



CASTRILLÓN
parte de ti
REVISIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN

RESULTADOS DE LAS MESAS INTERSECTORIALES

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	3
MESAS INTERSECTORIALES MOVILIDAD ARTICULACIÓN TERRITORIAL Y CAMBIO CLIMÁTICO .4	
1. ARTICULACIÓN TERRITORIAL Y MOVILIDAD EN EL PROCESO DE PARTICIPACIÓN	4
2. PRINCIPALES RETOS PARA ORIENTAR EL DEBATE	6
3. UNAS NOTAS DEL PONENTE, ALFONSO SANZ, PARA SITUAR EL DEBATE	7
4. RESUMEN DEL CONTENIDO DEL DEBATE	9
MESAS INTERSECTORIALES VIVIENDA Y EQUIPAMIENTOS	13
1 HABITAR CASTRILLÓN: LA VIVIENDA EN EL PROCESO DE PARTICIPACIÓN	13
2 PRINCIPALES RETOS PARA ORIENTAR EL DEBATE	15
3 RESUMEN DEL CONTENIDO DEL DEBATE	16
MESA INTERSECTORIAL DINAMIZACIÓN DEL MUNDO RURAL.....	20
1 EQUILIBRAR LO RURAL Y LO URBANO: LA DINAMIZACIÓN DEL MUNDO RURAL EN EL PROCESO DE PARTICIPACIÓN	20
2 PRINCIPALES RETOS PARA ORIENTAR EL DEBATE	22
3 PONENCIA DE LAURA LÓPEZ PARA SITUAR EL DEBATE	24
4 RESUMEN DEL CONTENIDO DEL DEBATE	26
MESAS INTERSECTORIALES ECONOMÍA Y COMERCIO	32
1 LA ACTIVIDAD ECONÓMICA EN EL PROCESO DE PARTICIPACIÓN.....	32
2 PRINCIPALES RETOS PARA ORIENTAR EL DEBATE	34
3 RESUMEN DE LAS IDEAS PREVIAS APORTADAS PARA EL DEBATE	35
4 RESUMEN DEL CONTENIDO DEL DEBATE	40

INTRODUCCIÓN

Las mesas intersectoriales tienen por objeto debatir y analizar desde diversas ópticas los retos, surgidos del proceso de participación social, que afronta el Concejo de Castrillón. Las preguntas de partida son, por una parte, cómo armonizar y resolver aquellas cuestiones que pueden ser contradictorias entre sí y, por otra, cómo trasladar los resultados al planeamiento y a otras políticas de acompañamiento.

El modelo territorial que se ha dibujado en la primera fase es la suma de propuestas de diversa índole, un proceso abierto a la ciudadanía que no tiene un carácter técnico, sino que expresa visiones y necesidades de la sociedad. Se trata ahora de ir aterrizando estas cuestiones en la realidad territorial, económica y social del Concejo y esto conduce necesariamente a debatir aspectos complejos, a valorar y a priorizar. En las mesas sectoriales se trasladarán los resultados del proceso de participación al modelo territorial y urbano, lo que conlleva un debate en torno a las contradicciones y a los límites que surgen cuando hay que tomar decisiones.

Las mesas tienen un carácter más técnico que los talleres previos porque se centran en desarrollar “cómo” se materializan las ideas y propuestas surgidas en esa fase inicial. Esta tarea se aborda invitando a personas expertas que han profundizado en las diferentes cuestiones y que van a compartir sus conocimientos y experiencias. La sociedad civil también está representada en las mesas y su participación resulta esencial.

Aunque las mesas se nombran bajo un tema central (vivienda, equipamientos, movilidad, economía y cambio climático) el debate siempre es intersectorial, ya que se trata de dar respuesta a cuestiones complejas que, *per se*, no encajan en una sola categoría. Como ejes transversales en todas las mesas están la perspectiva de género y la óptica de la sostenibilidad ambiental.

A continuación se presentan los resultados de las 6 mesas Intersectoriales que se han realizado y las personas participantes.

MESAS INTERSECTORIALES MOVILIDAD ARTICULACIÓN TERRITORIAL Y CAMBIO CLIMÁTICO

Se celebró el 23 de marzo de 2023 de 10.00 a 13.00, en el Salón de plenos del Ayuntamiento de Castrillón y se invitó a **Alfonso Sanz Alduán** como experta invitada.

Participantes en la sesión:

- Laureano López – Concejal de Urbanismo y Participación
- Sonia Álvarez – Arquitecta Ayuntamiento Castrillón
- Ana Sastre – Arquitecta Ayuntamiento Castrillón
- Alicia Vaquero – Arquitecta técnica, Ayuntamiento de Castrillón
- Álvaro Portela – Arquitecto Ayuntamiento Castrillón
- Pepa Sobaler – Topógrafa Sofita Camina
- Ignacio Martínez – Mancomunidad de la Comarca de Avilés
- Elena Venta – Participación infancia y juventud Ayuntamiento Castrillón
- Marcos Balbín – Arquitecto y urbanista

Moderadora: Marta Román – Gea21

1. ARTICULACIÓN TERRITORIAL Y MOVILIDAD EN EL PROCESO DE PARTICIPACIÓN

La movilidad ha sido uno de los temas centrales que han concitado más interés en el debate público. Todos los grupos, sin excepción, han considerado que el Castrillón del futuro va asociado a un cambio en el modelo de movilidad, tanto de rango municipal como regional. El escenario tendencial, que se dibuja como negativo, considera los riesgos de continuar con la misma fórmula basada en un protagonismo excesivo del coche -tanto a motor como eléctrico-. El grupo de ciudadanía veía en la apuesta por la electrificación una clara amenaza de exclusión social.

En la articulación territorial, cobra mucho protagonismo la desconexión de los núcleos rurales y se propone ofrecer alternativas blandas -sendas peatonales y ciclistas-. A su vez, se considera importante promover fórmulas apropiadas a la dispersión territorial y

a las bajas densidades como pueden ser taxis y coches compartidos y otro tipo de transporte a la demanda.

Esta necesidad de tener un sistema reticular de caminos y sendas parece esencial para la población juvenil y para la infancia que no tiene posibilidad de conducir coche. En todos los sentidos, salud, sostenibilidad, autonomía y economía, se valora la necesidad de favorecer en condiciones de seguridad y calidad de las conexiones peatonales y ciclistas.

El tema del ferrocarril ha estado también muy presente, tanto en su conexión con el aeropuerto, que muchos grupos proponen, como en un sistema ferroviario de carácter regional donde Castrillón puede contar con ventaja. Aprovechar la centralidad del municipio en Asturias y la presencia del aeropuerto y puerto en el mismo término municipal, parece un factor de oportunidad que ha nombrado especialmente el grupo de representantes políticos. Aunque las decisiones superan el ámbito local, es importante que el municipio tenga claro la dimensión de estas iniciativas y vea el interés de reservar suelo y apostar social y políticamente por jugar un papel destacado en aspectos vinculados a la conectividad, como pueden ser la logística o la localización de empresas o servicios que requieran esa ubicación estratégica.

Favorecer y potenciar el transporte público, no solo ferroviario, sino también autobuses y taxis en distintas modalidades, se plantea como una necesidad que debe explorar las posibilidades de sistemas más flexibles, apoyados en las nuevas tecnologías.

Retirar a un segundo plano los coches se muestra como una fórmula necesaria para liberar espacio público en las zonas urbanas y también para favorecer el uso de las calles por los colectivos que sufren más su presencia. La infancia expresa en sus talleres la falta de autonomía y seguridad tanto en zonas urbanas como en los núcleos rurales donde niñas y niños quedan muy aislados. En este sentido, varios grupos han visto cómo la presencia infantil en calles y cales es un indicador de la calidad de vida del Concejo y plantean distintas fórmulas para conseguir que vuelvan a recuperar su espacio.

Esta gestión del parque de vehículos requiere tener muy clara la política de aparcamiento. El grupo dedicado a plantear propuestas habla de “valentía” para proponer restricciones que inicialmente pueden no ser muy populares para la opinión pública, pero que van a mejorar la calidad de vida de toda la población.

Contar con un buen plan de movilidad parece también un requisito imprescindible que complementa al PGOU. Esta herramienta permite que las medidas tengan coherencia entre sí para conseguir realmente un cambio en la jerarquía de la movilidad donde peatones, ciclistas y transporte público, tengan el mayor protagonismo.

2. PRINCIPALES RETOS PARA ORIENTAR EL DEBATE

De todo lo analizado hasta ahora, se propone centrar la mesa de debate en los siguientes aspectos:

- **El papel de Castrillón en la movilidad nacional, regional y comarcal.** Muchas de las decisiones relacionadas la red de ferrocarriles y carreteras o el puerto y aeropuerto, excede el ámbito municipal. No obstante, es importante formular la pregunta de qué papel quiere jugar Castrillón para poder incidir en esas decisiones y para poder armonizar la política local de movilidad con las distintas escalas ¿Cómo se articulan las distintas escalas? ¿Qué papel juega el planeamiento urbanístico en estas decisiones estratégicas? ¿Qué papel quiere jugar Castrillón en el ámbito regional y cómo se traduce esta en el Plan General?
- **Red peatonal y ciclista del Concejo.** De forma insistente se plantea la necesidad de crear una red peatonal y ciclista que conecte los núcleos rurales entre sí y con el ámbito urbano ¿Cómo se articula y armoniza la red de carreteras con esta red blanda? ¿Se trata de una red segregada o hay que transformar y “domesticar” la red existente para que sea compatible y seguro caminar y pedalear por ahí? ¿Qué papel pueden jugar los caminos rurales? ¿Qué criterios se ha de seguir para hacer una red “eficiente” y a su vez integrada en el paisaje?
- **Un territorio articulado y complejo.** La movilidad aparece como un elemento esencial de la articulación territorial y en la relación entre el ámbito rural y urbano. De alguna manera, la conectividad va a pesar en la necesidad de crear o no equipamientos en los distintos núcleos rurales y urbanos ¿Hay que apostar por unos núcleos autosuficientes o es más interesante concentrar los servicios donde hay más densidad de población?
- **La equidad social de la sostenibilidad.** Parece que el futuro de la movilidad sostenible se asocia, entre otras cuestiones, con la electrificación del parque de vehículos. Pero también esta fórmula puede crear desigualdad e impacto en aquellos colectivos que por edad, condición o renta no pueden acceder a este tipo de vehículos. ¿Qué significa una política de movilidad sostenible que incorpore la perspectiva de género y generación? ¿En qué tipo de medidas se traducen?

3. UNAS NOTAS DEL PONENTE, ALFONSO SANZ, PARA SITUAR EL DEBATE

La singularidad de los debates sobre movilidad.

La movilidad es un asunto omnipresente en las conversaciones y, también, en los debates sobre la política municipal. Las noticias y reclamaciones sobre el aparcamiento, el transporte público, la circulación de vehículos, la caminabilidad, etc., están presentes un día si y otro también en los medios de comunicación.

Pero ¿es coherente esa permanente presencia con la envergadura de los problemas? ¿o se están invisibilizando otros asuntos que resultan más difíciles de afrontar como la vivienda?

¿Cómo se puede discutir sobre movilidad con personas expertas de la movilidad propia? Personas expertas que manifiestan sus necesidades individuales y a veces no contemplan los bienes colectivos o las necesidades colectivas.

La movilidad concita, por tanto, debates encendidos, en los que las voces más altas y airadas tienden a ser más escuchadas, y trufados de intereses individuales que hace falta filtrar desde la perspectiva de la política pública.

La transición socioecológica y la movilidad. Algunos apuntes de partida.

Hay un amplio reconocimiento de que el actual modelo de movilidad, la manera en que nos desplazamos y desplazamos bienes, tiene un elevado impacto ambiental y social. Se comprende que esa movilidad tiene consecuencias, pero quizás no siempre se expresa el cuadro completo, es decir, la responsabilidad del transporte con respecto a diferentes aspectos interrelacionados:

- El cambio climático o la pérdida de biodiversidad
- El uso de materias primas no renovables (como los combustibles fósiles)
- La salud: contaminación atmosférica, ruido, sedentarismo, siniestralidad vial.
- La equidad y la autonomía en el desplazamiento y el uso del espacio público y el viario.

Varios de los asuntos resaltados en los talleres de futuro tienen que ver con esas consecuencias del modelo de movilidad.

Sin embargo, conviene recordar que algunas soluciones que se proponen para resolver esos impactos se quedan muy cortas en intensidad o se alargan excesivamente en los plazos. Téngase en cuenta que la Unión Europea se ha comprometido a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en un 55% para 2030

Dos datos para aquilatar ese asunto:

- El transporte es responsable de la mitad de las emisiones de gases de efecto invernadero en España. Una lectura directa del Inventario Nacional de Emisiones indica que es solo del 27%, el sector de mayor contribución, por encima del industrial. Pero es una imagen parcial. Faltan las emisiones de la movilidad eléctrica (ferrocarriles y coches), faltan las emisiones de la fabricación de vehículos y la construcción de infraestructuras y, falta, también el transporte internacional aéreo y marítimo.
- Sin contar las otras fases de la movilidad (fabricación de vehículos y combustibles, construcción y mantenimiento de infraestructuras, gestión de residuos), las emisiones de camiones, aviones y barcos, los vehículos de electrificación más incierta, suman aproximadamente la mitad del total. No basta con electrificar el automóvil.

El planeamiento urbanístico y la movilidad. Oportunidades y límites.

Aspectos en los que el planeamiento tiene mucho que aportar:

- La estructura de los usos (dónde se sitúa qué) incluyendo el aparcamiento
- Las infraestructuras (cuáles hacen falta y cuáles requieren contar con espacio reservado)
- La gestión de las infraestructuras (identificación de jerarquías y necesidades, viarias y ferroviarias, para modos motorizados y para modos activos) incluyendo las de aparcamiento.
- Las regulaciones

Los límites:

- La política de movilidad es, sobre todo, una política de gestión y no puede esperar al planeamiento
- La política de movilidad está conformada por las prácticas y la cultura de varias administraciones (gobierno del Principado, gobierno central, autoridad del Transporte de Asturias)
- Y condicionada por otras políticas y segmentos de la administración pública (medio ambiente, agua, costas).

La movilidad soñada y sus límites. Algunos lugares comunes que conviene revisar

- Un transporte público de alta calidad (frecuencias, destinos, velocidad)
- Unos itinerarios cómodos y seguros para caminar y pedalear
- La electrificación del automóvil (qué supone y qué resultados proporciona)

4. RESUMEN DEL CONTENIDO DEL DEBATE

A continuación se resume los principales temas tratados y el alcance de los mismos.

CASTRILLÓN Y LA INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE SUPRAMUNICIPAL

- Castrillón es un municipio muy complejo porque en un su término municipal tiene infraestructuras de transporte de ámbito transnacional -puerto y aeropuerto- red de infraestructuras de ámbito nacional -red de carreteras y ferrocarril- así como infraestructuras regionales -carreteras y FEVE-. Esta situación de partida crea una enorme complejidad porque las decisiones sobre estos sistemas desbordan el ámbito de competencia municipal. No obstante, inciden en el planeamiento tanto en cuanto a reserva de suelo como normativa sectorial que hay que atender.
- En el proceso de participación se muestra especial interés por favorecer el ferrocarril como un medio de transporte de ámbito metropolitano, regional e incluso local ya que la infraestructura del FEVE une varios núcleos del municipio. En la mesa se habla de que hay una infraestructura densa de ferrocarril, una gran inversión que surgió al calor de la minería y la industria, y que poco a poco se desvanece y desatiende. Frente a otras zonas de España como País Vasco, Cataluña o Valencia que han transformado la red ferroviaria industrial en un sistema de transporte metropolitano, en Asturias se está dejando morir.
- Actualmente el FEVE tiene pocos servicios y muchos incidentes, lo que hace que no se conciba por parte de la población como un sistema de transporte frecuente y fiable. En una espiral que se retroalimenta, la falta de demanda compromete la inversión y la reactivación de esta red de ferrocarril.
- Dado que la promoción del transporte colectivo y especialmente el ferrocarril va totalmente en línea con las políticas de descarbonización y lucha contra el cambio climático, se ve que el Ayuntamiento, junto con otros municipios afectados, puede jugar un papel reclamando a las administraciones del Estado y del Principado la reactivación de este sistema.
- En cuanto a las competencias municipales, hay una tarea de integrar las estaciones existentes en el tejido urbano y hacer amigables y accesibles los accesos y conexiones, que ahora mismo están descuidados.
- Laureano López comenta el acuerdo reciente con ADIF para crear un aparcamiento próximo a la estación del FEVE de Piedras. Esta operación debería de ir acompañada de mejoras en las estaciones y en los accesos al tren.
- La idea surgida en los talleres de conectar el aeropuerto con la red de transporte ferroviario cobra sentido si hay una apuesta regional y nacional por promover el sistema ferroviario de cercanías y del FEVE en Asturias. En la mesa se ha hablado de que resulta necesario intervenir en los nodos y en las conexiones regionales para tejer esta red. Se habla en concreto de resolver el nodo de Villabona como

requisito para generar un sistema ferroviario articulado. Como ha expuesto el ponente, Alfonso Sanz, no se trata solo de tener una infraestructura, sino que hay que crear un sistema que ofrezca servicios competitivos. Como ejemplo se ve cómo el FEVE que cuenta con unas vías y unas estaciones, no consigue dar un servicio adecuado. Todo el mundo coincide que hay que ampliar horario, incrementar servicios y mejorar cuestiones como las tarifas o la señalética para facilitar y generalizar su uso.

- Por otra parte, se sabe que la llegada del tren de Alta Velocidad a Asturias va a competir con el aeropuerto y se prevé un fuerte descenso de pasajeros, al menos de aquellos con origen en el territorio nacional que fácilmente van a optar por el tren.
- También se habla de un proyecto que no ha prosperado dirigido a convertir el aeropuerto y su entorno próximo en una plataforma logística de mercancías de ámbito europeo.

PLANEAMIENTO Y MOVILIDAD

- Alfonso Sanz comenta que el papel principal que desempeña el urbanismo, en relación a la movilidad, tiene que ver con dónde se ubican los usos para reducir las necesidades de movilidad y generar espacios de fácil accesibilidad. Esa es la tarea principal del planeamiento: dónde se sitúan los equipamientos y los centros generadores de movilidad -como el empleo- en relación a los lugares de residencia y cómo se conectan entre sí.
- También el planeamiento reserva suelo para infraestructuras y define el carácter de la red. Como se va viendo a lo largo de todo el debate, una parte importante de las decisiones relacionadas con la movilidad tienen más que ver con la gestión que con el urbanismo. En ese caso, la figura principal de planificación es el plan de movilidad.

PLAN DE MOVILIDAD

- El plan de movilidad sostenible que tiene Castrillón no fue aprobado porque faltaban aspectos como el informe ambiental y la incorporación de la perspectiva de género. No tener una herramienta de planificación de la movilidad dificulta la coordinación y la coherencia de las medidas.
- En el caso de Castrillón, el plan de movilidad tiene que contemplar esta doble realidad marcada por la fuerte estacionalidad turística y el incremento de población durante los meses estivales. Son dos escenarios distintos que deben contemplarse para hacer unas propuestas adecuadas.
- Se considera, por lo tanto, como una de las tareas esenciales revisar y actualizar el plan de movilidad para poder aprobarlo y que guíe la política municipal en materia de movilidad.

- Este plan puede redactarse antes del PGOU o en paralelo. En ambos casos, tienen que estar estrechamente coordinados para que haya sinergias y coherencia entre la política territorial y la de movilidad.

RED DE MOVILIDAD ACTIVA

- Otro de los temas que ha centrado el debate tiene que ver con las conexiones peatonales y ciclistas que unen los núcleos rurales entre sí y con las zonas urbanas. Hay un interesante debate inicial sobre el declive del medio rural y las posibilidades reales de intervenir y transformar este ámbito ante el abandono de la actividad agraria tradicional.
- La cuestión de la red de movilidad activa que se planteaba con insistencia en el proceso de participación, conduce a la pregunta de si conviene segregar la infraestructura -con la creación de carriles ciclistas y aceras- o debe ser integrado con fórmulas de coexistencia de tráficos en el viario rural y urbano. El experto invitado plantea, de nuevo, que se trata de gestionar la red existente desde la perspectiva de la sostenibilidad y la equidad y que para ello la herramienta principal es el plan de movilidad. Hay que ir estudiando caso a caso, núcleo a núcleo, las distintas opciones para ir tomando las medidas más adecuadas a cada situación. No hay una respuesta única.

CAMINOS RURALES

- Los caminos rurales podrían jugar un papel mucho más interesante en la conectividad municipal. Ahora mismo hay un problema de saber cuál es el patrimonio público. Hace falta hacer un inventario de caminos y saber su estado para poder integrar e intervenir en esta importante red. Parece una tarea ingente cuando se abarca todo el término municipal, pero ese estudio podría hacerse por fases y centrarse en el entorno de los núcleos y en las conexiones principales para ir poco a poco deslindando y recuperando esta red en todo el territorio municipal.
- Además de favorecer la conectividad entre el mundo rural y el urbano, la red de caminos rurales es un recurso magnífico para las actividades agrarias propias de ese ámbito, así como para desarrollar actividades deportivas y culturales.

MOVILIDAD INFANTIL Y JUVENIL

- La movilidad de la infancia está comprometida cuando el sistema principal de transporte es el automóvil privado. Se habla de las dificultades de la infancia y los jóvenes para moverse con libertad, especialmente en los núcleos rurales. Incluso salir de casa se hace difícil cuando hay una carretera en la puerta. Aunque el tráfico sea limitado, el diseño del viario hacen que tengan prioridad el transporte motorizado, inhibiendo la presencia de peatones y ciclistas, especialmente los de menor y mayor edad.

- Se plantea la necesidad de domesticar el tráfico en los entornos escolares y en los accesos a equipamientos para facilitar que quienes no tienen o no pueden utilizar vehículo puedan tener autonomía para llegar por sus propios medios. Contemplar en el planeamiento un tratamiento especial de los entornos escolares y del conjunto de equipamientos va en línea con la perspectiva de género y generación.

MESAS INTERSECTORIALES VIVIENDA Y EQUIPAMIENTOS

Se celebró el viernes 24 de marzo de 2023 de 10.00 a 13.00, en la Sala de Prensa - Centro Cultural Valey. Fueron invitados Koldo Tellería y Nora Erdozain, como personas expertas.

Asistentes a la mesa:

- Laureano López – Concejal de Urbanismo y Participación
- Óscar López – Antropólogo
- Sonia Álvarez – Arquitecta municipal
- Ana Sastre – Arquitecta municipal
- Elena Venta – Asuntos Sociales
- Carmen Muñoz - Arquitecta
- Álvaro Portela – Arquitecto municipal
- Enrique Balbín - Arquitecto

Moderadora: Marta Román – Gea21

1 HABITAR CASTRILLÓN: LA VIVIENDA EN EL PROCESO DE PARTICIPACIÓN

El tema de la vivienda ha estado presente en los talleres y surgió de manera explícita en tres de los cinco grupos que elaboraron escenarios de futuro (Agentes Económicos, Ciudadanía y responsables Políticos). El grupo que más intensamente habla de esta cuestión es el de ciudadanía donde estuvieron las personas más jóvenes que asistieron al taller. Desde la perspectiva generacional se traslucen las dificultades que tiene para la emancipación y por eso surgen ideas y propuestas vinculadas a las políticas de vivienda.

Afrontar el problema del envejecimiento y de la despoblación, presente en todos los grupos y especialmente como escenario negativo, parece que implica resolver qué fórmulas hay que articular para proporcionar vivienda asequible y bien dotada para la población que quiere quedarse a vivir en Castrillón o bien acudir al municipio por sus buenas condiciones.

Castrillón tiene política de vivienda pública y este hecho puede ayudar a explicar por qué no ha estado más presente en el debate que se ha abierto ¿Se considera que es suficiente y adecuada?

También ha surgido el tema de la vivienda desde la perspectiva de la gente mayor. En este caso no tanto como necesidad habitacional, sino más bien como fórmula para afrontar la vejez en buenas condiciones. Frente a las residencias, hay alternativas de viviendas con servicios comunes que permiten prolongar la autonomía y la sociabilidad de las personas mayores. En este sentido, las fórmulas que se han planteado no son exclusivas para la tercera edad, sino que se proponen soluciones que pueden beneficiar también a las personas jóvenes o a las que menos recursos tienen.

En los talleres se ha hablado continuamente y de muy diversa manera de articulación y equilibrio territorial y, en este sentido, la política de vivienda ha estado presente en dos aspectos clave:

- Evitar que lo urbano marque la pauta de todo el territorio del Concejo y el uso residencial -tanto de primera vivienda como vacacional- se extienda por los núcleos rurales comprometiendo su vocación agropecuaria y creando expectativas económicas difícilmente superables por la actividad rural.
- Favorecer usos mixtos. Se habla siempre de un equilibrio dotacional y eso significa que los equipamientos y servicios tienen que estar bien distribuidos e integrados en los espacios residenciales, tanto urbanos como rurales. La cuestión es cómo dotar a un hábitat disperso y de bajas densidades con nodos que resulten fácilmente accesibles y que sean viables, porque atienden a un umbral básico de población.

La perspectiva de la sostenibilidad está presente, tanto en cuanto a la rehabilitación del patrimonio construido, del que muchos grupos han hablado, como en relación a la eficiencia energética y a el uso de materiales y sistemas bioclimáticos de construcción. En este sentido, hay que valorar cómo articular esta mejor calidad constructiva con el acceso a la vivienda de la población con menos recursos. La equidad social y la perspectiva de género deben siempre estar presentes en el análisis de la sostenibilidad para evitar la polarización social que se ha descrito como una de las amenazas posibles.

2 PRINCIPALES RETOS PARA ORIENTAR EL DEBATE

Se propone centrar el debate en los siguientes aspectos:

- **Un territorio articulado y complejo.** Cómo vincular los desarrollos residenciales y los espacios ya consolidados con los equipamientos y servicios. Nadie quiere ciudades o núcleos dormitorio, sino un tejido rico donde se entremezclen usos y actividades y donde resulte fácil la vida cotidiana ¿Cómo se puede realmente favorecer la mezcla de usos en las zonas urbanas? ¿Qué mecanismos tiene el planeamiento? ¿Qué otras políticas son necesarias para favorecer esta diversidad de usos?
- **Innovación en políticas públicas de vivienda.** Se proponen nuevos modelos de vivienda intergeneracionales con servicios compartidos. Este aspecto parece interesante porque puede ser una solución para prolongar la autonomía de personas mayores y también para favorecer la emancipación de jóvenes. La cuestión es si estos nuevos modelos de vivienda con servicios comunes, que ahora mismo desarrollan cooperativas, son una fórmula minoritaria o puede formar parte de la política pública de vivienda. En este caso, ¿cuáles son los cauces y fórmulas que hay que articular para generar viviendas con servicios comunes y cuál debe ser el papel de las administraciones?
- **El equilibrio entre el ámbito rural y urbano.** Hay una cuestión que surge y es el riesgo de que aquellos núcleos rurales mejor conectados se conviertan en núcleos residenciales o vacacionales. Una normativa demasiado restrictiva en el ámbito rural excluye y expulsa a la población y puede conducir a un incremento de viviendas vacías. Pero abrir la mano a la edificación de viviendas genera riesgos de urbanizar el campo ¿Qué mecanismos permiten un cierto dinamismo residencial en las zonas rurales y, a su vez, evita que este uso comprometa su vocación agropecuaria, que públicamente se defiende?
- **La equidad social de la sostenibilidad.** Se habla de rehabilitación del patrimonio y también de soluciones bioclimáticas en vivienda, pero los costes son elevados y parece que resulta mucho más sencillo y barato construir de nueva planta con materiales y sistemas menos sostenibles. ¿Cómo puede el planeamiento premiar y favorecer la rehabilitación y las soluciones bioclimáticas sin excluir a quienes menos recursos tienen? ¿Cómo se integran en la normativa urbanística? ¿Qué papel puede jugar el parque de vivienda pública en este cambio de modelo?
- **Equidad de género y generación.** Castrillón busca un modelo territorial y urbano que favorezca la igualdad entre hombres y mujeres y también al equilibrio entre generaciones ¿Cómo se traduce al planeamiento un modelo urbano que incorpora estas perspectivas en relación a la vivienda?

3 RESUMEN DEL CONTENIDO DEL DEBATE

Un ejemplo del País Vasco de “acupuntura territorial” para inspirar

Castrillón tiene una enorme diversidad de situaciones que hay que atender en la planificación del territorio. Los arquitectos y ponentes de la sesión, Nora Erdozain y Koldo Tellería, comentan el caso del municipio de Usurbil, en el País Vasco, que guarda alguna relación con Castrillón. Se trata de un municipio con tres núcleos de población: uno más urbano con industria; otro de carácter rural, pero sometido a las dinámicas metropolitanas de San Sebastián-Donostia; y un tercero rural con actividad primaria en declive.

La redacción del plan de ordenación se ha realizado desde dentro del Ayuntamiento - contratando a una arquitecta para este fin- y realizando un trabajo muy estrecho de coordinación política, técnica y social. No hay una receta única que sirva para todo el término municipal, sino un trabajo de “acupuntura territorial” donde van entendiendo y planteando las decisiones de cada uno de los ámbitos en función de su situación y contexto. En este sentido, no valen las mismas determinaciones para los dos núcleos rurales porque no tienen las mismas condiciones ni la misma presión urbanística uno y otro.

También han revertido algunas de las determinaciones del PGOU anterior porque se redactó en un momento donde se planteaba un crecimiento urbanístico que no incorporaba cuestiones ambientales ni la requerida perspectiva de género. Han conseguido replantear la urbanización de una zona urbana ya comprometida, aplicando nuevos criterios y con un trabajo intenso de negociación con la propiedad y los promotores.

Dinamizar el suelo rural con propuestas menos coercitivas y más propositivas

Se comenta que está cambiando el marco porque se está redactando la nueva Ley de Suelo del Principado de Asturias, y ya existe un borrador. El grupo habla de la orientación de la legislación de suelo vigente que se centra en zonificar y segregar usos frente a una concepción más relacional que asuma el territorio como el ámbito que permite la transferencia en redes, una economía mixta y una mejor adaptación a los cambios.

Esto tiene relevancia en el espacio urbano, pero se habla especialmente de los suelos del ámbito rural. En Asturias el núcleo rural está considerado como Suelo No Urbanizable y este aspecto tiene muchísimas repercusiones porque compromete enormemente su dinamismo. Se comenta que en Asturias se introdujo el concepto del “suelo rural cantábrico” que englobaba mejor la realidad geográfica y la forma de aprovechamiento del territorio de Asturias. El marco legal vigente lo contempla como no urbanizable en sus dos figuras principales: el TROTU - texto refundido de las disposiciones legales vigentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo- y ROTU -Reglamento de Ordenación Territorial y Urbanismo-. El grupo considera desacertado que desatienda la singularidad rural. Hacen hincapié en la necesidad de

flexibilizar las posibilidades del suelo rural porque ahora mismo todo lo que no está previsto, se prohíbe y, por lo tanto, se inhiben los usos emergentes.

Una fórmula que podría ayudar a flexibilizar esa situación es que el crecimiento rural tenga en cuenta la filiación o la relación con la vivienda original, como las “Quintanas Tradicionales” que es un sistema que contempla construir algo nuevo cuando hay un vínculo con lo originario. Se habla de poder hacer “discriminación positiva” para favorecer el derecho de arraigo y facilitar que se queden las familias hasta el segundo grado. Ahora se permite la vinculación agraria, pero parece que no es suficiente. Esta cuestión es delicada, pero hay que plantear fórmulas que no cierren o limiten la renovación de la actividad agropecuaria y un cierto crecimiento edificatorio por el temor a que se pervierta su vocación y se urbanice ante la presión turística o urbana. Se comenta, por ejemplo, la dificultad actual para legalizar la división horizontal de naves o viviendas rurales, cuando esa posibilidad permitiría hacer pequeños talleres o pequeñas empresas de transformación que ahora no tienen cabida.

Necesidad de una política de vivienda municipal: inventario de patrimonio municipal y nuevas formas de intervención

Otra de las cuestiones que aborda el grupo es la necesidad de que el municipio tenga una política de vivienda propia. Ahora mismo es subsidiaria de la del Principado - gestionadas a través de VIPASA- y hace una labor fundamental de cesión de suelo público. Actualmente existe un convenio con la Fundación San Martín que inicialmente surgió para luchar contra el chabolismo. También esta Fundación hace de intermediación para avalar el alquiler. Para emergencia social también está el programa “Avilés Alquila” que llega a acuerdos con inmobiliarias.

El grupo comenta que el Ayuntamiento tiene mucha mayor capacidad de intervención del que ahora mismo ejerce y que hay que debería explorar esa misión. Se ha visto que incluso una cuestión básica, como es la cesión de suelo, se está convirtiendo en una tarea enormemente compleja porque falta un inventario actualizado y en condiciones para conocer la situación del patrimonio municipal. El grupo plantea la necesidad urgente de llevar a cabo ese inventario del suelo municipal y también del patrimonio construido.

La falta del inventario hace que se termine construyendo en los suelos disponibles que normalmente son de equipamientos, lo que compromete a futuros la dotación de esos nuevos barrios. Otra cuestión es lo que comentan que se ha planteado en el País Vasco y es considerar parte del parque público como “vivienda dotacional” cuando se destina a colectivos específicos y cuando tiene un uso temporal limitado.

Vivienda intergeneracional y otras formas de vivienda pública

Se comenta el ejemplo de Usurbil de la puesta en marcha de un modelo de vivienda intergeneracional, que fue una propuesta planteada en el proceso de participación de Castrillón. Se trata de una modalidad de vivienda colectiva que incluye a personas jóvenes y a mayores en circunstancias diversas. En el ejemplo de Usurbil, el Ayuntamiento está construyendo 18 viviendas y se pretende que sea autogestionada. En principio, las personas que están van a vivir allí van a redactar su propio reglamento de uso.

El propio grupo cuestiona que sea fácil que se pueda llevar a cabo la autogestión sin acompañamiento público, dado los perfiles diversos de solicitantes de vivienda pública. En el parque público de Asturias, esa labor ahora mismo la hace VIPASA. Se concluye que, en caso de que Castrillón aborde la promoción de vivienda en diversas modalidades, sería necesario crear una oficina de gestión municipal ya que la construcción requiere siempre una importante tarea de mantenimiento y mediación.

Otro aspecto que se aborda es valorar si hace falta un censo de vivienda vacía que alguna de las personas del grupo plantea que en Castrillón no es un problema relevante. Lo que el grupo coincide es que la puesta en uso del parque vacío requiere del apoyo y sostén público para facilitar el alquiler. Una encuesta realizada a propietarios de vivienda, mostró que el mayor reparo para poner esas viviendas en el mercado era el miedo a los desconocidos, a la falta de confianza en que vayan a cuidar o a pagar regularmente. La administración pública puede hacer de puente y avalar esos alquileres para facilitar que se pongan en uso.

Así mismo, en la misma línea, se plantea la idoneidad de que las ayudas a la rehabilitación vayan vinculadas a que se pongan en alquiler, cuando se trata de viviendas vacías.

Algunas conclusiones de este debate

En conclusión, cuando se habla de la capacidad del planeamiento urbano para dar cabida a nuevas formas de habitar que permitan el reequilibrio territorial del uso residencial y un acceso más justo a la vivienda por parte de la población, surgen algunos aspectos básicos:

- Dentro del marco legislativo vigente, hay que buscar fórmulas que permitan favorecer el desarrollo económico de los núcleos rurales y una posibilidad que se abre es la filiación o relación con la vivienda original que permita ampliar las construcciones o hacer división horizontal.
- Por una parte, se ve la necesidad de que el Ayuntamiento cuente con un inventario actualizado del patrimonio público para saber con qué suelo cuenta y pueda preservar y hacer un buen uso de ese recurso escaso y tan valioso.

- A su vez, se ha visto que el poder local puede ampliar su capacidad de intervención en el sector de la vivienda. Para ello, ha de marcarse unos objetivos claros y explorar todas posibilidades que le brinda ese marco de competencias para intervenir. Esta participación puede ir desde la construcción de vivienda, la adquisición de un parque público de vivienda construida, el apoyo a la rehabilitación, la intermediación para el alquiler, o la penalización fiscal de la vivienda vacía, entre otras cuestiones.
- Por último, la gestión cobra mucho peso para poder acometer una política de vivienda municipal. Esto requiere crear una oficina u órgano similar que esté bien dotado con recursos humanos cualificados y con capacidad de actuación.

MESA INTERSECTORIAL DINAMIZACIÓN DEL MUNDO RURAL

Se celebró el Jueves 30 de marzo de 2023 de 10.00 a 13.00, en la Sala de Prensa - Centro Cultural Valey. Se invitó a Laura López Díaz (Arquitecta y urbanista), como experta.

Participantes en la sesión:

- Laureano López – Concejal de Urbanismo y Participación
- Sonia Álvarez – Arquitecta Ayuntamiento Castrillón
- Ana Sastre – Arquitecta Ayuntamiento Castrillón
- Alicia Vaquero – Arquitecta técnica, Ayuntamiento de Castrillón
- Álvaro Portela – Arquitecto Ayuntamiento Castrillón
- Enrique Balbín – Arquitecto y urbanista
- Montse Rodríguez – Asociación vecinos La Plata
- Mónica Menéndez – Asociación de vecinos de Pillarno
- Ramón Hevia – Arquitecto y emprendedor
- Elena Venta - Trabajadora social y responsable del Plan de Infancia
- Lucía Iglesias –Técnica igualdad Ayuntamiento de Castrillón
- Lorena García- Oficina técnica Ayuntamiento de Castrillón

Moderadora: Begoña Pernas – Gea21

1 EQUILIBRAR LO RURAL Y LO URBANO: LA DINAMIZACIÓN DEL MUNDO RURAL EN EL PROCESO DE PARTICIPACIÓN

La supervivencia del mundo rural, de su cultura y de su economía, de su hábitat y de sus habitantes, fue un tema clave en el proceso de participación. Es claramente uno de los retos del futuro de Castrillón, una seña de identidad y una oportunidad para cambiar o mejorar las políticas públicas. La región es un territorio mixto y complejo, una característica muy asturiana que consiste en conservar agricultura y ganadería, junto a espacios no explotados, vida urbana y servicios, e industria. La voluntad de las personas participantes es mantener esa historia y conservar el territorio, pero de una manera viva que lo transforme.

Solo cambiando puede subsistir el campo sin convertirse en otra cosa, en un espacio residencial o turístico sin contenido cultural y económico propio. Por eso, y aunque suene paradójico, el grupo que trabajó sobre el futuro del mundo rural no paró de hablar de nuevos conceptos y de invención o adaptación de las políticas europeas de sostenibilidad o digitalización, además de las urbanísticas. Pues en un Plan general de ordenación, hace falta crear o adaptar las figuras si se quiere responder a los problemas del campo, y es necesario pensar desde el mundo rural la fiscalidad, la política de vivienda, la economía o la movilidad. El concepto de la Asturias vaciada apareció como el peor escenario.

¿Cuáles son los temas principales que aparecen en los grupos?

El principal es responder a las necesidades de una población envejecida y al mismo tiempo atraer o conservar población en edad activa, revirtiendo la pérdida demográfica. Para ello, es esencial asegurar un bienestar igual para las personas que viven en núcleos rurales, descentralizando los servicios y equipamientos, o adaptando los mismos a esa realidad dispersa, desde los servicios de salud a los de educación o cultura. La propia administración debe crear una forma nueva de relacionarse, facilitando trámites o gestiones a personas que viven más alejadas de las ciudades.

Dentro de esa línea de equidad territorial destaca la cuestión de la movilidad, la necesidad de articular el territorio sin anular su singularidad, creando diferentes medios de transporte, con especial atención a la conservación de caminos y sendas.

Para lograr que el mundo rural no muera, se consideró esencial una política específica de vivienda y rehabilitación, con ayudas fiscales o directas para conservar y arreglar las casas, para poder heredarlas y para poner en producción tierras o edificios que se encuentran ahora infra utilizados o abandonados. Si se desea revivir el mundo rural hay que ayudar de manera decidida a sus habitantes, con normas específicas para el uso y para la puesta en valor. Limitar la conversión de estos espacios en zonas dormitorio o residenciales, o bien abandonadas, asociando la vivienda con el trabajo y la vida cotidiana, es un reto importante para el plan.

La diversificación económica fue otro tema clave: combinar usos puramente agrícolas y ganaderos con nuevos y viejos oficios artesanales o industriales, y todo ello con formas de turismo que ayuden a mantener el paisaje. Junto a eso se necesita fomentar la vida cívica y cultural, el asociacionismo y la comunicación, digital y directa, para evitar el aislamiento y la pérdida de visibilidad y de poder.

A continuación indico algunos de los temas sobre los que queremos verse tu ponencia inicial - de unos veinte minutos- para centrar el debate:

2 PRINCIPALES RETOS PARA ORIENTAR EL DEBATE

Se propone centrar el debate en los siguientes aspectos:

- **Cómo innovar en los servicios y equipamientos públicos para que respondan a las necesidades específicas del mundo rural.**

Se trata de analizar los equipamientos y servicios de Castrillón para ver cómo se adaptan a las necesidades de núcleos rurales, dispersos o alejados: qué cambios hay que hacer en el diseño y la gestión de los equipamientos, en la organización de la administración, en las normas o formas de acceso a ayudas o subvenciones, en las políticas de movilidad o de vivienda, para lograr un trato igual al campo.

La posibilidad de tener condiciones de vida adecuada, ¿supone tener equipamientos distribuidos por el rural o tener acceso fácil a ellos? ¿Cuáles son los servicios esenciales de los que no se puede prescindir? ¿Hay que apostar por unos núcleos autosuficientes o es más interesante concentrar los servicios donde hay más densidad de población y asegurar el acceso?

- **Cómo mantener las casas, las aldeas y las tierras habitadas y con uso.**

El grupo de futuro se preocupó especialmente por la cuestión de la vivienda rural. Es necesario saber cuál es el patrimonio y su estado físico y jurídico, para recuperar casas, rehabilitar lo existente, facilitar su uso a sus propietarios, a sus herederos, o a otras personas dispuestas a residir y trabajar en el mundo rural.

Para ello, la política urbanística se tiene que aliar con la fiscal y con otras intervenciones con el fin de no perder ese patrimonio. Hacer un inventario y un plan de rehabilitación, llegar a acuerdos con propietarios, proponer un sistema de alquiler a nuevos vecinos, facilitar cambios en la normativa y al mismo tiempo limitar la construcción de vivienda solo residencial en núcleos cercanos a las ciudades, etc. Hay que hacerse estas preguntas: ¿Qué es lo que interesa conservar? ¿Qué se hace con el patrimonio sin uso? ¿Cómo evitar que la rehabilitación sea un factor de exclusión de quienes no pueden asumir esos costes?

Y en cuanto a nuevos residentes: ¿Cómo se puede favorecer, a través del planeamiento, vivienda para jóvenes en zonas rurales? Permitir la construcción de vivienda conlleva el riesgo de que se llene de primeras o segundas residencias, especialmente en los núcleos mejor conectados ¿Cómo se puede evitar esa deriva? ¿Qué regulación precisa?

- **Cómo promover una economía propia del mundo rural que lo transforme sin destruir su carácter.**

Es un reto a medio camino entre la mesa sectorial de economía y la del mundo rural. La idea es dar facilidades, de uso de tierras, de licencias, de espacios o edificios públicos o privados, para aquellas actividades que puedan desarrollarse en núcleos rurales, desde

las más tradicionales a las más modernas, siempre que apoyen su vitalidad y su conservación. Para ello, el mundo rural asturiano necesita ayudas y cambios fiscales o de otro tipo que ayuden a los y las productoras, agricultores, artesanos, negocios de turismo o culturales, servicios, etc. a sobrevivir y a despegar.

En particular se puso el acento en las condiciones para la explotación de tierras en desuso y en la gestión de los montes y del agua. ¿Qué significa eso a efectos de planeamiento? ¿Qué reserva de suelo hace falta para no asfixiar el desarrollo rural? ¿Qué tipo de infraestructuras precisa?

- **Cómo adaptar las políticas públicas, europeas, regionales y locales al mundo rural.**

De manera transversal, surgió en el debate una interesante discusión sobre los conceptos y las políticas que se aplican en el territorio y que a menudo no tienen en cuenta la singularidad rural. Desde el término de “Plan de ordenación urbana” a las ayudas europeas, o el carácter muy sectorial de las políticas, o la descoordinación de los actores públicos, todo lleva a la necesidad de pensar de otra manera la acción de las administraciones en este ámbito.

Se propuso coordinar las políticas de urbanismo con las europeas de desarrollo rural, digitalización o sostenibilidad, para que fueran coherentes. Traducir al derecho español las políticas europeas de una manera que asuman los rasgos propios de lo rural. Adaptar el urbanismo a una realidad que exige considerar varios usos superpuestos, flexibilidad y al mismo tiempo protección de los bienes públicos.

3 PONENCIA DE LAURA LÓPEZ PARA SITUAR EL DEBATE

La dinamización del mundo rural es un gran tema, no solo en Castrillón, sino en toda Europa. Y no es un asunto del pasado sino que la relación entre lo rural y lo urbano, entre el campo y las ciudades, es uno de los grandes temas del futuro. Dos son las cuestiones que lo hacen básico: la demografía, y el vaciamiento o radical transformación de un espacio esencial para la supervivencia material y cultural; y el cambio climático, que tensa estas relaciones y obliga a replantear las políticas.

¿Qué es el mundo rural? Rural y urbano aparecen como mundos contrapuestos a partir del siglo XIX, con la industrialización, urbanización y secularización de las sociedades. El campo se define desde la ciudad como atrasado y a la vez se idealiza como la reserva de valores o experiencias más auténticas. Siempre hay una mirada de superioridad de la ciudad y una visión utilitaria del mundo rural, que debe entregar a las urbes mano de obra, alimentos o valores y esencias tradicionales, que está obligado a preservar. “Contrapunto del desarraigo urbano”. Idealizado y subalterno, así se mira y así se describe, una mirada desde la ciudad.

A menudo esta dicotomía tiene más que ver con la riqueza que acumulan las ciudades y la pobreza en la que queda el campo. En todo caso, es mucho más realista ver un continuo urbano-rural en que se mezclan características, pues existen grupos y relaciones comunitarias y tradicionales en el medio urbano, y fenómenos “individualistas” y mercantiles en el medio rural. Es imposible ahora contraponer dos culturas o dos economías. La ciudad difusa se expande en el siglo XX por el territorio y se pierde la capacidad explicativa de la dicotomía urbano/rural. Por lo tanto, la primera dificultad es definir que es el medio rural y qué debe preservarse o dinamizarse.

No existe nada parecido a un entorno “natural”, todo el territorio está construido, cultivado e intervenido desde el neolítico. La configuración física y el clima sí definen este territorio montañoso, donde hay pocas tierras fértiles y el espacio se organiza en minifundios, aldeas, parroquias y concejos generando una gran complejidad social, jurídica y económica. Las praderas explican la importancia generalizada de la ganadería, pero la característica de la región es la presencia de realidades muy diferentes y la dispersión del hábitat.

Respecto al cambio climático, por ejemplo, se habla de que las ciudades son las protagonistas en su mitigación, pero no es así, salvo que entendamos ciudad como todo lo que consume la ciudad. ¿Todo lo que consume una ciudad es medio agrario? Porque la globalización distorsiona y trastoca esa relación, cuando tomamos tomates de Chile y kiwis de Nueva Zelanda.

Podemos preguntarnos qué funciones cumple entonces el medio rural y qué servicios eco-sistémicos presta el campo y son muchos e imprescindibles para la vida: servicios

de abastecimiento, proporcionan regulación del clima, inundaciones, plagas, enfermedades, aire y del agua, diversidad biológica y genética, servicios culturales, identidad, arraigo, belleza, etc. ¿Cómo salir de este embrollo en que se ha metido en el siglo XXI la humanidad? Necesitamos que el campo realice esas funciones o el mundo va a ser otro.

Por lo tanto, hay varios dilemas y mínimos que conseguir:

- La justicia social y unos derechos equivalentes de la población viva donde viva. Son igualmente ciudadanos.
- El mantenimiento y arraigo de población, considerando que los servicios, pero también los espacios de sociabilidad y abastecimiento del mundo rural deben sostenerse: vivienda, comercio, espacios públicos o bares.
- Facilitar la movilidad, usando los caminos pero también el transporte público y el tren, conectando sendas y carriles bici con el tren de cercanías.
- Atraer pobladores, ¿Quiénes? Hay habitantes pendulares, que necesitan estar cerca de sistemas de transporte, y otros que trabajan en el medio rural, tanto en tareas agrícolas o ganaderas como en nuevos empleos o tele trabajando. Tienen otras necesidades y demanda, empezando por las telecomunicaciones.
- Necesidad de ser creativos, innovar, flexibilizar el reglamento, tratar de forma diferente entornos muy distintos en cuanto a parcela, construcción, etc. Con categorías que distingan situaciones, en licencias y permisos. Ahora se consideran núcleos los entes en los que puedes construir una vivienda de 300 metros cuadrados, por cada mil metros cuadrados de superficie, hasta un máximo de seis. Nadie sabe por qué este marco que está en revisión. Pero no se puede tratar todo igual.
- Distinguir cuales están abandonados y no se pueden recuperar, cuales tienen dinámicas de presión inmobiliaria, cuales actividades agrarias y ganaderas, valor patrimonial, etc. En algunos habrá que atraer y dar facilidades, en otros poner límites. No hay muchos instrumentos jurídicos. ¿En qué queremos que trabaje la gente del mundo rural? En lo que la dejemos. Y el urbanismo es una cortapisa terrorífica. Un Ayuntamiento que quiere modificar ordenanzas porque solo permite edificios de 150 metros. Mejor trabajar sobre proyectos que ordenar sin atender a singularidad productiva rural.
- Utilizar la fiscalidad para premiar o facilitar a quien se queda, hace negocios o cultiva en el medio rural, arregla casas, las mantiene, etc.
- Proteger las joyas ecológicas, pero permitir que se trabaje y se viva, facilitando usos nuevos o mixtos. Flexibilidad. Control a posteriori.

4 RESUMEN DEL CONTENIDO DEL DEBATE

El debate recoge en primer lugar la dificultad de definir qué es lo rural y qué debe por lo tanto dinamizarse.

- **No confundir rural y agrario.**

No se cree que la zona de Castrillón pueda considerarse “Asturias vaciada”. La gente vive y trabaja en la comarca en muy diferentes actividades, se mueve en coche para ir a trabajar o a las extraescolares, todo está muy cerca. Es una zona donde ha habido mucho trabajo mixto, entre lo rural y lo industrial. Luego servicios. Y se ha ido abandonando lo agro pecuario. Eso preocupa en cuanto a mantenimiento de los montes o la soberanía alimentaria.

Hay que ser coherentes con la vida real de estas poblaciones. No hay riesgo de despoblación en algunas zonas, como Pillarno, donde hay una gran escuela. Sin duda son lugares atractivos, pues conservan algo de la comunidad tradicional, pero a la vez hay empleo urbano cerca. Han ido perdiendo ruralidad, va a vivir gente de ciudad o la gente de campo trabaja en tareas no agrícolas.

Parece necesario mantener un equilibrio entre atraer nuevos pobladores, inversores o turistas y a la vez preservar el paisaje o la actividad agraria, ese es el reto, pues son cosas contradictorias. Pero son decisiones que se pueden tomar, hay instrumentos siempre que se considere globalmente, y sobre todo se distingan las diferentes situaciones.

Pensar a una escala mayor que el concejo. ¿Qué es rural en Castrillón? Se divide por “el muro de Berlín”, la autopista: lo que pasa en el norte de la autopista y al sur de la autopista no tiene nada que ver, al norte no es un mundo rural, es urbano y sus núcleos son residenciales, pero no tienen una relación con la agricultura, ni con la cultura rural. Se vive como en una urbanización con más verde.

Por debajo de la autopista, en la zona central, Pillarno y otros pueblos, hay que valorar esas concentraciones como lo que son, singulares. El Plan tiene que estudiar qué es lo rural, qué puede explotarse y qué debe protegerse, y desarrollar espacios y diferenciar los de uso turístico y los que tienen actividad propia.

- **El riesgo de proteger y de no hacerlo**

El suelo no urbanizable de interés está protegido y lo está con razón. Otros usos industriales están deseando instalarse. Agricultores no pueden competir con esa presión. No toda actividad puede estar en el medio rural. Las vegas pueden verse transformadas para usos industriales, o para instalar placas solares, estamos renunciando a protegerlas. Estudios de implantación tardan porque llevan trámites y garantías, también de impacto ambiental. Hay mucha competencia por el suelo llano y fértil, que es escaso y que es el más atractivo para cualquier actividad.

Se produce un debate en torno a qué proteger, qué equilibrar, cómo concebir desde el urbanismo lo rural. La Ley 6/90 de Asturias determina qué es el suelo rural (mejor no llamarlo “no urbanizable”), una ley que regulaba usos, no establecía metros de vivienda ni de establos, etc. Esa ha sido la ley vigente, pero se ha ido perdiendo a base de burocracia. Se plantea que “proteger” no es un buen término si no se acompaña de “ayudar” a quien tiene proyectos o cultivos, o al menos de “dejar hacer”.

Protección no puede ser solo prohibir. Hacen falta medidas positivas que permitan crecer el tipo de actividades y de estilo de vida que interesa. Se puede plantear que las vegas de los ríos son terreno no edificable, punto. Es ecosistema que debe mantenerse. Pero además, habrá que hacer algo por ellos: a usted le ayudamos para que pueda cultivar y pueda vivir.

- **Servicios y descentralización.**

El grupo discute sobre la distribución de los servicios. Algunos piensan que no pueden llevarse a todas partes los servicios y las licencias cuando no funcionan ágilmente ni en Piedras Blancas. Otros consideran que falla la asistencia y que sí podría mejorarse. Hay cosas que pueden descentralizarse: poner una furgoneta de soporte médico que vaya a los pueblos, y cuando sea grave, al hospital.

Sobre todo, hay que asegurar los servicios básicos: el agua y su tratamiento, la red de saneamiento, un plan de movilidad que se haga realidad, la red de telecomunicaciones. Se reclaman también mejoras en las escuelas, que están mal presentadas, o poco cuidadas y las familias se van a otros colegios. Fundamental para fomentar la residencia y el arraigo. Ejemplo de San Miguel de Quiloño.

Sinergias entre lo rural y lo urbano. No solo dar facilidades al mundo rural para acceder a zonas y bienes urbanos, también que el mundo urbano valore y conozca lo rural. No queremos un Valey en cada pueblo. Pero se podrían descentralizar eventos o servicios: una obra de teatro o un concierto que se va a representar en la plaza de un pueblo o en escuelas rurales. Que la gente vaya caminando. O abrir un prado para aparcar para ese evento, aunque prefieren imaginar que todo el concejo sea caminable.

- **Vivienda y urbanismo.**

Es fundamental una política que facilite la rehabilitación y alquiler de viviendas vacías. Que la población que quiere una vida en el medio rural tenga esas facilidades. Prioridad en la rehabilitación, pero ajustándose al mundo rural, al menos a los materiales. Con normativa inteligente que lo permita, es decir que gradúe el estilo arquitectónico para integrarse en núcleos consolidados. Tener en cuenta la edificación, no solo casas, sino escuelas, hórreos, la arquitectura industrial, etc. Dar facilidades para rehabilitar, materiales, costes, pero también sostenibilidad. No es fácil.

Política fiscal y de rehabilitación: de la vivienda y de todos los elementos, fuente, camino, hórreo, etc. De nuevo el dilema de la protección. Todo debían ser tejados rojos y negros, pero ahora todo van a ser placas solares y se va a alterar toda la estética. Los pueblos no van a ser lo mismo.

Se plantea una discusión sobre la rehabilitación: mucha gente quiere y construye vivienda nueva, pero también hay proyectos de rehabilitación de casas rurales, más en el Este. La gente sí apuesta por la arquitectura tradicional, sobre todo para el turismo. Incluso para vivienda propia. Más en pueblos que tienen una identidad. Castrillón tiene una historia muy reciente, y crece de otra manera, por extensión. No hay casco antiguo. Castrillón es ciudad dormitorio de Avilés.

Y los pueblos o núcleos que existen no se están vaciando. Habría que rehabilitar o dar uso a alguna quintana, pero en general, no hay centros abandonados como en otros lugares. Población se pierde, pero puede haber mucha demanda de otro tipo. En servicios sociales llevan tiempo buscando viviendas en alquiler en zonas rurales para familias que vienen de vivir en chabolas y precisan casas individuales. Y no lo encuentran. Y las que hay están en malas condiciones.

El segundo gran tema es el urbanismo. Los núcleos no han sido tratados como pueblos pequeños. La gran mayoría lo que tienen son parcelas y edificación dispersa. Y eso se sigue fomentando. Los núcleos rurales son consecuencia de los propios planes de ordenación y las normas de urbanismo: parcelas cerradas con casas que se asemejan a una urbanización privada, sin espacios públicos comunes. No se diseña ni planifica una plaza de pueblo o una zona central de relación. No se conciben como pueblos, y no tienen espacio público, una plaza, ni calles, puesto que se considera que la carretera no es una calle del pueblo. Al final, resulta imposible caminar y muy difícil relacionarse con vecinos. Efecto contrario al deseado. No hay sentimiento de pertenencia.

Pensar en el espacio público de los núcleos rurales, hay instrumentos para ello. Ejemplo del Plan de Gijón que tiene núcleos con planes especiales, con viario, cesiones, tratamiento del espacio público. Que se recupere la vida de pueblo. No fomentar desde el planeamiento más aislamiento y privatismo.

Se podrían regular otros usos y formas de convivencia. Ponen el ejemplo de personas que venden huevos en la propia vivienda o las actividades artesanales, que sea posible ese uso. Concepto de “casa-tienda” para lograr que la gente prospere sin abandonar actividades agrícolas o ganaderas o tradicionales.

- **Movilidad: un concejo caminable**

La movilidad es esencial por varios motivos. El primero es acceder a los servicios. Puesto que no se pueden descentralizar todos los servicios en un territorio a la vez pequeño y disperso, lo esencial es tener buenas comunicaciones, sendas, carril bici, autobuses o

tren. No hace falta infraestructura, hace falta facilidad para accesos, o para que venga la ambulancia, la comunicación. No piden un auditorio o un hospital en cada lugar, pero sí poder acceder a los lugares y bienes que ya existen.

El inventario de caminos es un primer paso y está incompleto. Sería la base del plan de movilidad, mejorar toda la red y tomar decisiones sobre cuáles se mantienen y cómo. Asociaciones se ofrecen a ayudar, dando información. Sería muy interesante hacerlo de modo participativo. Entender qué necesita la gente, qué utiliza y cómo lo hará en el futuro. Establecer prioridades.

El segundo gran tema es la posibilidad de caminar, moverse de forma autónoma o encontrarse sin usar el coche. Sobre todo la gente mayor y los niños y jóvenes. Ahora los niños no pueden caminar en los pueblos. Ni la infancia ni los mayores pueden cruzar la carretera porque no puede haber paso de peatones. Discusión en torno al paso de peatones y la necesidad de reclamar a la DGT, Ministerio o quien sea responsable para permitir la existencia de pasos o semáforos en los núcleos.

Las calles del pueblo se tratan ahora como autovías. Debería ser una calle, con velocidad 20 de máxima y no una carretera. Muestran su indignación con el hecho de que ahora solo se puede correr en coche por los pueblos, no por las ciudades donde el tráfico ha sido pacificado.

La conclusión es que el plan de movilidad es mucho más importante que el de urbanismo. Redes intencionadas, evitar fondos de saco, afianzar y pintar pasos de cebra. Se han urbanizado núcleos y no se ha planteado como conectarlos.

- **Una nueva demanda de turismo asociada al arraigo.**

Demandan que los turistas respeten y se acerquen a las personas que allí viven. Quieren gente nueva, pero que interaccione y que participe en asociaciones. No es fácil combinar turismo y respeto por el entorno. Por ejemplo, las asociaciones y participantes solicitan sendas cuidadas, pero temen que se llenen de motos y karts. Además, el concepto de turismo está cambiando: observan que mucha gente, sobre todo personas jubiladas, buscan comprar una casa para vivir. Hay una demanda migratoria clara. Esto se suma al teletrabajo, si existiera una buena red. La región atrae población, y eso parece positivo. Plantean que luego ya se verá si una vez allí, viviendo en el pueblo, hacen más cosas, invierten o plantan tomates. Pero protegiendo el entorno. Para ello es necesario rehabilitar viviendas y cambiar usos que permitan diferentes actividades.

Los pueblos no son museos, en todo caso bibliotecas, donde escuchar historias. Limitar en qué porcentaje se puede convertir un pueblo en uso turístico. Capacidad de carga.

- **Economía del mundo rural**

Mundo rural como despensa. No para de decirse que es fundamental, pero a la vez se está hundiendo a los agricultores y ganaderos y ahora quieren resucitarlos. ¿Cómo apoyarlos?

Fomentar productos de proximidad y que mujeres puedan vender sus excedentes con facilidad en mercados. Como en Grado, facilitarles que vendan sin tener que hacer papeles ni pagar licencias o puestos. Están cuidando el paisaje y el territorio, darles facilidades para que lo sigan haciendo.

Facilitar que las personas puedan tener algunos animales sin tener que hacer tanto papeleo. Hasta para matar un cordero para consumo propio hay que hacer gestiones. Doce gallinas y un gallo deben estar registrados. No piden ayudas, solo que les dejen vivir y trabajar.

Problema de verdiales, y dificultades si quieres tener cuatro ovejas para que mantengan los prados y los montes y prevengan incendios. Los urbanos deberían darse cuenta de que alrededor hay un cinturón rural que los está protegiendo. Y revisar algunas normas: ¿qué sentido tiene proteger un monte de eucalipto que no dejan cortar? Será mejor que el propietario pueda vender esa madera y arreglar el hórreo.

Los pueblos y sus habitantes dan servicios a las ciudades, como impedir o limitar los incendios. En las ciudades, se considera normal pagar jardineros con impuestos, pero los servicios que da la población rural no se compensan de ningún modo. Ayudar a las actividades que nos interesan. Tener ovejas, o cultivar, o limpiar montes, igual no es la actividad principal del mundo rural hoy en día, pero son actividades que necesitamos mantener, entonces habrá que facilitarlo y premiarlo, fiscalmente también.

Importancia del asociacionismo rural, promoverlo, también para la actividad económica. Mucha participación que hay que fomentar.

- **¿Es todo esto propio del planeamiento?**

Por último, se discute si el plan de ordenación es el instrumento apropiado para esta política del mundo rural. Hay escepticismo ante tantas ideas. La respuesta es que este tema, como tantos otros, exige una política de urbanismo. El planeamiento es uno de sus instrumentos, ni siquiera el más importante. El ayuntamiento tiene que pensar cómo tratar esta realidad del mundo rural que se caracteriza por la heterogeneidad. No considerarla residual, “no urbanizable”, sino específica, con necesidades que deben definirse.

Pero muchas soluciones están en otros instrumentos, como el plan de movilidad, o la rehabilitación de vivienda, o las ayudas fiscales al alquiler, o lo que se considere. ¿Qué se quiere en la zona rural en el futuro? Va a seguir cambiando ¿hacia dónde? ¿Cómo vamos a controlar este cambio? Esas son las preguntas que debemos hacernos.

MESAS INTERSECTORIALES ECONOMÍA Y COMERCIO

Se celebró el viernes 31 de marzo de 2023 de 10.00 a 12.00, en la Sala de Prensa - Centro Cultural Valey. Mercedes Llop (Geógrafa y urbanista) estaba como experta invitada

Participantes en la sesión:

- Laureano López – Concejal de Urbanismo y Participación
- Sonia Álvarez – Arquitecta Ayuntamiento Castrillón
- Álvaro Portela – Arquitecto Ayuntamiento Castrillón
- Ana Isabel Sastre – Arquitecta Ayuntamiento Castrillón
- Alejandro Fernández - Técnico de Deportes del Ayuntamiento Castrillón.
- Pilar Gutiérrez García. Asturiana del ZINC.
- Lorena García Álvarez. Oficina técnica Ayuntamiento de Castrillón
- Laura Arias. Presidenta Asoc. Campings de Asturias, vocal club de empresas de Avilés y directora del camping Las Gaviotas en Castrillón.

Moderadora: Begoña Pernas – Gea21

1 LA ACTIVIDAD ECONÓMICA EN EL PROCESO DE PARTICIPACIÓN

La actividad económica ha sido uno de los temas centrales que han concitado más interés en el debate público. En todos los grupos se han tratado aspectos relacionados con la actividad económica, dado su papel como generador de empleo, y a su imbricación directa con aspectos ambientales y de sostenibilidad que necesario afrontar para definir el futuro desarrollo del Concejo.

En Castrillón conviven todos los sectores económicos, lo cual es algo bastante atípico en nuestros días, donde el sector servicios es el preponderante en la mayor parte de las economías locales. También es así en Castrillón, pero el peso de la industria (La actividad industrial aún representa el 25,24 % de los puestos de trabajo)

Todos los grupos, sin excepción, han considerado que el Castrillón del futuro va asociado a un cambio hacia un modelo de desarrollo económico que genere un tejido diversificado. El escenario tendencial, que se dibuja como negativo, considera los riesgos de continuar con la misma fórmula basada el crecimiento exponencial del sector servicios, con especial relevancia del sector turístico.

El turismo se observa como una fuente importante de recursos, pero que se integran elementos del patrimonio natural y cultural que pueden ser amenazados por la voracidad constructiva. Se apela a una planificación coordinada en el concejo que ponga la sostenibilidad en el centro.

Se plantea la necesidad de que la industria se mantenga en el Concejo, pero es unánime la demanda de una industria más limpia, tanto en lo que afecta a las instalaciones actuales como a futuro, pensando en que Castrillón debe aprovechar el conocimiento adquirido por años de empleo industrial, pero desde parámetros de innovación y circularidad.

De esta forma, se demandan espacios de trabajo innovadores en el Concejo: centros de trabajo compartidos y viveros de empresas, cuya ubicación demanda y ubicación está por definir, pero que pueden estar apoyados en la reforma de espacios industriales obsoletos, cercanos a los cascos urbanos, en una apuesta por no consumir nuevo suelo y apoyar la cercanía del empleo, en la idea de la ciudad de proximidad, que Castrillón puede y debe potenciar.

Se observa con preocupación la pérdida de comercio de proximidad, fenómeno que se maximizó en la pandemia, pero cuya tendencia ya era previamente palpable, y cuyas causas podemos buscarlas tanto en la atracción de los centros comerciales de los concejos cercanos como en la irrupción del comercio electrónico.

Se demanda un tipo de comercio próximo e imbricado con la producción local, establecimiento cadenas logísticas de proximidad que favorezcan asimismo la producción agraria o artesanal.

Los jóvenes de Castrillón demandan espacios comerciales adecuados a sus necesidades y que no les implique salir del Concejo, y las personas con problemas de movilidad reducida solicitan espacios comerciales en la calle, que no impliquen el acceso a los locales comerciales, los cuales en muchos casos no cumplen con la normativa de accesibilidad.

La agricultura ha ido perdiendo peso en el mundo rural de Castrillón. Las causas hay que buscarlas en varios y complejos factores, como la falta de relevo generacional, la capacidad atractora de otros sectores mejor remunerados y cercanos en el espacio, o la competencia de otras actividades, como el turismo, que genera mayor valor añadido. Y el mundo rural demanda empleo y actividad económica, se desea un área rural para vivir y trabajar. No sólo se piensa en el desarrollo de la agricultura, sino también en otros sectores más vinculados a los servicios, lo cual el desarrollo de las telecomunicaciones parece propiciar.

2 PRINCIPALES RETOS PARA ORIENTAR EL DEBATE

Se propone centrar el debate en los siguientes aspectos:

- **El papel de la industria en el futuro desarrollo económico de Castrillón.**

Muchas de las decisiones relacionadas con los aspectos ambientales de la gran industria, excede el ámbito municipal. No obstante, es importante formular la pregunta de qué papel quiere jugar Castrillón para poder incidir en esas decisiones y para poder armonizar la política local en materia ambiental con las distintas administraciones implicadas ¿Cómo se articulan las distintas escalas de la Administración? ¿Qué papel quiere jugar Castrillón en el ámbito regional en materia de sostenibilidad industrial y cómo se traduce esta decisión relacionada con la gran industria al Plan General?

Asimismo, la oportunidad de canalizar nuevas demandas de actividad productiva plantea una serie de interrogantes: ¿existe demanda real? ¿qué acciones desde el Concejo podrían generar esa demanda? ¿cómo se traduce la política de innovación regional al ámbito local? ¿Es necesario crear nuevo suelo industrial? ¿Bajo qué criterios de diseño, que incorporen principios de economía circular y perspectiva de género? ¿podrían reutilizarse edificios industriales ya obsoletos?

- **La necesidad de definir un modelo de turismo en Castrillón alineado con sus recursos y los valores de sostenibilidad y oportunidades de empleo.**

El turismo es un sector en crecimiento, y se demanda una planificación que tenga en cuenta la capacidad de carga del territorio, sus particularidades sociales y la calidad del empleo. ¿de qué manera puede incorporar el Plan General una estrategia de turismo? ¿qué características deberían tener los alojamientos turísticos? ¿qué otras piezas se deben integrar en la oferta turística? ¿cómo integrar el patrimonio natural y cultural sin degradarlo?

- **El impulso de la actividad económica en el mundo rural.**

El mundo rural demanda empleo y actividad económica, no sólo centrada en la agricultura, sino también en otros sectores, lo cual el desarrollo de las telecomunicaciones parece propiciar. Y el modelo agrario que se demanda estaría más centrado en actividades agroecológicas y ganaderas ¿Cómo se podría, desde el planeamiento urbano, propiciar las condiciones para este nuevo impulso a la economía rural? ¿qué criterios de tamaño de parcela y usos permitidos serían posibles? ¿qué consecuencias podrían tener estos cambios?

- **Hacia dónde va el comercio minorista.**

El papel que tiene el comercio de proximidad va más allá de su papel prioritario de abastecimiento. Su localización cercana reduce las necesidades de movilidad motorizada, genera relaciones sociales, vida en las calles y trasiego, lo que aporta seguridad. Sin embargo, vivimos en la era de la omnicanalidad, y comercio físico y electrónico están llamados a convivir tanto en áreas urbanas como rurales.

¿Qué significa una política comercial que considere a los establecimientos comerciales como equipamientos necesarios para la vida urbana? ¿Cómo se puede desde el urbanismo revitalizar calles comerciales? ¿es posible generar una red de distribución urbana de mercancías bajo criterios de sostenibilidad?

3 RESUMEN DE LAS IDEAS PREVIAS APORTADAS PARA EL DEBATE

Vista la frutífera sesión llevada a cabo el día anterior sobre la dinamización del mundo rural, en la que se trató con profundidad la actividad económica en el mundo rural, el debate se va a centrar en los tres sectores que se consideran estratégicos para el desarrollo económico y social y Castrillón: la industria, el comercio y el turismo.

El papel de la industria en el modelo territorial

La gran industria tiene un papel preponderante en la economía de Castrillón desde hace décadas, y todavía en la actualidad la actividad industrial representa el 25,24 % de los puestos de trabajo.

Pero también el peso de la gran industria se mide en términos paisajísticos y ambientales, y se plantea la necesidad de que la industria se mantenga en el Concejo, pero es unánime la demanda de una industria más limpia, tanto en lo que afecta a las instalaciones actuales como a futuro.

Desde el PGO el sector industrial podría tener una aproximación en dos escalas.

Por una parte, sería necesario acercarse a la gran industria en términos de proximidad, intentando que no sea una barrera en el concejo, con una interacción concejo-industria. Sería interesante conocer qué necesita cada uno del otro, aproximarse en términos de movilidad, calidad ambiental, servicios comunes o específicos.

Existen proyectos en esos términos, en los que se plantea una hibridación de usos con el industrial. Se busca la articulación del área productiva con las áreas residenciales, la creación de usos mixtos y mejorar el tejido urbano para favorecer el acceso desde las

áreas industriales a las redes de transporte y mejorar su accesibilidad en medios no motorizados.

Finalmente, hacerlos sostenibles e integrarlos en las poblaciones donde se ubican, por ejemplo, con nuevas fuentes de energía descarbonizada, zonas verdes, hábitats de conciliación, paseos peatonales, carril bici y conexiones digitales de última generación.

Es el caso de la propuesta de la Diputación de Cáceres en su modelo de Polígono Industrial Ecológico y Digital en clave Bauhaus¹ para la provincia de Cáceres, donde se ponen las bases para remodelar las políticas públicas en materia de desarrollo industrial y repensar el valor de las zonas de uso industrial, para responder a las nuevas demandas y desafíos venideros.

Por otra parte, la nueva industria se desarrolla en términos diferentes a los que fueron concebidas muchas de las instalaciones fabriles existentes. Se trata de actividades menos contaminantes, muchas de ellas relacionadas con contenidos digitales, que demandan y favorecen las relaciones de proximidad con el tejido urbano.

Ante las nuevas demandas de espacios para actividad industrial, surgen dos posibles respuestas:

- Reutilización de edificaciones preexistentes, siempre aconsejable, si existen, ya que no ocupa nuevo suelo, ya está construida la infraestructura, y puede ayudar a recuperar patrimonio industrial.

Se trata de resignificar, rediseñar y reutilizar los actuales polígonos industriales, que fueron pensados para unas necesidades económicas y productivas, que han cambiado drásticamente en los últimos años. Antes que construcción es reconstrucción, rehabilitación y reciclaje.

- La construcción de nuevos espacios industriales. Existen una corriente cada vez más extendida de la necesidad de diseñar las nuevas áreas para actividad económica en términos de sostenibilidad-circularidad-proximidad. Son los denominados Ecoparques. Un ejemplo son los mencionados Polígonos Industriales ecoindustriales en clave Bauhaus de la Diputación de Cáceres anteriormente mencionados.

Se reflexiona sobre un nuevo concepto de Polígono Industrial como un proyecto de ecodiseño urbano con una filosofía que, desde su concepción hasta los primeros bocetos, debe girar en torno a la búsqueda de la mayor cohesión social, ambiental y urbana.

¹ Diseño del modelo de polígono industrial ecodigital para la Provincia de Cáceres. Diputación de Cáceres, 2020. https://innovacion.dip-caceres.es/wp-content/uploads/sites/12/2021/04/2020-12-18_Proyecto_Poligono_Industrial_EcoDigital.pdf

Los polígonos industriales sostenibles, verdes o ecodigitales constituyen una aplicación de los principios de la ecología industrial para minimizar el consumo de recursos y la generación de residuos a través de la creación de redes de intercambio de materiales y energía entre las industrias.

En resumen, se trata de una comunidad o simbiosis de empresas manufactureras y de servicios ubicados en una propiedad común, cuyos miembros buscan la sostenibilidad (ambiental, económica y social), mejorado mediante la colaboración en la gestión de los retos ambientales y tecnológicos.

No se trata de una herramienta de mercado, sino de la demostración de que se puede actuar desde el municipalismo con un enfoque circular o sostenible.

Un elemento transversal a las áreas de actividad económica es su **diseño con perspectiva de género**. Favorecer la accesibilidad en transporte público, la proximidad al tejido urbano, la flexibilización y mezcla de usos, la mejora del espacio público eliminando barreras infraestructurales, adecuación de recorridos peatonales con mobiliario urbano, mejora de la iluminación, etc. son elementos imprescindibles en las áreas de actividad económica para favorecer la igualdad en la utilización del espacio productivo.

El comercio de proximidad

El papel del comercio de proximidad en los entornos urbanos trasciende el intrínseco de abastecimiento de la ciudadanía.

Detenta un papel irremplazable en el fomento de la vida social, del trasiego urbano, de la seguridad. Asimismo, es un sector económico generador de empleo, y evita desplazamientos innecesarios y pérdidas de tiempo. Incluso y reduce los efectos ambientales de la movilidad motorizada.

El comercio en la ciudad de los 15 minutos: pasar de la planificación urbanística a la planificación de la vida urbana donde se proporcione acceso a siete necesidades básicas: habitar, trabajar, comprar, acceder a la salud, la educación y la cultura, y el descanso en armonía con la naturaleza.

Poder acceder a estas necesidades sin necesidad de desplazamientos motorizados supone una apuesta por la calidad de vida y el desarrollo sostenible.

En la actualidad asistimos a una pérdida progresiva y creciente de los establecimientos comerciales, a causa de la competencia de los grandes centros comerciales y al crecimiento exponencial del comercio electrónico. Se han producido cambios en los hábitos de compra, acelerados por la pandemia, en los que la omnicanalidad (utilización indistintamente y complementaria de compra física y online) a la hora de realizar las compras se ha asentado.

Desde la planificación urbana es posible desarrollar acciones con el objetivo de favorecer el comercio de proximidad:

- Bajos comerciales como % del suelo cedido al Ayuntamiento (iniciativa presentada en la Mesa Sectorial de Vivienda)
- Iniciativa del Ayuntamiento de París, que reconoce el comercio de proximidad como un servicio (al) público, que legitima la movilización de medios y créditos para preservar, diversificar y recualificar la oferta. La entidad SEMAEST² tiene como objetivo favorecer la instalación de comerciantes y artesanos en los barrios afectados por la pérdida comercial o la mono-actividad y asegurar la presencia de comercios en los barrios nuevos o en reconversión. Sus modos de intervención son:
 - Adquirir bajos comerciales y gestionarlos mediante la cesión o alquiler a comerciantes de proximidad.
 - Apoyo a la transformación digital de los establecimientos
 - Testeo de iniciativas, etc.

Asimismo, el Ayuntamiento de Barcelona tiene un programa muy similar al de París, denominado “Amunt persianes”³, que trabaja en tres direcciones: las ayudas a la implantación en locales cerrados en planta baja, una bolsa de locales de alquiler, y la compra pública de locales en planta baja.

- Los Centros comerciales abiertos. Son agrupaciones de agentes sociales, políticos, económicos y culturales de un área urbana delimitada, con una gestión común y un criterio de unidad y de imagen propia, que persigue la mejora de la situación del comercio de su entorno. En estos casos, el papel de los ayuntamientos en el urbanismo comercial y en su implicación y apoyo a las labores de promoción es fundamental. La Junta de Andalucía tiene un apoyo decidido a la creación y consolidación de estos centros, apoyando económicamente las iniciativas existentes, que tienen que cumplir una serie de condiciones⁴
- El comercio de proximidad asimismo posee o puede poseer un vínculo mayor con producción local, lo que revierte en el desarrollo económico y la sostenibilidad de la cadena abastecimiento. Su impulso pasaría por la habilitación de almacenes urbanos a tal fin, o el impulso de los mercados de

² Semaest. <https://www.semaest.fr/la-semaest/semaest-description/nos-missions>

³ Iniciativa “Amunt persianes”, Ayuntamiento de Barcelona.
<https://www.barcelonactiva.cat/es/amuntpersianes>

⁴ Junta de Andalucía. Centros Comerciales Abiertos.
<https://www.juntadeandalucia.es/organismos/empleoempresaytrabajoautonomo/areas/comercio/interior/paginas/centros-comerciales.html>

abastos, como ya se está haciendo en muchos municipios como respuesta al declive en el que han caído en los últimos años.

- Un elemento que es imprescindible es el cumplimiento de la normativa de accesibilidad a los establecimientos comerciales.

Los elementos del turismo sostenible

En la actualidad todos los discursos y políticas públicas sobre desarrollo del sector turísticos se centran en el Turismo sostenible, así como las demandas de los habitantes de las áreas con recursos turísticos.

Pero el término “turismo sostenible” no tiene unos contenidos universales, si bien se entiende que se trata del aprovechamiento de los bienes ambientales en el marco de una sostenibilidad de los ecosistemas, mejorando las condiciones de vida de la población local.

Las implicaciones parecen comunes:

- compromiso activo por la conservación del patrimonio y el desarrollo social
- oferta turística desde el enfoque de la sostenibilidad. Este análisis parte de los principales componentes que conforman un destino turístico: el diseño de producto y marca turística, los certificados y sellos más relevantes de calidad y gestión ambiental, así como los modelos de planificación de destinos turísticos.
- Recursos naturales
- Movilidad y accesos
 - Problemas de congestión en accesos: aparcamientos en áreas separadas y lanzaderas
 - rutas interpretadas y guiado en la naturaleza, que sacan el máximo provecho a los valores ambientales y etnográficos del territorio en el que se desarrollan.
 - Plan de rutas en bici y senderismo
- Características alojamientos sostenibles: materiales, fuentes de energía, tratamiento de residuos, etc.
- La Estrategia de Turismo del Principado de Asturias 2020-2030⁵. El nuevo modelo turístico asturiano se asienta sobre cuatro pilares fundamentales: la sostenibilidad como principio estructurante de la acción turística, la autenticidad, la identidad regional y la calidad de los recursos y servicios.

⁵ Estrategia de Turismo del Principado de Asturias 2020-2030. Principado de Asturias.
https://www.asturias.es/general/-/categories/612343?p_r_p_categoryId=612343

4 RESUMEN DEL CONTENIDO DEL DEBATE

El debate se centra en los tres sectores económicos tratados, y se aportan ideas creativas y viables para el futuro desarrollo económico del concejo, muchas de ellas con potencial para ser contempladas en el planeamiento urbano.

NUEVOS ESPACIOS INDUSTRIALES

Nadie duda del papel de la gran industria en el concejo municipio, en la idea de que se nutren mutuamente.

- **Demanda actual de suelo industrial**

En la actualidad existe suelo industrial vacante en la Lloba que nunca se ha desarrollado y genéricos en el entorno del aeropuerto. En estas áreas existe demanda, principalmente relacionada con la logística.

Es misión de la revisión del PGO regularizar estos suelos, ya que existe actividad y es necesario dotarlos de los servicios que requieren.

No hay gran demanda de suelo industrial en términos tradicionales, no se sabe si habría demanda si hubiera una nueva oferta.

A mediados de la década 2.000-2.010 había mucha demanda de suelo industrial y desde la crisis de 2008 se acabó.

Se debería mejorar el suelo industrial existente para futuras demandas.

La duda es, ¿hay que esperar estas demandas o invertir es suelo para actividades económicas para atraer esta nueva demanda?

- **La posible reutilización de espacios industriales**

En la actualidad existen edificios en desuso en Arnao, propiedad de Asturiana del Zinc, que están catalogados como patrimonio industrial, y, por tanto tienen cierta protección. Antiguas viviendas de trabajadores, economato, residencia de invitados, etc. ahora se encuentran deshabitados, pero tienen que mantenerlos por ley de patrimonio industrial.

¿Se podrían utilizar? A veces lo han cedido a asociaciones, o para realizar ciertas actividades, pero existen problemas porque tienen que pasar por Patrimonio.

La cuestión es que existen edificios abandonados en Arnao, y podría haber acuerdos para ponerlo en valor si la empresa no los necesita y mantenerlos porque el uso mantiene las edificaciones y ahorra el desarrollo de nuevas construcciones.

Podría haber acuerdos entre la empresa y el Ayuntamiento y posible cesión a terceros para ponerlos en valor si la empresa no los necesita y asegurar de esta forma su mantenimiento y apoyo al desarrollo económico local.

- **Un centro de investigación industrial como recurso**

En el edificio de Asturiana del Zinc existe un archivo histórico que posee documentos desde la implantación de La Real Compañía Asturiana de Minas en Arnao y Santa María del Mar a mediados del siglo XIX.

Archivo que es una joya, podría ser un **centro investigación industrial**. Sería necesario explorar posibles fórmulas de convenio con el Ayuntamiento de Castrillón

EL NECESARIO TURISMO NO ESTACIONAL

El turismo es un sector al alza en Castrillón, con una oferta diversificada. No sólo se trata de turismo de sol y playa, con un muy bien conservado el litoral, sino que el turismo rural se encuentra en expansión.

El principal problema con el que se ha encontrado el Ayuntamiento ha sido el del aparcamiento de autocaravanas, principalmente en Salinas. En la actualidad existe una iniciativa de aparcamiento con servicios, de iniciativa privada, que podría ser la solución.

Asimismo, se menciona que el sector turístico presenta en la actualidad tiene ciertas carencias, como problemas de transporte público de acceso a áreas turísticas y la falta de cobertura wifi, existiendo lugares con muchas plazas turísticas desatendidas.

De cara a las propuestas relacionadas con el sector, es importante mencionar la visión comarcal del turismo, la Mancomunidad es quien tiene competencias (Comarca Avilés Turismo, formada por Avilés, Castrillón, Corvera e Illas).

- **El peligro del sobredimensionamiento de los alojamientos turísticos.**

El no control sobre los alojamientos turísticos puede llevar, como está sucediendo en otros lugares España, a que escaseen viviendas para los trabajadores necesarios para los establecimientos locales.

Actualmente no es mucho problema en Castrillón, pero hay que estar atento.

- **El reto del turismo no estacional**

En el concejo existe oferta de turismo cultural, como el área de la mina de Arnao y alrededores, y existen iniciativas en marcha como la antigua escuela de Arnao y el edificio de colonias de la Universidad de Oviedo que se va a rehabilitar en Salinas.

La realidad es que la gente no viene por la cultura, una vez aquí va a temas culturales. La gente viene por la costa y el paisaje.

Es muy importante crear un turismo no estacional, con iniciativas deportivas, culturales, etc.

Existe un gran potencial para crear una red de sendas de bici, y sitios para hacer deporte en la naturaleza. Senderismo y bici. Se trata de proyecto que aunaría cuidado de montes y actividad deportiva. Poco desarrollado el turismo activo para el potencial que existe, no está organizado.

Cada vez hay más demanda de actividades deportivas en la naturaleza, están muy de moda. Las carreteras se están congestionando y las rutas de cicloturismo son una alternativa más sostenible y segura. Además, en entornos de gran belleza y valor ambiental, como las pistas en Pillarno que no están explotadas

La gente del rural las demanda también.

De esta forma se podrían crear actividades asociadas, como un centro de reparación de bicis, alquileres de bicicletas, tours guiados, etc.

LA REACTIVACIÓN DEL COMERCIO LOCAL

El Ayuntamiento de Castrillón es consciente de los retos a los que se enfrenta el comercio local. De tal forma, dentro de la Semana de la Salud de Castrillón hubo Jornada sobre Comercio Local y Salud, lo que denota la especial sensibilidad del Ayuntamiento, que es consciente de la dificultad para luchar contra el comercio electrónico o las grandes superficies.

- **La oportunidad de revitalizar los mercados municipales**

Tanto Salinas como Piedras Blancas tenían mercado municipal, que entraron en decadencia y se cerraron. No hubo un plan de clausura, lo cual puede dificultar su apertura.

Se plantea la posibilidad de abrirlos de nuevo con un afán de favorecer las redes comerciales de los productores locales, ya que los precios de los locales comerciales en Piedras Blancas son muy elevados.

Los mercados podrían crear una estructura estable y con mezcla de usos, con oferta diversificada: espacios comerciales de alimentación de proximidad, espacios para artesanos locales (ya que muchos de ellos venden exclusivamente online por la dificultad de acceso a un local), servicios, etc.

Lo bueno es que hay el esqueleto de los mercados, sería reutilizar.

OTROS TEMAS TRATADOS

- **El papel de la Administración**

Se establece el debate sobre el papel actual de la administración pública, que se entiende va por detrás de las demandas de los mercados.

Se deberían crear unos instrumentos de flexibilidad y participación para detectar las demandas de la población y los sectores económicos, ya que la sociedad evoluciona y es importante detectar los cambios.

Sin embargo, el papel de la Administración no es ir a la par de las demandas sociales, es importante que las conozca, pero tiene que ir adaptándose a esas demandas, y solucionando los problemas que pueden acarrear, no preverlos.