

PROPUESTAS PARA VALLADOLID ANTE LAS ELECCIONES MUNICIPALES DE 2007

1. Introducción

Los ecologistas concebimos la ciudad como un organismo vivo, que, como los restantes seres, precisa, para sustentarse, succionar continuamente de su entorno distintos recursos naturales (agua, materiales, energía) y, de idéntica manera, expulsa cantidades variables de residuos (gaseosos, sólidos, líquidos, energéticos).

No obstante, a diferencia de los seres vivos y los sistemas naturales en los que éstos se insertan, la ciudad se caracteriza, en primer lugar, por basar su funcionamiento no en la energía solar directa (universal, renovable y limpia) sino en los combustibles fósiles, localizados, limitados y contaminantes; y, en segundo lugar, por realizar un consumo de materiales no en ciclo cerrado (reciclándolos de forma continua) sino en ciclo abierto, disparando las necesidades y alumbrando el problema de los residuos.

Estas particularidades de la ecología urbana explican el elevado impacto ambiental de la ciudad, al requerir de su exterior cantidades ingentes de recursos naturales que apenas son recirculados en su interior. La “huella ecológica” de la ciudad es creciente según se incrementan sus actividades de producción y consumo y al tiempo que los circuitos de distribución se alargan por efecto de la globalización de la economía.

En esencia, estos fenómenos derivan en nuestra opinión en la completa insostenibilidad por definición de la ciudad, de manera proporcional a su tamaño. En el contexto socioeconómico actual, los ámbitos urbanos son los principales responsables de dos grandes problemas globales: el agotamiento de los recursos naturales del planeta, y la contaminación del aire, agua, suelo y los seres vivos.

2. Hacia un Valladolid menos insostenible

Para avanzar en la aminoración de los desequilibrios ecológicos generados por una ciudad como Valladolid, desde nuestro punto es imprescindible aproximarnos al funcionamiento de los sistemas naturales, reduciendo nuestro consumo de materiales y energía y mejorando en todo caso su eficiencia, y recirculando en lo posible los flujos residuales generados según la prioridad de las famosas 3R (reducir, reutilizar y reciclar, por este orden). O dicho de otra manera, se trata de combinar una producción limpia (en base a fuentes renovables y ciclos de materiales cerrados) con el consumo responsable de unos recursos siempre escasos.

El consumo responsable combina la vertiente individual con la colectiva, mientras la producción limpia entra de lleno en el ámbito de lo comunitario. En ambas vertientes pueden y deben intervenir las instituciones locales, *ecologizando* la producción de ciudad y estimulando pautas de consumo más sostenibles. En nuestra opinión, las dos estrategias fundamentales para abordar estas políticas municipales desde el diseño de las ciudades son la compacidad y la autonomía material y energética.

La **compacidad** de la ciudad tiene múltiples ventajas ambientales, económicas y sociales. Además de limitar el consumo de un recurso escaso y valioso como el suelo, especialmente en una fértil vega agraria como la de Valladolid, una ciudad concentrada y limitada en su crecimiento crea proximidad. La idea de proximidad conlleva ventajas tan interesantes como la disminución de las necesidades de transporte (responsable en Valladolid de más de la mitad de consumo energético y la contaminación del aire) y el enriquecimiento de la convivencia ciudadana a través de la mezcla de usos y grupos sociales. Por todo ello, desde Ecologistas en Acción reivindicamos la idea de “**crecimiento cero**” en superficie para la ciudad de Valladolid, orientando la actividad inmobiliaria en el municipio hacia la rehabilitación, que tanto necesitan la mayor parte de los barrios existentes.

La **autonomía material y energética** de la ciudad plasma las ideas ya expuestas sobre producción limpia y conlleva un aumento de la autonomía individual y colectiva de la comunidad, incidiendo en aspectos tan interesantes como la descentralización y democratización de las decisiones. Algunos de los campos donde se puede incidir en el caso de Valladolid, son los siguientes:

- El **descenso del consumo de agua potable** es uno de los principales objetivos ambientales para la ciudad. El elevado consumo actual se traduce en un detrimento de caudales crecientes de los canales de Castilla y el Duero y en el alto coste económico y energético de las infraestructuras y procesos de potabilización, distribución y depuración, existentes y previstos. Para racionalizar el ciclo del agua en Valladolid, resulta de interés: reducir el consumo de agua en general, extendiendo la implantación de aparatos domésticos eficientes (griferías, cisternas) y diseñando los espacios libres sobre la base de especies vegetales adaptadas a nuestro clima; sustituir el consumo de agua potable en usos distintos al abastecimiento humano por aguas no potables procedentes de la lluvia (mediante la instalación de aljibes en los tejados de los edificios), de los ríos (riego de espacios libres) o de las aguas residuales en las propias edificaciones (reutilización de aguas grises para el relleno de cisternas o para el riego) y a la salida de la depuradora municipal.
- El **autoabastecimiento de alimentos** en Valladolid es significativo y puede aumentarse. Ante todo, es imperativo conservar las ricas vegas del Duero, Esgueva y Pisuerga, por su valor productivo, paisajístico y cultural, lo que obliga a preservarlas de la urbanización. Los huertos de ocio se han mostrado como experiencias muy positivas desde el punto de vista ambiental y social en numerosas ciudades, constituyendo una alternativa de gran interés frente a la proliferación de parques urbanos puramente estanciales. La agricultura periurbana puede potenciarse mediante la promoción del consumo a granel de productos frescos de temporada, a través de la red de mercados municipales y el pequeño comercio, así como mediante su reconversión hacia la agricultura

ecológica. La fracción orgánica de los residuos urbanos ya se aprovecha en la actualidad para la fabricación de compost en una planta municipal, gracias a su recogida selectiva, aunque es deseable la mejora en la calidad de este producto que permita su utilización en agricultura. En materia alimentaria pedimos, también, la declaración del municipio como “Zona Libre de Transgénicos” y su inclusión en la Red Europea de Zonas Libres de Transgénicos con la oposición del municipio al cultivo comercial o experimental de variedades manipuladas genéticamente.

- El **consumo de materiales de construcción** se ha disparado en los últimos años en Valladolid, al calor del “boom” inmobiliario. La proliferación de desmontes mineros en el entorno de la ciudad o el creciente volumen de escombros que saturan la escombrera municipal son algunos de sus efectos ambientales directos. Urge la implantación de criterios de sostenibilidad en la elección de materiales, priorizando los menos peligrosos y aquellos que contengan menos energía (menos transformados y más próximos). La rehabilitación del patrimonio inmobiliario presenta múltiples ventajas sobre la nueva construcción (ahorro de suelo, materiales y energía, mayor empleo y seguridad laboral). Finalmente, la demolición selectiva de los inmuebles permite recuperar muchos materiales de construcción para su reutilización o reciclado, evitando nuevos desmontes y el vertido de escombros. Habilitar una planta de trituración de escombros, con la participación de las empresas constructoras, es otro objetivo que debe lograrse en la próxima legislatura.
- La **autosuficiencia energética** es, a diferencia de la de materiales, perfectamente factible en una ciudad como Valladolid, siempre que se combinen una drástica reducción en el disparatado consumo energético actual y el aprovechamiento de los recursos renovables disponibles en nuestro entorno. La mayor parte del consumo se reparte entre el transporte y la edificación. La reducción drástica del primero pasa necesariamente por el principio de proximidad ya expuesto, y por la realización de la inmensa mayoría de los desplazamientos por medios no contaminantes (transporte peatonal, ciclista y colectivo). La mejora en la eficiencia energética de la edificación pasa por su buena orientación, la incorporación de aislamientos y sistemas de captación solar pasiva, y la instalación de equipos eficientes (calderas, electrodomésticos, luminarias privadas y públicas). Respecto a las energías renovables, hay que destacar el potencial de la energía solar (pasiva y activa), la energía eólica o algunos aprovechamientos energéticos de la biomasa (calefacción de distrito con residuos forestales, biogás). Todas estas medidas redundarían en una mejora evidente de la mala calidad actual del aire que respiramos.

Los principios expuestos son consustanciales a la ciudad mediterránea tradicional, construida en un contexto socioeconómico en el que el ambiental era un criterio fundamental de supervivencia. La naturaleza y los usos tradicionales se convierten así en dos fuentes de inspiración fundamentales para pergeñar un Valladolid menos insostenible que el actual.

3. Instrumentos de la política ambiental municipal

En Valladolid, contamos con una **Agenda Local 21** y un Consejo consultivo encargado de su seguimiento. Al margen de este instrumento indicativo y de participación social, el Ayuntamiento cuenta con otros instrumentos normativos para dar cumplimiento a los objetivos ambientales.

a) Planeamiento urbano

El instrumento fundamental de la política local es el Plan General de Ordenación Urbana (PGOU). El actual es claramente desarrollista ya que diseña una metrópoli de 600.000 habitantes, con urbanizaciones de baja densidad diseminadas por todo el cinturón de vega, conectadas con la ciudad tradicional por viales pensados para el desplazamiento en vehículo privado. Este modelo va diametralmente en contra de los principios expuestos en este documento, dispara los costes económicos de los servicios públicos, y degrada la ciudad tradicional.

Por ello, desde Ecologistas en Acción **pedimos la retirada de este PGOU, manteniendo la estructura general del de 1996**, en particular en la asignación de usos al suelo, respetando la delimitación del suelo no urbanizable y evitando el desbordamiento de las rondas de circunvalación (rondas interiores norte y este, ronda oeste y ronda exterior sur). Hay que apostar decididamente por la puesta en el mercado del alquiler de las viviendas vacías así como por la rehabilitación integral de los barrios tradicionales, convirtiéndolos en la opción mas interesante para comprar o alquilar vivienda. Igualmente, hay que incorporar estándares ambientales a la urbanización y edificación que incidan en las ideas expuestas sobre autonomía material y energética.

Otro instrumento de planificación municipal es el Plan de Movilidad. Desde Ecologistas en Acción, hemos pedido reiteradamente y lo volvemos a hacer en este documento la **inclusión del Plan de Movilidad en el PGOU**, al constituir el diseño de la ciudad el principal factor que incide en la aminoración o incremento de las necesidades de realizar desplazamientos, como se ha expuesto. También pensamos que sería preciso garantizar una forma de coordinación, al mas alto nivel posible, de las políticas diarias de Movilidad y Urbanismo, tal vez mediante la creación de una concejalía que aúne ambas competencias, tal como existe ya en municipios mas avanzados, sin perjuicio de que puedan existir varios concejales subordinados, delegados especiales para cada aspecto.

En relación con el Plan de Movilidad hay que señalar que nuestra ciudad precisa, por los valores alcanzados por diversos contaminantes (partículas en suspensión y ozono) en los últimos años de un Plan para la reducción de los mismos hasta valores compatibles con la salud de las personas. Dicho Plan fue aprobado por el Ayuntamiento a mediados del año pasado, pero pensamos que es manifiestamente mejorable y que no va a cumplir el objetivo previsto. Por esa razón nos parece inexcusable su reformulación en el más breve plazo posible ya que estamos ante un serio problema de salud pública que, desde nuestro punto de vista, debe ocupar un papel primordial en el futuro de Valladolid. El recuadro adjunto recoge tanto nuestras razones para su reformulación como las propuestas concretas que presentamos, en su día, al Consejo Local de la Agenda 21.

Reformulación del Plan Municipal para la Reducción de la Contaminación

Para los contaminantes que debemos considerar, partículas en suspensión y precursores del ozono, nos encontramos con que la principal fuente contaminante es la combustión de los vehículos a motor, por lo que el peso fundamental para lograr reconducir la situación de la atmósfera vallisoletana a valores tolerables debe recaer en las medidas relacionadas con la ordenación del tránsito de vehículos.

Desde hace mucho tiempo la Unión Europea cuenta con estudios solventes sobre la forma en que hay que abordar la movilidad de las ciudades y la ordenación del tráfico para lograr una buena calidad del aire. Su Libro Verde sobre el Medio Ambiente Urbano, publicado hace ya muchos años, indicaba con precisión los principios que debían inspirar la ordenación de la movilidad para lograr calidad ambiental en las ciudades: acotar la utilización del vehículo privado y reducir su velocidad de tránsito, restringir los aparcamientos rotatorios, facilitar los itinerarios peatonales para los desplazamientos habituales, potenciar el uso de la bicicleta con buenas condiciones de seguridad como medio de transporte alternativo no contaminante, y fomentar la utilización del transporte público con uso privativo de una parte del viario.

La mayor parte de las ciudades se han alejado de esos principios y la calidad del aire urbano se ha deteriorado. Las notas más relevantes de un buen número de las zonas urbanas europeas son el crecimiento del número y distancia de los desplazamientos en automóvil privado y el deterioro de su calidad ambiental (mayor contaminación, ruido, peligrosidad en las calles y pérdida de autonomía de diversos grupos de población). Y ello a pesar de que se han puesto en marcha diversas medidas de peatonalización y estímulo del transporte público. Alfonso Sanz¹ explica esta situación por una mala concepción de las mismas: “Se ignora así otra *ley* de movilidad sostenible: las políticas de promoción de los medios de transporte alternativos son una condición necesaria para alcanzar una mayor compatibilidad ambiental del sistema de movilidad urbano, pero no son una condición suficiente; es imprescindible aplicar simultáneamente medidas de disuasión del uso del automóvil en lo que, en la jerga anglosajona se denomina políticas de *push and pull* o políticas de *estímulo y disuasión*. Esa *ley* explica el escaso rendimiento a corto o medio plazo que se obtiene al mejorar el transporte público sin que, al mismo tiempo, se pongan límites al uso del vehículo privado”.

Valladolid es un buen ejemplo de esa situación. Desde hace años se ha invertido en la mejora del transporte público (aunque se echan en falta algunas políticas fundamentales relacionadas con los carriles privados y con los sistemas de cobro) y se han incrementado las peatonalizaciones, pero ambos extremos se han mostrado compatibles con un empeoramiento de la calidad del aire debida al mayor número de vehículos privados que circulan por la ciudad².

¹ Alfonso Sanz Alduan, “Un paso adelante, dos atrás”. *Ecologista* nº 45. Otoño 2005

² Así se refleja con nitidez en el “Documento de la Comisión Técnica de Evaluación y Seguimiento de la Agenda Local 21 de Valladolid” presentado por el Ayuntamiento de Valladolid en marzo de 2004: “El primer objetivo específico, referido a la reducción de la Intensidad Media Diaria (de tránsito de vehículos) para 2003 en un 15% en el centro de la ciudad, con respecto a los datos de 2000, y su mantenimiento en el resto de las vías urbanas, presenta un incumplimiento total, ya que no solamente no se ha reducido, sino que según los datos recabados para la valoración de este objetivo, casi todos los IMD, en los diversos puntos de la red de aforos, presentan incrementos en este periodo”.

Se trata, por tanto, de reexaminar todo el desarrollo urbanístico previsto y el sistema de movilidad para lograr el objetivo previsto: llevar los valores de contaminación a parámetros tolerables y compatibles con la salud de todos los vecinos. No sirven las políticas previas que han llevado a un incremento del tránsito de vehículos y hay que ensayar nuevas propuestas.

El Ayuntamiento de Valladolid tiene aprobado, desde el primer trimestre del año 2005, el Plan Integral de Movilidad Urbana Ciudad de Valladolid. Hay que realizar una lectura de dicho plan que permita desarrollar, con carácter inmediato, aquellas partes del mismo donde se ubican las medidas de fomento del transporte público, el programa de movilidad peatonal y el apoyo a otros modos de transporte.

Nuestras medidas concretas son las siguientes:

1. Los desarrollos de suelo urbanizable que no hayan completado toda la tramitación necesaria, que desborden las rondas de circunvalación existentes en este momento, y que tengan, además, exclusivamente carácter residencial se paralizarán hasta que Valladolid cumpla, durante dos años consecutivos, los valores de contaminación máximos permitidos en la legislación.
2. Todos los proyectos de urbanización correspondientes al desarrollo de suelos urbanizables tendrán que realizarse con criterios de reducción de las necesidades de desplazamiento motorizado y primando los criterios de accesibilidad mediante transporte no motorizado (a pie y en bicicleta) y transporte colectivo. Serán sometidos al procedimiento de evaluación de impacto ambiental reglamentado en la normativa autonómica de prevención ambiental, concretando el número de desplazamientos previsibles por los diversos medios de transporte y su contribución a las emisiones de los contaminantes objeto del presente Plan. Deberán incluir, igualmente, previsiones sobre la repercusión en los niveles de inmisión del área afectada.
3. Se acordará con las autoridades autonómicas y estatales una moratoria en la construcción de nuevas vías rápidas periurbanas de seis años de duración.
4. En cualquier caso, las evaluaciones de impacto ambiental de nuevas infraestructuras deberán estimar el volumen total de emisiones de los contaminantes objeto del presente Plan y modelizar la repercusión sobre los niveles de inmisión en el área afectada.
5. Se establecerá una moratoria en la construcción de aparcamientos de carácter rotatorio hasta que Valladolid cumpla, en dos años consecutivos, los valores de contaminación máximos permitidos en la legislación. Dicha moratoria afectará a todos aquellos aparcamientos que no tengan aprobada toda la documentación legal de carácter obligatorio.
6. En el plazo de una año se elaborará un estudio sobre la contribución de los estacionamientos rotatorios a la movilidad motorizada en la ciudad, determinando el número de viajes atraídos, su origen y su relación con las intensidades de circulación de vehículos en el área de implantación. En función de sus resultados se valorará la posibilidad de reconvertir plazas de rotación en plazas de residentes.

7. Estudio para la construcción de aparcamientos disuasorios en las principales vías de acceso a la ciudad y puesta en marcha de los mismos en el plazo de tres años en combinación con las redes de transporte público. Mayor atención de la policía municipal a los niveles de emisión de los vehículos privados.
8. El Ayuntamiento aprobará el mapa de “Redes Peatonales” previsto en el apartado 3.2.2, Gestión, b) del PIMUVA para “conformar a escala urbana un sistema relacional en el que los flujos peatonales ejerzan una total jerarquía sobre el resto de los modos. El desarrollo de ese mapa deberá completarse en un periodo de cinco años.
9. En un plazo de dos años se procederá a la “creación en todos los barrios de la ciudad de las Zonas de Tráfico Lento” con los criterios aprobados en el PIMUVA. Se elaborarán, por el departamento correspondiente del Ayuntamiento, planes de control de la velocidad de los vehículos para lograr que se cumplan las prescripciones legales en la materia.
10. En el mismo periodo se completarán todos los ciclos de gestión del ciclo semafórico previstos en dicho Plan manteniendo el orden previsto en el mismo.
11. Se elaborarán, en el plazo máximo de seis meses, las actuaciones previstas para el “entorno de colegios, hospitales y centros de personas mayores” con los criterios previstos en el PIMUVA y se pondrán en marcha en un periodo de dos años desde su elaboración.
12. En el plazo de seis meses se elaborará, en colaboración con sindicatos y empresarios, el programa de Promoción y Fomento de la Movilidad Sostenible a los Centros de Trabajo con el criterio de reducir la utilización de los vehículos privados y, en su caso, fomentar la utilización compartida de los automóviles.
13. Completar la red de transporte público municipal de forma que queden cubiertas todas las zonas de suelo urbano o urbanizable existentes. Establecer la conexión entre los autobuses urbanos y los interurbanos del entorno del municipio para lograr una mayor utilización del transporte público.
14. Hacer operativos, en el plazo máximo de un año, todos los carriles-bus previstos en el PIMUVA. En el caso del carril-bus del Paseo de Zorrilla se procurará la utilización de uno de los carriles de la zona central de la calzada a lo largo de todo el recorrido.
15. Proceder, de manera inmediata, al estudio de alternativas al actual sistema de pago de la tarifa del autobús para disminuir, sustancialmente, los tiempos de subida y cobro de los viajeros.
16. Se elaborará, en el plazo de seis meses, un proyecto de señalización de “Vías de Alta Ocupación” para facilitar el tránsito sin problemas de los vehículos en calles que tengan recorridos del autobús municipal o una densidad elevada.
17. Completar, en el plazo de dos años, la red de carriles-bici de la ciudad con el criterio de facilitar una amplia utilización de este modo de transporte, crear más aparcamientos para bicicletas y conectar todos los carriles existentes

18. En la tramitación de las autorizaciones ambientales de las actividades industriales con emisión significativa de partículas, óxidos de nitrógeno o compuestos orgánicos volátiles, se solicitará a la Comisión Territorial de Prevención Ambiental la incorporación al expediente de una modelización sobre los efectos de las emisiones previstas sobre la inmisión de partículas y ozono, y se adoptarán, en consecuencia, las medidas necesarias para reducir o suprimir las emisiones de los contaminantes primarios.

19. En un plazo de dos años, se adoptarán medidas que procuren la reducción de las emisiones de compuestos orgánicos volátiles en las gasolineras y otros establecimientos de distribución de combustibles derivados del petróleo.

20. En un plazo de tres años, en función de los resultados del inventario de emisiones, se concretarán las medidas permanentes adecuadas para reducir la emisión de otras fuentes fijas significativas de partículas, óxidos de nitrógeno y compuestos orgánicos volátiles.

21. En el plazo de 1 año, se actualizará el inventario de emisiones de contaminantes de naturaleza química del municipio de Valladolid, determinando las fuentes principales de los contaminantes objeto del Plan.

22. En un plazo de 2 años, se elaborará un mapa de la contaminación atmosférica de Valladolid, sobre la base de las mediciones automáticas, mediciones indicativas y técnicas de modelización, para todos los contaminantes objeto del Plan.

23. Antes de fin de 2007 estarán operativos los dos puntos de medición de benceno y el punto de medición de otros compuestos orgánicos volátiles precursores de ozono, preceptivos según la legislación.

24. Antes de fin de 2007 se incluirán en el boletín diario sobre contaminación atmosférica las mediciones efectuadas en las 3 estaciones de Renault España, S.A. situadas en el municipio de Valladolid.

25. Antes de fin de 2007, volverá a estar operativo el sistema de información sobre la contaminación atmosférica en tiempo real habilitado en la página web del Ayuntamiento de Valladolid, incorporando los datos de las estaciones de Renault España, S.A. situadas en el municipio de Valladolid.

b) Ordenanzas municipales

El Ayuntamiento de Valladolid cuenta con varios reglamentos municipales que inciden en la calidad ambiental de la ciudad, en particular el Reglamento Municipal de protección del medio ambiente atmosférico, el Reglamento Municipal para la protección contra las emisiones de ruidos y vibraciones, el Reglamento para la prestación del servicio de agua de Valladolid, el Reglamento Municipal del uso de la red de alcantarillado, el Reglamento Municipal de limpieza, recogida y eliminación de residuos sólidos urbanos, el Reglamento Municipal de tráfico, el Reglamento de parques y jardines de la ciudad de Valladolid y la Ordenanza Municipal sobre instalaciones e infraestructuras de radiocomunicación en el municipio de Valladolid.

En el tema de las “antenas de telefonía móvil” hacemos nuestras las “Medidas urgentes” propuestas por la Asociación Vallisoletana de Afectados por las Antenas de Telecomunicaciones:

-El nivel máximo de exposición del público a los campos electromagnéticos emitidos por los equipos de telefonía y por las instalaciones radioeléctricas se deben fijar **en 0,6 voltios/metro** para el conjunto de las radiaciones de microondas pulsadas.

-Se debe prohibir la instalaciones de estaciones base de telefonía a menos de 500 metros de cualquier zona habitada mientras tengamos los niveles máximos de emisión permitidos por la legislación vigente.

-Toda nueva aplicación tecnológica que emita radiaciones no ionizantes debe ser objeto de un estudio, realizado por equipos independientes, de impacto sobre la salud humana y sobre el medio ambiente previamente a su puesta en marcha.

La mayoría de estas Ordenanzas, aprobadas a principios de la década pasada, necesitan una adaptación a la realidad legal y social, y en muchos casos directamente no se cumplen ni siquiera en las atribuciones directas del Ayuntamiento (Reglamentos de contaminación del aire, ruido o vertidos). Por ello, proponemos la **actualización y unificación de las ordenanzas ambientales municipales existentes en un Reglamento Municipal sobre Medio Ambiente Urbano**, cuya aplicación sea efectiva.

Al margen de estos Reglamentos, la propia Agenda Local 21 prevé la necesidad de nuevas Ordenanzas que incidan en los principios de autonomía material y energética recogidos en este documento. Algunos de estos proyectos han quedado inexplicablemente congelados o incluso han sido desestimados. Por ello, solicitamos la **urgente elaboración de todas las ordenanzas ambientales municipales previstas**.

c) Instrumentos económicos

Para estimular la compacidad urbana y racionalizar el consumo de recursos naturales, el Ayuntamiento dispone de varios instrumentos económicos de su directa gestión, como son las tasas por la prestación de los servicios públicos municipales, los impuestos municipales, las compras públicas, las subvenciones municipales e incluso las multas.

Respecto a las tasas de abastecimiento, alcantarillado y depuración, tal y como prevé la Agenda Local 21 debe procederse a **mejorar la progresividad de sus tarifas**, penalizando el consumo excesivo de agua potable y la contaminación de los vertidos de aguas residuales. Sería deseable la recuperación de la tasa de basuras (hoy integrada en el IBI), aplicando criterios de progresividad según la producción de residuos, para estimular su reducción. Finalmente, aunque no se trate de una tasa, proponemos la instauración de una fianza en las licencias de obra mayor que asegure el reciclado de los residuos de construcción y demolición generados durante las mismas, similar a la aplicada por los ayuntamientos catalanes.

Por otro lado, proponemos la introducción de criterios de sostenibilidad en la aplicación de los impuestos municipales, que graven los comportamientos más lesivos y estimulen los más respetuosos. Algunos ejemplos son **incrementar el Impuesto de Bienes Inmuebles (IBI) de las viviendas vacías y las unifamiliares**, reduciendo el de las viviendas colectivas de menos de 5 plantas y en alquiler, o gravar sustancialmente los

automóviles privados de mayor potencia en el Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM), cuya recaudación extra puede destinarse a mejorar el transporte público, ciclista y peatonal. Aunque no se trate de impuestos, a este último fin debería destinarse la recaudación por infracciones de tráfico.

Deben introducirse y mejorarse criterios técnicos que valoren tanto el comportamiento ambiental de las empresas como las características de sus productos en los pliegos de condiciones que rigen la adjudicación de las compras y los concursos municipales, a través por ejemplo de certificaciones como el EMAS o la ISO 14000 en el caso de las empresas y las distintas acreditaciones existentes (ecoetiquetas) en el caso de los productos.

Finalmente, en el campo de las **subvenciones, desgravaciones fiscales y reducciones de tasas a aquellas actividades que incidan en los objetivos de una menor insostenibilidad,** el margen de maniobra municipal es amplio y debe utilizarse con profusión.

d) Participación ciudadana y educación ambiental

Actualmente, la participación ciudadana se contempla desde un marcado aspecto testimonial, transmitiendo a la ciudadanía la impresión de que participar se limita a ofrecer ideas a los políticos y que, durante la legislatura, no existe ningún tipo de control por parte del electorado sobre las acciones de los municipales ni formas efectivas de hacer reales las demandas sociales. Sin embargo, si ya de por sí es difícil fomentar la participación social en Valladolid, roza lo imposible pretender hacerlo bajo la fórmula de que *l@s ciudadan@s* no tienen nada que decir importante más que una vez cada cuatro años.

Creemos que una democracia real debe buscar continuamente mecanismos que hagan efectivo el precepto constitucional de que la soberanía nacional reside en el pueblo, mediante procedimientos como la **actualización de la normativa municipal sobre referendums locales,** cuyas conclusiones no pueden seguir siendo “orientativas” y cuyas condiciones de convocatoria, hoy por hoy, disuaden más que incitan al electorado. El referéndum local debería ser obligatorio, por otro lado, en aquellos grandes temas que, por su calado e irreversibilidad, afecten gravemente al futuro de la ciudad. Otros mecanismos podrían ser consultas (serias) a nivel de barrio, dotar de mayores capacidades a los órganos conjuntos de participación, cauces formales efectivos para elevar propuestas desde las organizaciones sociales, etc. Si bien es cierto que “a participar se aprende participando”, es obvio que sólo se empieza a participar si se tiene alguna garantía de que dicha colaboración será fructífera.

Finalmente, nos parece importante potenciar las actividades de educación ambiental de *l@s ciudadan@s*, las empresas y las instituciones, vinculadas a los objetivos de reducción del consumo de recursos naturales ya comentados. En este sentido, es necesario **reforzar la Escuela Municipal de Educación Ambiental, así como apoyar las iniciativas de las organizaciones sociales en materia de información y educación ambiental.**

Valladolid. Abril de 2007.