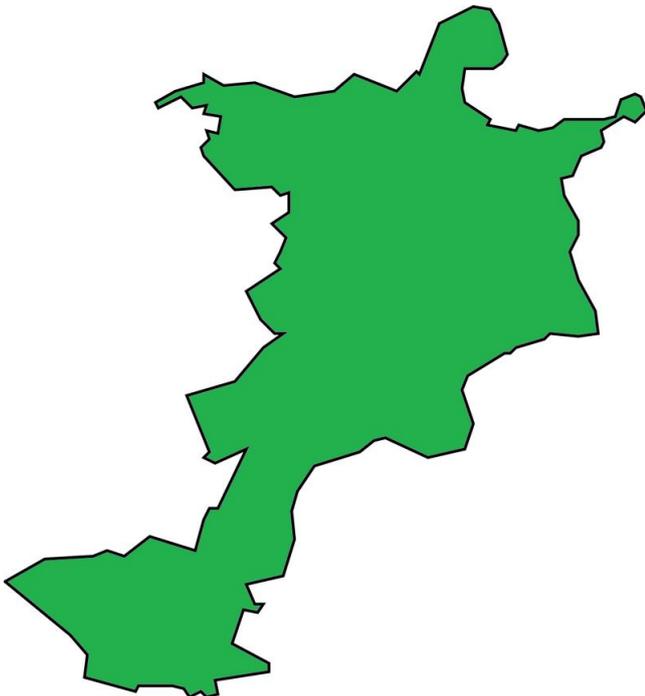




## PROPUESTAS PARA VALLADOLID<sup>1</sup> ANTE LAS ELECCIONES MUNICIPALES DE 2019



1. **Introducción**
2. **La necesidad de un nuevo urbanismo compatible con el medio ambiente**
3. **Hacia un Valladolid menos insostenible**
4. **Instrumentos de la política ambiental municipal:**
  - a) **Planeamiento urbano**
  - b) **Planes de mejora de la calidad del aire y Plan de movilidad sostenible**
  - c) **Recuperación de la gestión pública del Centro de Tratamiento de Residuos**
  - d) **Ordenanzas municipales**
  - e) **Instrumentos económicos**
  - f) **Participación ciudadana y educación ambiental**

<sup>1</sup> Estas consideraciones presentan las ideas más importantes de Ecologistas en Acción de Valladolid y una buena parte de sus concreciones más significativas. Como es lógico no agotan las propuestas que podamos presentar sobre cualquier tema a lo largo de los próximos años siempre que sean acordes con nuestras consideraciones generales.

### 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 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 como el agotamiento de los recursos naturales del planeta y la contaminación del aire, el agua, el suelo o los seres vivos. Para incidir de manera sustancial en todos estos problemas optamos, de manera general, por la gestión pública de las competencias municipales ya que es la que mejor expresa los intereses generales.

En España las ciudades consumen, según el último Informe de Deloitte (marzo 2019) "Ciudades energéticamente sostenibles: la transición energética urbana a 2030" el 40% de la energía final y están relacionadas con el 70% de las emisiones de gases de efecto invernadero. La situación de Valladolid respecto de otras capitales de provincia tampoco es halagüeña. Según datos del reciente informe del Observatorio de la Sostenibilidad "Ciudades Sostenibles en España 2018" nuestra ciudad se encontraría "en el bloque ambiental" en el puesto 32 de 52; en "sostenibilidad general", que incluye la parte ambiental, social, económica y de participación, estaría más arriba, en el puesto 15 de 52.

Valladolid aparece en este informe como un caso de uso desproporcionadamente alto del automóvil privado en relación al resto de ciudades españolas: "La preponderancia del coche es realmente preocupante en 6 ciudades donde sobrepasa el 50%: Guadalajara, Santa Cruz de Tenerife, Zamora, Tarragona, Valladolid y Toledo, que alcanza un máximo del 63,3%. Muchas de las ciudades con mayor protagonismo del automóvil son de tamaño modesto y la impresión es que, sin tener un fuerte condicionante de congestión de tráfico, el ciudadano medio opta sistemáticamente por su automóvil". Necesitamos de acciones radicales para poder enderezar una situación que cada vez es más problemática. Hay que acelerar la transición hacia la sostenibilidad energética de las ciudades, también de la nuestra.

Junto a estos problemas aparece otro que ya supone una auténtica emergencia. Nos referimos al cambio climático, cada día más evidente y que exige un esfuerzo inmediato y persistente en el tiempo para evitar que las situaciones preocupantes, ya evidentes, se conviertan en catastróficas.

## 2. LA NECESIDAD DE UN NUEVO URBANISMO COMPATIBLE CON EL MEDIO AMBIENTE

A la época de la "burbuja inmobiliaria", basada en la desregulación del suelo, la especulación urbanística, la proliferación de infraestructuras de transporte por carretera, el crédito hipotecario fácil y una política fiscal sumamente favorable a la vivienda en propiedad, le ha seguido una época de atonía del mercado inmobiliario que ya parece superarse.

La evolución demográfica de la ciudad ha experimentado el paso de 320.000 habitantes empadronados en 1996 a menos de 300.000 en la actualidad. Desde el punto de vista inmobiliario, han sido determinados municipios del alfoz los que han experimentado una evolución demográfica expansiva en un contexto de competencia intermunicipal.

Como resultado de la expansión urbanística de los años pasados el municipio de Valladolid ha perdido más de 3.000 hectáreas agrícolas de regadío, en las vegas de los ríos Esgueva y Pisuerga, dilapidando un recurso de primer orden desde el punto de vista socioeconómico, ecológico y paisajístico, sustentado en una red de granjas y acequias vinculadas a los canales de Castilla y del Duero, que irremediablemente se han perdido. Al tiempo, la multiplicación de los desplazamientos en automóvil entre la ciudad y las nuevas urbanizaciones-dormitorio ha disparado el consumo energético y la contaminación, así como los gastos de mantenimiento de las infraestructuras, debilitando la vida comunitaria en esas urbanizaciones y

abandonando a su suerte a los barrios. Se hace necesaria, por tanto, una reconsideración urbanística que afecte tanto al término municipal de Valladolid como a su área metropolitana.

### *Revisión del planeamiento urbanístico de Valladolid y los municipios de su alfoz, desclasificando todos los sectores de suelo urbanizable no desarrollados*

En este sentido, debe completarse la **revisión del planeamiento urbanístico** de Valladolid y los municipios de su alfoz, **desclasificando todos los sectores de suelo urbanizable** que no se hayan desarrollado en las dos últimas décadas, y reforzando la protección del suelo rústico frente a la proliferación de todo tipo de usos constructivos incompatibles con el principio del desarrollo territorial y urbano sostenible enunciado por la legislación urbanística. Sin tierras disponibles no es posible una nueva estrategia agroalimentaria.

## 3. HACIA UN VALLADOLID MENOS INSOSTENIBLE

En un contexto tan desalentador, para avanzar en la aminoración de los desequilibrios ecológicos generados por el modelo urbano de Valladolid, es imprescindible, desde nuestro punto de vista, 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).

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**.

### *"Crecimiento cero" en superficie para Valladolid y los núcleos de su entorno*

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 atmosférica) y el enriquecimiento de la convivencia ciudadana a través de la mezcla de usos y grupos sociales. Reduce asimismo un coste de las infraestructuras urbanas inasumible en tiempos de crisis. Por todo ello, desde Ecologistas en Acción reivindicamos la idea de **“crecimiento cero” en superficie para la ciudad de Valladolid y los núcleos de su entorno**: los nuevos desarrollos urbanos deben orientarse hacia la rehabilitación, tan necesaria en la mayor parte de los barrios y pueblos existentes.

La **autonomía material y energética** de la ciudad plasma las ideas ya expuestas sobre producción limpia. La autonomía material y energética de la ciudad conlleva también 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:

### **Agua**

- 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 importantes caudales 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. 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; y 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. Igualmente es necesaria la recuperación de la transformación en biogás que, en un principio, tenían los lodos que se generaban en la depuradora de aguas residuales.

### **Alimentos**

- El **autoabastecimiento de alimentos** en Valladolid debe 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 urbanos 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. Debe continuar el programa municipal e incrementarse el número de huertos y el carácter colectivo de los mismos. 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. En este sentido saludamos los trabajos realizados en los últimos años que han colocado a nuestra ciudad en la “red de ciudades agroecológicas” y esperamos un rápido desarrollo de las propuestas ya presentadas. La fracción orgánica de los residuos urbanos se aprovecha en la actualidad, de forma muy deficitaria, para la fabricación de compost en la planta municipal, gracias a su recogida selectiva. Es deseable una mejora de la misma que permita su utilización en agricultura, especialmente en los municipios menores.

### **Materiales**

- La proliferación de desmontes mineros en el entorno de la ciudad, asociados al crecimiento inmobiliario disparatado, o el creciente volumen de escombros que saturan la escombrera municipal y jalonan el territorio en vertidos incontrolados 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.

### **Plan Municipal de desamiantado**

De manera más concreta, urge la materialización de un **Plan Municipal de desamiantado de la ciudad**, a partir de un inventario detallado de la presencia de fibrocemento con amianto en edificaciones e infraestructuras.

### **Eficiencia energética y renovables**

- La **autosuficiencia energética podría ser**, a diferencia de la de materiales, factible en una ciudad como Valladolid, siempre que se combinen una drástica reducción en el 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, solventando los desplazamientos que aún así deban realizarse por medios no contaminantes (transporte peatonal, ciclista y colectivo electrificado). La mejora en la eficiencia energética de la edificación pasa por la mejora en su orientación, la incorporación de aislamientos y sistemas de captación solar pasiva, y la instalación de equipos eficientes (calderas, electrodomésticos, luminarias privadas y públicas), así como por la conexión a redes de distrito renovables. Una buena parte de estos elementos vienen recogidos en la propuesta de nuevo Plan General de Ordenación Urbana. Respecto a las energías renovables, hay que destacar el potencial de la energía solar (pasiva y activa, fotovoltaica y térmica); la energía eólica; la geotérmica (Valladolid se encuentra en "la zona de alto potencial aprovechable"); y de algunos aprovechamientos térmicos de la biomasa (calefacción de distrito con residuos forestales, biogás). El Ayuntamiento debe apostar de manera decidida por la calefacción de distrito y caminar, con rapidez y con adecuados instrumentos de inversión, hacia la conexión de instalaciones privadas en dichas redes y hacia la promoción de nuevas. Todas estas medidas redundarían en una mejora evidente de la mala calidad del aire que respiramos, y en un alivio del cambio climático.

### *Rehabilitación urbana*

No nos cabe duda de que la rehabilitación urbana de Valladolid será una fuente esencial de riqueza colectiva y empleo, para las generaciones actuales y futuras, en un contexto en el que el reparto del trabajo y de las rentas que procura resultan ineludibles tanto para aliviar la emergencia social que vivimos como para acompañar la transición ecológica que deseamos.

## 4. INSTRUMENTOS DE LA POLÍTICA AMBIENTAL MUNICIPAL

### *Agenda Local 21 e información medioambiental*

En el municipio de Valladolid, contamos con una **Agenda Local 21** y un Consejo consultivo encargado de su seguimiento. Nos parece necesario dotar de mayor efectividad a este órgano para que sea capaz de analizar sistemáticamente el cumplimiento de los objetivos de la agenda, y la situación ambiental de la ciudad. A tal fin se hace

necesario un Plan Estadístico municipal que recoja sistemáticamente todas las informaciones relacionadas con el medio ambiente y se presenten a organizaciones y ciudadanos en los dos primeros meses de cada año natural. Igualmente es necesaria una reconsideración de los indicadores de sostenibilidad ambiental que se presentan en el marco de la Agenda 21. Al margen de este instrumento de participación social, los Ayuntamientos cuentan 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). Nos encontramos con la tramitación avanzada de un nuevo Plan y queremos recordar las alegaciones que hemos presentado en los diversos trámites administrativos.

#### *Integración ferroviaria*

En el suelo urbano nos preocupa el acomodo del denominado **Plan Rogers** en el nuevo Plan General, donde se asumen -con una ligera reducción de la edificabilidad total- las condiciones más perversas de la antigua actuación: la elevada densidad edificatoria que se concentra en el suelo lucrativo y que se materializa en altísimas torres de servicios y viviendas. En lo referente a **la integración ferroviaria** todavía faltan elementos detallados de diseño pero nos parece de obligado cumplimiento que todos los pasos previstos garanticen la seguridad de las personas, tengan anchuras superiores a los seis metros y eviten diseños en U o en Z.

#### *Vivienda y suelo urbanizable*

El suelo previsto para la construcción de viviendas es el pilar fundamental de cualquier Plan General. Las previsiones recogidas en la Memoria Vinculante califican suelo -en sus diversos regímenes- para la construcción de 49.428 viviendas, cifra que no se corresponde con la evolución demográfica de la ciudad en los últimos años ni con los datos de formación de nuevos hogares. **Se trata, desde nuestro punto de vista, de reducir sustancialmente el suelo urbanizable previsto para que la construcción se centre en el suelo urbano consolidado y no consolidado.** Para ello proponemos la eliminación de diversos sectores de suelo urbanizable, comprendidos en la zona Este -entre la vieja Ronda Interior y la nueva-. Las razones son fáciles de comprender: se encuentran alejadas de la ciudad e influirán negativamente en la sostenibilidad del modelo, generarán nuevas necesidades de desplazamiento, y dejarán muy abierta y en manos de los promotores privados la

ampliación desmedida de la ciudad. Además algunas de ellas se encuentran en zonas claramente inundables (de la Esgueva) y deberían preservarse de cualquier tipo de actuación urbanística para fomentar una propuesta de tierras cultivables acordes con la nueva estrategia agroalimentaria que se pretende poner en marcha.

### *Viviendas vacías y alquiler*

El PGOU debe 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 más interesante para garantizar el derecho constitucional de acceso a la vivienda. También debe mejorarse el Plan incorporando estándares ambientales de edificación y urbanización que incidan en las propuestas sobre autonomía material y energética. Todo el patrimonio municipal de suelo y vivienda debe ponerse al servicio de una política municipal orientada totalmente hacia el alquiler.

### *Revisión de las DOTVAENT*

Resulta ineludible la adecuación del planeamiento urbanístico de los municipios del Alfoz a las necesidades de suelo residencial y productivo que lo justifiquen, así como a la rehabilitación de sus cascos urbanos tradicionales. Tras la anulación judicial de diversos planes generales de municipios del entorno conseguida por actuaciones judiciales de Ecologistas en Acción proponemos **la revisión de las Directrices de Ordenación del Territorio de Valladolid y Entorno (DOTVAENT) para que establezcan criterios que limiten el crecimiento de los municipios** periféricos según el rango que se asigne a cada uno en el modelo territorial, siempre de manera compacta y descentralizada (con previsión de suelo productivo y dotacional).

### *Anillo verde ciudad-alfoz*

Para mejorar la relación entre la ciudad central y el Alfoz, proponemos **reforzar la idea del anillo verde que ya se está empezando a pergeñar y que fomente el ocio sostenible (paseos andando o en bici)**, conectando los núcleos urbanos con los pinares, los ríos y canales (mejorando los senderos en las márgenes en todo su recorrido), los cerros, y la recuperación de la vía verde del tren burra en el municipio de Valladolid, uniéndola con la ya rescatada y ahora amenazada por la Ronda Exterior Oeste en Zaratán.

### *Ronda exterior oeste y tercer carril A-62*

En el mismo sentido proponemos una actuación más decidida del Ayuntamiento para acabar con las previsiones ministeriales de dicha Ronda Exterior Oeste y de un eventual tercer carril en la A-62 que consideramos totalmente innecesarios y cuyos

dineros podrían dedicarse a otro tipo de actuaciones como las descritas en este documento más acordes con la sostenibilidad de nuestro modelo de movilidad.

## **b) Planes de mejora de la calidad del aire y Plan de movilidad sostenible**

**La aglomeración de Valladolid**, compuesta por la ciudad y siete municipios de su entorno, **viene incumpliendo desde 2015 el objetivo legal para la protección de la salud establecido para el contaminante ozono**, sin que ni la Junta de Castilla y León ni el Ayuntamiento de Valladolid hayan elaborado el preceptivo Plan de mejora de la calidad del aire, pese a la sentencia judicial del pasado mes de octubre, recurrida por la Junta ante el Tribunal Supremo, que declaraba dicha obligación administrativa.

### *Plan de Mejora de la Calidad del Aire*

Como en otras muchas ciudades, la mala calidad del aire en Valladolid es estructural y requiere medidas permanentes sobre la principal fuente de contaminación, que en nuestra ciudad es el tráfico. Por ello es necesario que el Ayuntamiento de Valladolid impulse la **elaboración de un Plan de Mejora de la Calidad del Aire, integrando en el mismo el Plan de Acción contra el Ruido Urbano y el Plan de Movilidad Urbana Sostenible**, por la concurrencia de todos estos instrumentos sobre un mismo factor, el tráfico urbano. Sería deseable que las competencias en medio ambiente y en movilidad se hicieran depender de la misma área, asegurando la coordinación del Plan.

### *Plan de Movilidad*

Respecto al Plan de Movilidad, cuya revisión está pendiente hace muchos años y que ha dormido en un cajón durante los últimos cuatro, desde Ecologistas en Acción **pedimos que se vincule al 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.

La revisión en curso del Plan de Movilidad de Valladolid debería promover de manera efectiva los medios de transporte más sostenibles, siendo su objetivo principal en su periodo de vigencia lograr un incremento significativo de los desplazamientos sostenibles y de los realizados en transporte público, **con una drástica reducción de los realizados en automóvil privado**. El objetivo principal de ese Plan sería la mejora de la calidad del aire que respiramos los vallisoletanos. **En estos cuatro últimos años se han tomado importantes medidas municipales como el Plan que permite la adopción de medidas restrictivas del tráfico en aquellas**

**situaciones de mala calidad del aire.** Pero la persistencia de esas situaciones obliga a replantear en profundidad toda la movilidad en la ciudad.

### **Peatonalización total de la parte central de Valladolid y zonas de bajas emisiones**

La medida más importante sería la **peatonalización total de la parte central de Valladolid.** Los estudios de tráfico y movilidad muestran que esta medida es posible y que debía tener como primer hito la puesta en marcha inmediata de una **zona de bajas emisiones** en línea con lo previsto en el artículo 15 del borrador de Proyecto de Ley sobre Transición Energética donde se señala literalmente en su apartado 3. “Los municipios de más de 50.000 habitantes integrarán en la planificación de ordenación urbana medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad”. Todas ellas encaminadas a lograr formas alternativas de movilidad.

### **Carriles bici**

Igualmente, **debería ampliarse la escasa red de carriles bici existente,** enlazando cada barrio con el centro y éstos entre sí y con los pueblos limítrofes, incluyendo siempre que se pueda el carril segregado en las nuevas obras. Los “ciclocarriles 30”, que se han pintado con profusión en los últimos tiempos, deberían acompañarse de medidas efectivas para garantizar que el máximo de 30 km/hora se cumple por parte de todos los vehículos (especialmente por los relacionados con el transporte público y la policía municipal).

### **Aparcamientos en el centro**

También **deberían desaparecer progresivamente los aparcamientos de carácter rotatorio en el centro de la ciudad,** posibilitando la reconversión de plazas de rotación existentes en plazas de residentes. Las previsiones de posible construcción de aparcamientos recogidas en la propuesta de nuevo Plan General deben ser objeto de reducción sustancial y eliminación en zonas escolares y zonas con arbolado.

### **Transporte público**

El **transporte público** ha sido objeto de una reestructuración que entró en vigor a comienzos de 2018. Los magros resultados recientemente conocidos prueban que las medidas municipales no han sido eficaces para superar la atonía en que se desenvuelve este tipo de transporte y, **desde Ecologistas en Acción, nos reiteramos en las alegaciones que presentamos cuando se debatió**

**dicha reestructuración<sup>2</sup>** y que fueron desdeñadas sin respuesta por parte del Ayuntamiento.

### **Transporte metropolitano**

En el ámbito metropolitano, urge la **puesta en marcha del prometido Plan de transporte metropolitano de Valladolid,** que establezca la conexión entre los autobuses urbanos y los interurbanos del entorno del municipio para lograr una mayor utilización del transporte público. Al tiempo, debería procederse a **cancelar la construcción de nuevas vías rápidas periurbanas como es el caso de la Ronda Exterior Oeste o el tercer carril de la A-62,** de acuerdo con las autoridades autonómicas y estatales, por no estar justificadas, conllevar un despilfarro de recursos públicos e incrementar la fragmentación del territorio, el consumo energético y la contaminación. Los recursos previstos para su construcción podrían dedicarse a los planes de mejora de la movilidad en el área metropolitana.

### **Carriles bus-VAO y Corredor ferroviario**

Los recursos previstos para su construcción podrían dedicarse a los planes de mejora de la movilidad en el área metropolitana, como la financiación del transporte público de la misma o la habilitación de carriles Bus-VAO (vehículos de alta ocupación) en las vías de acceso a la ciudad. En particular el Ayuntamiento debería implicarse con mayor determinación en **la puesta en marcha del corredor ferroviario de cercanías Palencia-Venta de Baños-Valladolid-Medina del Campo** con posibles paradas en la ciudad y como medio para disminuir los desplazamientos en vehículo privado entre todos los términos municipales implicados.

## **c) Recuperación de la gestión pública del Centro de Tratamiento de Residuos**

Valladolid, pese a tener implantada la recogida selectiva en casi toda la ciudad, cuenta con una escasa tasa de recuperación de sus residuos que no supera el 15%. Esto es fruto en gran medida de la adopción de decisiones estratégicas de anteriores gobiernos municipales que llegan hasta la actualidad y han condicionado y dificultado las posibilidades y capacidades de mejora. La principal decisión fue la externalización de la gestión de una competencia municipal esencial y propia, vinculada a la salubridad pública, como es el tratamiento y eliminación de residuos urbanos, a través de un contrato de concesión del único servicio público de competencia municipal que a día de hoy todavía permanece

<sup>2</sup> 31 propuestas para la mejora de la próxima reordenación de líneas de AUVASA:

<https://www.nodo50.org/ecologistas.valladolid/spip.php?article1321>

completamente privatizado. De esta decisión se deriva que el funcionamiento del Centro de Tratamiento de Residuos, el Vertedero Municipal y la Planta de Tratamiento de Lixiviados (PTL) arrastre desde hace años resultados muy deficientes.

### **Ciclo integral de las basuras urbanas**

Por esas razones nos parece necesario seguir recuperando la gestión pública de las competencias municipales: tras el ciclo integral del agua, **proponemos completar la gestión 100% pública del ciclo completo de las basuras urbanas, incluyendo su tratamiento y depósito**, de forma que puedan mejorarse sustancialmente sus ratios de recuperación y poder cumplir con las prescripciones de la Unión Europea.

## **d) Ordenanzas municipales**

### **Integración en un Reglamento Municipal sobre Medio Ambiente Urbano**

El Ayuntamiento de Valladolid cuenta con varios reglamentos que inciden en la calidad ambiental de la ciudad, en particular el Reglamento Municipal de protección del medio ambiente atmosférico, la Ordenanza sobre ruidos y vibraciones, el Reglamento del Servicio Municipal de abastecimiento de agua potable y saneamiento, el Reglamento Municipal de limpieza, recogida y eliminación de residuos sólidos urbanos, el Reglamento Municipal de tráfico, aparcamiento y seguridad vial, el Reglamento de parques y jardines de la ciudad de Valladolid, el Reglamento Municipal sobre la incorporación de sistemas de captación y aprovechamiento de energía solar térmica en los edificios y la Ordenanza Municipal sobre instalaciones e infraestructuras de radiocomunicación en el municipio de Valladolid.

Buena parte de estas Ordenanzas necesitan una adaptación a la realidad legal y social. Proponemos la **actualización y unificación de las ordenanzas ambientales municipales existentes en un Reglamento Municipal sobre Medio Ambiente Urbano**, cuya aplicación sea efectiva.

### **Ordenanza para la Protección del Medio Ambiente Atmosférico**

En el caso concreto de la Ordenanza para la Protección del Medio Ambiente Atmosférico, en su fase final de tramitación, creemos necesario que añadida a la prohibición del carbón como combustible en el término municipal la **prohibición de la incineración y co-incineración de los residuos**, por sus inaceptables emisiones de contaminantes orgánicos persistentes y otras sustancias tóxicas.

### **Mapa de la contaminación atmosférica de Valladolid**

En el caso de la calidad del aire, de manera análoga a como se afronta el problema del ruido **se debería elaborar un mapa de la contaminación atmosférica de Valladolid**, sobre la base de las actuales mediciones automáticas, mediciones indicativas y técnicas de modelización, al menos para los contaminantes más conflictivos (partículas, ozono y precursores como el dióxido de nitrógeno), que asimismo sirva para validar la representatividad de las actuales estaciones de control de la contaminación atmosférica, que en los últimos años se han ido reubicando en vías con poco tráfico.

### **Infraestructuras de radiocomunicación**

En el caso de las infraestructuras de radiocomunicación, **debería limitarse el nivel máximo de exposición del público a los campos electromagnéticos** emitidos por los equipos de telefonía y por las instalaciones radioeléctricas a **0,6 voltios/metro** para el conjunto de las radiaciones de microondas pulsadas, prohibiéndose la instalación 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. También nos parece necesario prestar especial atención al despliegue previsto de la red 5G que debía considerarse en el marco de la Agenda 21 local.

## **e) 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.

### **Abastecimiento, alcantarillado y depuración**

Respecto a las tasas de abastecimiento, alcantarillado y depuración debe procederse a **mejorar la progresividad de la tarificación de los servicios públicos**, penalizando el consumo excesivo de agua potable y la contaminación de los vertidos de aguas residuales.

### **Impuesto de Bienes Inmuebles y de Vehículos de Tracción Mecánica**

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, y mejorar el Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM) penalizando los vehículos diésel.

### **Compras y los concursos municipales**

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. Por ejemplo, primando la incorporación de alimentos ecológicos en los comedores comunitarios gestionados por los Ayuntamientos o la Junta de Castilla y León en escuelas, residencias y otros centros públicos. Contratar la electricidad de los centros municipales con comercializadoras 100% renovables.

### **Subvenciones, desgravaciones fiscales y reducciones de tasas**

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, sólo limitado a las disponibilidades presupuestarias.

## **f) Participación ciudadana y educación ambiental**

### **Referéndum locales**

Creemos que una democracia real debe buscar continuamente mecanismos que hagan real el precepto constitucional de que la soberanía nacional reside en el pueblo, mediante procedimientos como la **confección o actualización de la normativa municipal sobre referéndum 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 o pueblo, dotar de mayores capacidades a los órganos conjuntos de participación (como el Consejo de la Agenda Local 21), cauces formales efectivos para elevar propuestas desde las organizaciones sociales, presupuestos participativos, etc. Si bien es cierto que “a participar se aprende participando”, es obvio que

solo se empieza a participar si se tiene alguna garantía de que dicha colaboración será fructífera.

### **Transparencia**

Igualmente pensamos que **el Ayuntamiento debe hacer totalmente efectivos todos los mecanismos de transparencia recogidos en la legislación**, sobre todo los relacionados con la información municipal en red que actualmente se incumplen en algunas áreas municipales, como es el caso del otorgamiento de licencias ambientales y autorizaciones de uso excepcional en suelo rústico.

### **Reglamentos del Consejo de Movilidad y del Consejo Municipal de la Agenda Local 21**

Solicitamos también la modificación de los reglamentos del Consejo de Movilidad y del Consejo Municipal de la Agenda Local 21 para que obligatoriamente informen por escrito sobre determinados proyectos, planes o modificaciones normativas municipales.

### **Educación e información ambiental**

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

En Valladolid, abril de 2019.



### **Ecologistas en Acción Valladolid**

C/ Andrés de Laorden, s/n 47003 Valladolid · T: 983 21 09 70

Ap. Correos 533 CP 47080 Valladolid

Correo: [valladolid@ecologistasenaccion.org](mailto:valladolid@ecologistasenaccion.org)

Web: [www.nodo50.org/ecologistas.valladolid](http://www.nodo50.org/ecologistas.valladolid) ·

[www.ecologistasenaccion.org](http://www.ecologistasenaccion.org)

Twitter: <https://twitter.com/EcologistasVall>,

@EcologistasVall

Facebook:

[www.facebook.com/ecologistas.en.accion.valladolid](http://www.facebook.com/ecologistas.en.accion.valladolid)