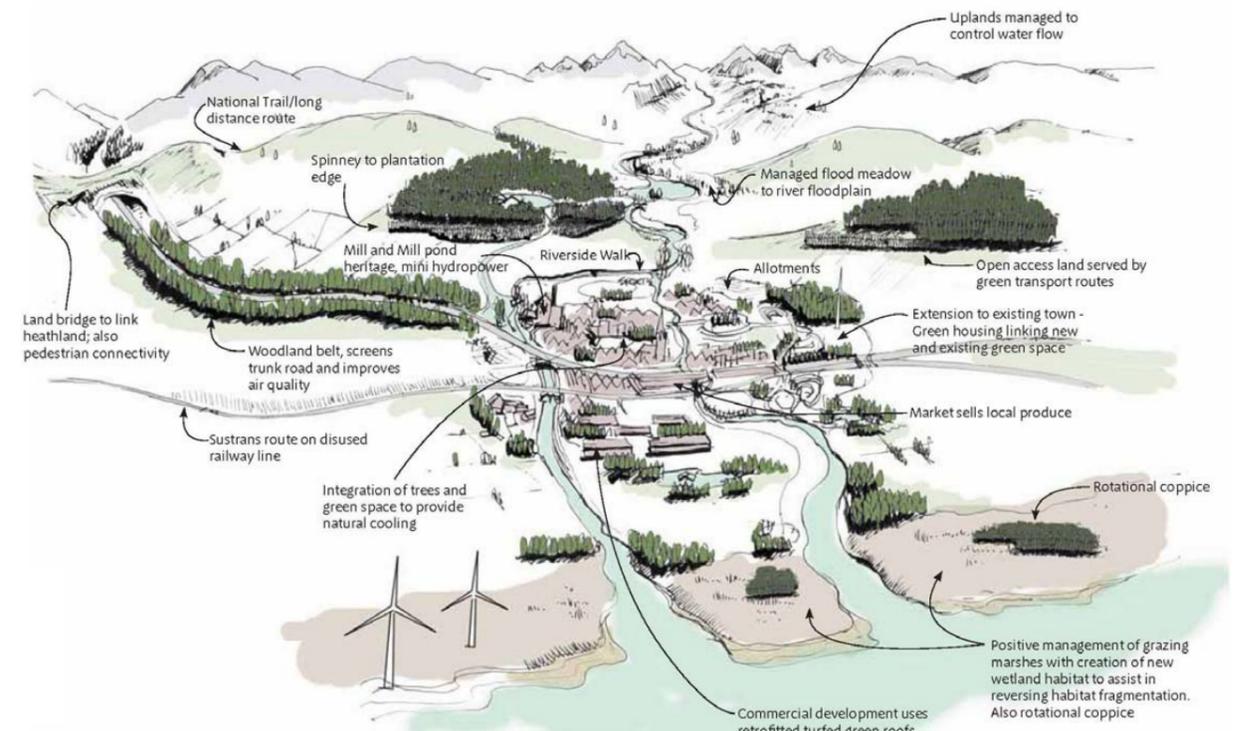
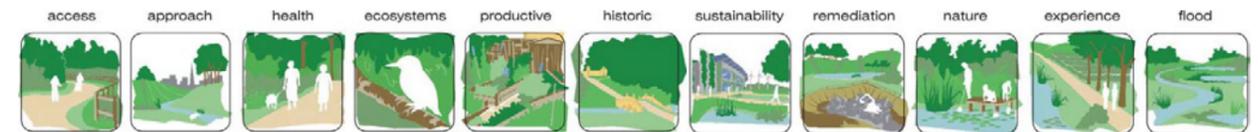
La Infraestructura Verde, como herramienta de diseño territorial, posee como seña de identidad su multifuncionalidad. La planificación territorial a través de la Infraestructura Verde puede ofrecer múltiples beneficios, bien ambientales, culturales y/o económicos.

Si bien puede plantearse como una solución a un problema concreto, su implantación en el territorio es capaz de ofrecer más servicios de los esperados.

Su multifuncionalidad la convierte en un instrumento de carácter transversal, capaz de apoyar el desarrollo de políticas, tanto territoriales como sectoriales (agricultura, energía, cambio climático, biodiversidad, urbanismo, vivienda, espacio público, etc.).

Como ejemplo de esta multifuncionalidad, planes territoriales de reciente diseño muestran como un territorio bien diseñado es un territorio sostenible y cohesionado, muestra de ello son los planes que se muestran a continuación. El primero, a escala municipal, la Infraestructura Verde se concibe como marco del desarrollo, en el segundo, como garantía para salvaguardar los espacios agrícolas multifuncionales y en el tercero, desde la movilidad sostenible, en todos ellos, los beneficios que aporta la infraestructura van más allá de aquellos para los que se concibió el plan.

“La Infraestructura Verde es una red interconectada de paisajes. Un paisaje de paisajes”



La multifuncionalidad de la Infraestructura Verde. Fuente: GreenArc Strategic Green Infrastructure Plan; LUC, Land Use Consultants)

2.2 Marco conceptual

2.1.3. Infraestructura Verde desde la legislación

La Red de Infraestructura Verde juega un papel esencial en la elaboración de este Plan de Acción Territorial. Su misión es la de articular y dotar de mayor valor el territorio costero, ponderando y valorando cada uno de los distintos espacios identificados como críticos o sensibles para la urbanización, estableciendo una evaluación concreta para cada uno de ellos. La reserva y puesta en valor de la Infraestructura Verde Litoral (en adelante IVL), parte de cuatro criterios fundamentales:

1. Cumplimiento del marco legal vigente (adecuación de la Directriz 136 de la ETCV 2011 y cumplimiento del Título I de la Ley 5/2014, de 25 de julio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje), fijando además especial atención a las directrices y adaptaciones señaladas en el Documento de Alcance del Estudio Ambiental y Territorial Estratégico del presente PATIVEL (firmado por el secretario de la Comisión de Evaluación Ambiental, en fecha de 28 de abril de 2016. Ex: 199/2015 EAE).
2. Escasez del suelo vacante en su contexto territorial y urbano: Análisis del entramado y la saturación urbana, conurbaciones, densificación y la artificialización/ocupación del suelo.
3. Valor paisajístico y de conectividad mediante la uso de la Infraestructura Verde: Plasmación los criterios de ordenación territorial focalizados desde la disciplina del paisaje como factor de ordenación territorial, articulando los espacios costeros buscando las "últimas ventanas al mar".
4. Capacidad para mitigar los efectos del cambio climático y de minimizar en consecuencia los efectos de en los espacios como de riesgo natural o inducido: servicios ambientales,

infiltración, erosión, estabilidad o permeabilidad en su relación con el ecosistema marino.

La creación de la IVL plantea, más allá de lo recogido en la actual legislación territorial y urbanística vigente, los siguientes elementos para su posterior adaptación e incorporación en el territorio:

1. Los suelos de mayor valor ambiental: Red Natura 2000, Red de ENP, zonas húmedas catalogadas, suelos forestales estratégicos, y que cuentan con distintas normas e instrumentos de gestión (PORN, PRUG, ZEC's, normativa de gestión, Planes Especiales y distintas afecciones).
2. Los elementos y lugares de mayor valor paisajístico y cultural.
3. Los suelos agrícolas de elevada capacidad agrológica.
4. Los espacios litorales de interés.
5. Los suelos críticos por la presencia de riesgos naturales e inducidos.
6. Los suelos de gran pendiente.
7. Los conectores que permiten la permeabilidad del territorio y la conexión entre el litoral y los ecosistemas de valor.
8. Los tramos vacantes entre continuos urbanizados.

Es importante advertir el nivel de adecuación que presenta el cumplimiento de la Directriz 136, de la ETCV, relativo a la fijación de la IVL, tanto en cuanto este PATIVEL pretende ir más allá de las franjas estrictas de 500 o incluso 1000 mts desde la ribera del mar, cuando las circunstancias de articulación territorial y de conectividad así lo precisen. Todo ello en aras de asegurar las pertinentes conexiones ecológicas, territoriales y paisajísticas.

Entre los objetivos del PATIVEL, se debe procurar la localización de la Vía Litoral (dirección norte-sur) y su conexión con el resto de elementos de la Infraestructura Verde, además de asegurar la conectividad entre litoral e interior (dirección este-oeste), dando cumplimiento así al artículo 4.1 de la LOTUP. Todo ello sin menoscabo de adaptar espacios para el uso público o recreativo que otorgue mayor sostenibilidad al territorio, teniendo en cuenta la fijación de propuestas para realizar Parques Litorales, tal y como se apunta en el artículo 147 de la ETCV, estudiando con preferencia la franja de 200 mts o su adecuación en el planeamiento urbanístico local.





ITEM INF. VERDE lotup	componentes INF. VERDE	Escala\Fuente
01	Red natura 2000	
	LICs	● 1:50.000 \ CITMA
	ZEPAs	● 1:50.000 - 1:10.000 \ CITMA
02	ZECs	● 1:25.000 \ CITMA
	Parques Naturales	● 1:5.000 \ CITMA
	Parajes naturales municipales	● 1:5.000 \ CITMA
	Paisajes protegidos	● 1:5.000 \ CITMA
	Microrreservas	● 1: 10.000 \ CITMA
	Monumento natural y Zona de protección	● 1: 5.000 \ CITMA
03	Áreas protegidas por instrumentos internacionales	
	UNESCO	○
	RAMSAR	○
04	Ecosistemas húmedos y masas de agua	
	Zonas húmedas y su área de influencia	● 1:5.000 \ CITMA
05	Láminas de agua	● 1:5.000 \ ICV
	Zonas forestales	
06	Montes de DP y de Utilidad Pública/Protectores	● 1:10.000 \ CITMA
	Suelo Forestal PATFOR.	● 1:25.000\CITMA
07	Espacios de la zona marina.	●
08	Espacios costeros de interés ambiental y cultural	○
		○
09	Espacios interés cultural	
	BICs	● - \ CECE
	BRLs	● - \ CECE
	Yacimientos arqueológicos	● - \ CECE
	Catalogo de Cuevas	● 1:50.000 \ CITMA
	Árboles Monumentales	● - \ CITMA
	Senderos. Vías pecuarias	● 1:5.000-1:50.000 \ CITMA
OTROS*	○	
10	Áreas agrícolas MULTIFUNCIONALES	○
	Suelos con alta capacidad agrológica	● 1:50.000 \ COPUT
11	Espacios interés PAISAJÍSTICO.	
	Nodos e Hitos	○
	Sendas	○
	Áreas de valor	○
12	Espacios de alta fragilidad visual	○
	Zonas críticas respecto a cualquier riesgo natural e inducido.	
	Suelos con riesgo de inundación	● 1:25.000 \ CITMA
	Suelos con riesgo de erosión	● 1:50.000\COPUT
	Suelos con riesgo de incendio o incendiados	● 1:250.000 \ CITMA
13	Suelos con vulnerabilidad de los acuíferos	● 1:50.000 \ COPUT
	Suelos con riesgo de deslizamiento y desprendimiento	● 1:50.000 \ COPUT
14	Áreas, espacios y elementos que garantizan la adecuada conectividad territorial y funcional.	●
		○
15	Áreas que se definen en el planeamiento territorial, ambiental y urbanístico.	○
	Afecciones infraestructuras	○
16	Espacios públicos dentro del suelo urbanizado.	○
	Red primaria/red secundaria	○

Infraestructura Verde

A partir de los elementos de la Infraestructura Verde que quedan definidos por la LOTUP se arma la metodología del PATIVEL.

2.2 Marco conceptual

2.2.2. Escalas y vocación de la Infraestructura Verde

Dentro del PATIVEL la Infraestructura Verde se concibe desde asumiendo tres principios que son complementarios:

- El territorio produce servicios ambientales que hemos de valorar. Una planificación en pro de los servicios ambientales mantiene las capacidades de un territorio. En este sentido, en la valoración del paisaje se asumen hechos culturales (de carácter cualitativo) y hechos ambientales (de carácter cuantitativo).
- El territorio sufre un proceso de fragmentación y de confinamiento de los espacios libres. Este hecho es si cabe más acuciante en el litoral, cobrando importancia definir una infraestructura para relacionar paisajes y favorecer la movilidad.
- La Infraestructura Verde ha de proponerse como una infraestructura de proximidad para ser utilizada y disfrutada por las personas. Que enlace los espacios urbanos, con los espacios agrícolas y forestales.

Una infraestructura que produce servicios

Una planificación en pro de los servicios ambientales mantiene las capacidades de un territorio.
VALOR DEL PAISAJE

Una infraestructura de articulación

Una infraestructura para relacionar paisajes y favorecer la movilidad. CONECTIVIDAD DEL PAISAJE.

Una infraestructura de proximidad

Una infraestructura para ser utilizada y disfrutada por las personas. DINAMIZACIÓN Y USO PÚBLICO.

Desde el punto de vista metodológico y conceptual, la Infraestructura Verde del PATIVEL se define a dos escalas.

1. ESCALA REGIONAL. A escala 1/70.000 se despliega una Infraestructura Verde fruto de la diagnosis del territorio. Una cartografía que no es fruto del diseño del territorio sino del análisis cuantitativo y cualitativo del mismo. Esta escala permite comprender la relación del litoral con el interior. Los objetivos de la Infraestructura Verde regional son:

- Jerarquizar conflictos. Evaluar la colisión entre las expectativas urbanísticas y la base territorial que conforma la Infraestructura Verde regional del litoral.
- Priorización para al conservación. Permite comparar todo el territorio próximo al litoral para todo el ámbito de la Comunitat Valenciana.
- Definición de criterios a escala regional. El análisis cualitativo del litoral permite definir criterios por comparación de todo el territorio estudiado. Esto nos permite observar la presencia de paisajes relictos, escasos, singulares o amenazados. Aspectos que sólo emergen por una visión conjunta del territorio.

La escala regional se define en la memoria informativa del PATIVEL y su vocación es la de hacer una evaluación y diagnóstico del territorio.

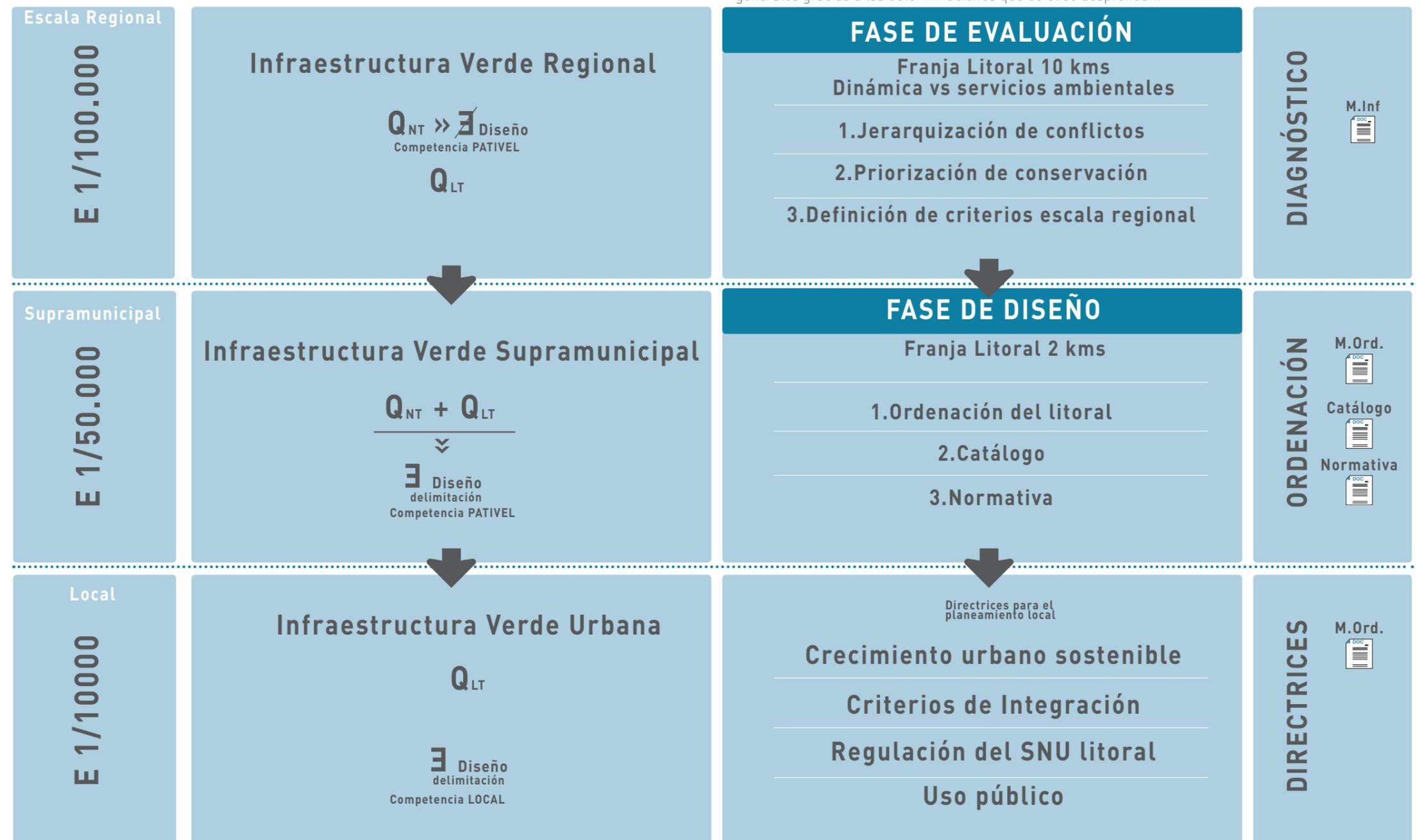
2. ESCALA SUPRAMUNICIPAL. A escala 1/20.000 el PATIVEL define la ordenación en fase de diseño para un ámbito que suele quedar contenido en los dos kilómetros más próximos a ribera del mar. Tras el diagnóstico del territorio se toman las decisiones de ordenación respecto a los criterios que se explican en memoria justificativa. El criterio principal de protección es el de salvaguardar las piezas del mosaico litoral que conformen espacios libres en contacto con el mar, suelos "abiertos al mar".

3. ESCALA MUNICIPAL. El PATIVEL definirá criterios para que el planeamiento de cada municipio se adapte a las condiciones de protección del litoral que se priorizan en el presente documento. De este modo se proponen criterios de integración paisajística para las nuevas actuaciones en el ámbito del PATIVEL.





PATIVEL las escalas de la IV



Infraestructura Verde ESCALAS

La infraestructura verde se despliega en el PATIVEL a escala regional para poder comparar el nivel de impacto de cada sector y a escala supramunicipal para ordenar el territorio. El PATIVEL tendrá influencia en los futuros planes generales gracias a las determinaciones que de él se desprendan.

2.3 Ámbito territorial

El Plan presenta los siguientes ámbitos:

a) Ámbito estricto, que comprende los suelos de los municipios litorales situados en la franja de 500 metros de amplitud medida en proyección horizontal tierra adentro desde el límite interior de la ribera del mar y coincidente con el área de influencia de la legislación de costas.

b) Ámbito ampliado, hasta los 1.000 metros metros de amplitud medida en proyección horizontal tierra adentro desde el límite interior de la ribera del mar, que dota de refuerzo y continuidad ecológica, funcional y visual a los suelos definidos en el apartado anterior y garantiza la amortiguación de los impactos sobre los mismos.

c) Ámbito de conexión, hasta los 2.000 metros de amplitud medida en proyección horizontal tierra adentro desde el límite interior de la ribera del mar, donde se analizará, ordenará y garantizará la conectividad ecológica y funcional del espacio litoral con el resto del territorio.

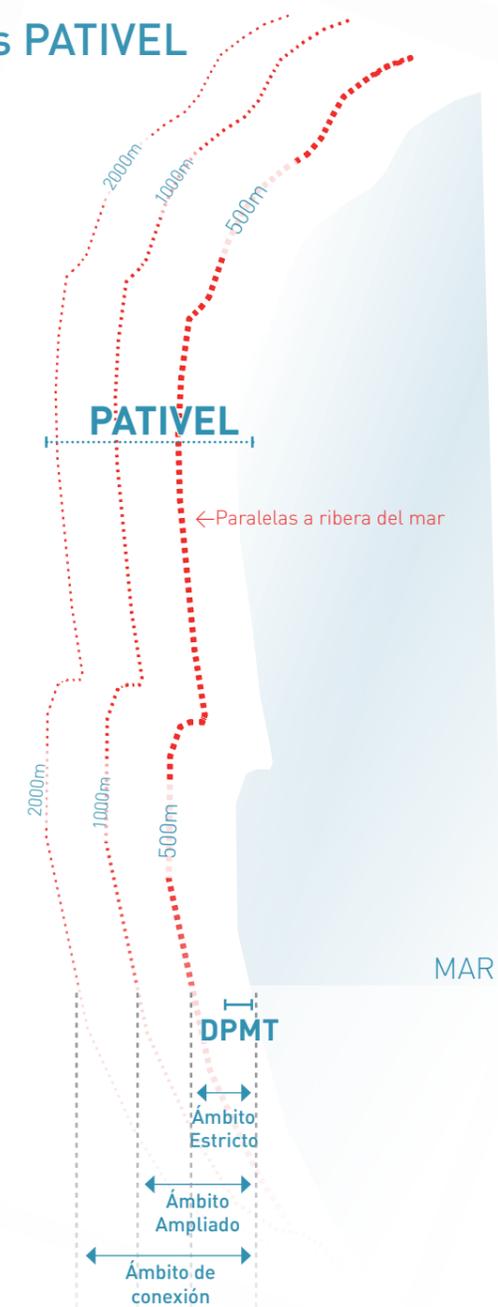
Los municipios afectados por este Plan de Acción Territorial son los siguientes: l'Alfàs del Pi, Alacant, Altea, Benidorm, Benissa, el Poble Nou de Benitatxell, Calp, el Campello, Dénia, Elx, Finestrat, Guardamar del Segura, Xàbia, Orihuela, Santa Pola, Teulada, Torrevieja, la Vila Joiosa, els Poblets, Pilar de la Horadada, Alcalà de Xivert, Almassora, Almenara, Benicarló, Benicàssim, Borriana, Cabanes, Castelló de la Plana, Chilches, la Llosa, Moncofa, Nules, Oropesa, Peñíscola, Torreblanca, Vinaròs, Albatat dels Sorells, Alboraya, Albuixech, Bellreguard, Canet d'En Berenguer, Cullera, Daimús, Foios, Gandia, Guardamar de la Safor, Xeraco, Massalfassar, Massamagrell.

PROVINCIA DE CASTELLÓN	
Oropesa del Mar/Orpesa	Vinaròs
Castellón de la Plana/Castelló de la Plana	Alcalà de Xivert
Nules	Benicarló
Llosa, la	Peñíscola/Peñíscola
Almenara	Cabanes
Chilches/Xilxes	Torreblanca
Moncofa	Benicasim/Benicàssim
Borriana/Burriana	Almazora/Almassora

PROVINCIA DE VALENCIA	
Almàssera	Sagunto/Sagunt
Alboraya	Canet d'En Berenguer
Albuixech	Benavites
Foios	Quartell
Albatat dels Sorells	Sueca
Puig	Cullera
Puçol	Xeresa
Pobla de Farnals, la	Xeraco
Massalfassar	Daimús
Meliana	Guardamar de la Safor
Massamagrell	Miramar
Llocnou de la Corona	Bellreguard
Massanassa	Piles
Alfafar	Gandia
Sedaví	Oliva
Valencia	Tavernes de la Vallidigna

PROVINCIA DE ALICANTE	
Ondara	Torrevieja
Teulada	Guardamar del Segura
Benissa	San Fulgencio
Jávea/Xàbia	Orihuela
l'Alfàs del Pi	Pilar de la Horadada
Benidorm	Santa Pola
Altea	Elche/Elx
Villajoyosa/la Vila Joiosa	Pego
Finestrat	Benitachell/el Poble Nou de Benitatxell
Alacant/Alicante	Calp
Sant Joan d'Alacant	els Poblets
el Campello	Dénia
el Verger	

ámbitos PATIVEL





ÁMBITOS DEL PATIVEL

- Edificaciones
 - Comunicaciones
 - Hidrografía
 - - Lim. Administrativos
- Ámbito estricto. 500m
 - Ámbito ampliado. 1000m
 - Ámbito de conexión. 2000m

