

PROPUESTAS

de **Ecologistas en Acción de Valladolid**
a los partidos políticos ante las
elecciones municipales
de **2023**



Índice

1. Introducción

2. La necesidad de un nuevo urbanismo compatible con el medio ambiente

3. Hacia un Valladolid menos insostenible

- Compacidad y proximidad urbanas
- Autonomía material y energética
- Autoabastecimiento de alimentos
- Impactos ambientales: fibrocemento, Pingüinos y gasolineras
- Ahorro y recursos renovables energéticos
- Rehabilitación urbana

4. Instrumentos de la política ambiental municipal:

- Agenda Urbana Valladolid 2030 e indicadores de sostenibilidad

a) Planeamiento urbano

- Alquiler y rehabilitación de vivienda
- Urbanismo en el alfoz
- Atraer al núcleo urbano de actividades en la periferia y moratoria de grandes supermercados en las rondas
- Anillo verde y entorno natural periurbano
- Ronda Exterior Oeste y tercer carril de la A-62

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

- Contaminación por ozono
- Necesidad de medidas estructurales

Abril de 2023

Ver el documento en la web:

<https://www.nodo50.org/ecologistas.valladolid/spip.php?article1840>

- Peatonalizaciones y Zona de Bajas Emisiones de Valladolid
- 10 medidas para la mejora de la Zona de Bajas Emisiones de Valladolid
- Movilidad ciclista y peatonal
- Aparcamientos
- Transporte público colectivo
- Movilidad metropolitana
- Calidad del aire en entornos industriales

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

- Nefasta decisión de renovar la externalización del CTR
- Recogida de envases ligeros y ECOEMBES
- Gestión 100% del ciclo integral de los residuos urbanos
- Escombreras y vertederos

d) Ordenanzas municipales

- Unificación de las ordenanzas ambientales
- Mapa de la contaminación atmosférica
- Exposición a campos electromagnéticos

e) Instrumentos económicos

- Tarifas de servicios públicos
- IBI
- Criterios ambientales en la licitación
- Subvenciones y fiscalidad

f) Participación ciudadana y educación ambiental

- Referéndums locales
- Transparencia
- Órganos ambientales
- Educación y jornadas ambientales

1. Introducción¹

El ecologismo 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 expulsar cantidades variables de residuos (gaseosos, sólidos, líquidos, energéticos).

No obstante, a diferencia de los seres vivos y de 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 (reciclandolos 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 son 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 Informa 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. Hemos mejorado, pero tenemos todavía importantes problemas medioambientales que resolver. Venimos de un fuerte uso del automóvil privado (asociado a la dispersión de la ciudad y a la importancia del área metropolitana): según datos del informe del Observatorio de la Sostenibilidad "Ciudades Sostenibles en España 2018" partíamos de un 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". Así lo muestran también los datos de muertes prematuras en nuestra ciudad asociadas a la mala calidad del aire. Necesitamos de acciones radicales para poder enderezar una situación problemática.

¹ 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.

Hay que acelerar la transición hacia la sostenibilidad energética de las ciudades, también de la nuestra.

Aunque el **transporte público** ha mejorado en estos últimos años, sus cifras todavía se encuentran lejos de una utilización capaz de atemperar sustancialmente el uso del vehículo privado. Los impulsos a otros modos de desplazamiento, principalmente la bicicleta, ya suponen una mayor utilización y la implantación de Biki va a suponer una mejora evidente en el futuro inmediato.

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. El último Informe del Grupo Intergubernamental de Expertos en Cambio Climático (IPCC) de Naciones Unidas (marzo de 2023) es concluyente: “El cambio climático es una amenaza para el bienestar humano” y las posibilidades para “asegurar un futuro habitable y sostenido para todos” se “cierran rápidamente”. Debemos, por tanto, acelerar el ritmo de implantación de todas aquellas medidas que permitan una mejor gestión de nuestro patrimonio natural.



2. La necesidad de un desarrollo urbanístico 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 se ha superado en los últimos años, aunque puede volver un nuevo estancamiento asociado a los incrementos de los tipos de interés.

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 incrementado el consumo energético, así como los gastos de mantenimiento de las infraestructuras, debilitando la vida comunitaria en esas urbanizaciones y dificultando la mejora de los barrios tradicionales. Se hace necesaria, por tanto, una reconsideración urbanística que afecte tanto al término municipal de Valladolid como a su área metropolitana.

En este sentido, la **revisión del planeamiento urbanístico** de Valladolid y los municipios de su alfoz **clasificando nuevos sectores de suelo urbanizable hace más difícil** el desarrollo territorial y urbano sostenible enunciado por la legislación urbanística. Además, sin tierras disponibles no es posible una nueva estrategia agroalimentaria.



3. Hacia un Valladolid menos insostenible

En este contexto 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.

Compacidad y proximidad urbanas

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 búsqueda de nuevos suelos industriales para atender posibles instalaciones industriales nuevas y la concentración comercial producida en la revisión del planeamiento en “la ladera Sur de Parquesol” contribuyen a un desarrollo desequilibrado de nuestra ciudad.

Autonomía material y energética

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:

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. Igualmente hay que reforzar la garantía de calidad del agua de baño en la playa de Las Moreras con actuaciones ante la Junta de Castilla y León

Autoabastecimiento de 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.

Debido a su deficiente recogida selectiva, 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. Es deseable una mejora de la misma que permita su utilización en agricultura, especialmente en los municipios menores.

Consideramos interesante la constitución de una **cooperativa municipal agrícola ecológica** conveniada con la Universidad de Valladolid y otros agentes, con gran capacidad de producción para abastecer a los mercados locales. Se debe poner en marcha, asimismo, un **mercado agroecológico local semanal** (y no en domingo) y un banco de tierras municipal para cesión/alquiler y producción agroecológica.

Impactos ambientales: fibrocemento, Pingüinos y gasolineras

Para mejorar la salud y atenuar determinados impactos ambientales parece necesario dar un impulso al plan de **retirada de fibrocemento en instalaciones municipales**, reformular la **concentración motera Pingüinos** para minimizar el impacto ambiental y acústico, elaborar un plan para la **reubicación de "gasolineras históricas"** hacia la periferia urbana, y reforzar la protección del pinar de Antequera evitando la intrusión de vehículos a motor.



Materiales de construcción

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

Ahorro y recursos renovables energéticos

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 aun 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). 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 Urbana Valladolid 2030 e indicadores de sostenibilidad

En el municipio de Valladolid, contamos con la **Agenda Urbana Valladolid 2030** -antes denominada 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 Urbana Valladolid 2030 (antes Agenda Local 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

En el suelo urbano nos preocupa el acomodo del denominado **Plan Rogers** en el ya aprobado 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.

El suelo previsto para la construcción de viviendas es el pilar fundamental de cualquier Plan General. Las previsiones aprobadas califican suelo -en sus diversos regímenes- para la construcción de **un número elevado de viviendas que no se corresponde con la evolución demográfica de la ciudad** en los últimos años ni con los datos de formación de nuevos hogares.

Alquiler y rehabilitación de vivienda

Se 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. **Todo el patrimonio municipal de suelo y vivienda debe ponerse al servicio de una política municipal orientada totalmente hacia el alquiler.**

Urbanismo en el alfoz

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).

Atraer al núcleo urbano de actividades en la periferia y moratoria de grandes supermercados en las rondas

Deberían fomentarse medidas para la **atracción hacia el núcleo urbano compacto de actividades ahora dispersas en la periferia**, y preferencia para la ubicación de nuevas actividades en el tejido urbano compacto, así como establecer una **moratoria a la instalación o apertura de nuevos grandes supermercados en las rondas** porque socavan el comercio local y son grandes atractores de tráfico

Anillo verde y entorno natural periurbano

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. Es preciso, para ello, **prestar especial protección al entorno periurbano de la ciudad**, especialmente a los pinares y otras zonas arboladas (evitando actuaciones como las de la concentración motera “Pingüinos” en el Pinar de Antequera).

Se deberá **proteger las zonas de ribera de los ríos, arroyos y canales del municipio**, manteniendo su entorno natural y preservando la contaminación de sus aguas.

No desarrollar la Ronda Exterior Oeste ni el tercer carril de la 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) Mejora de la calidad del aire y de la movilidad sostenible

Contaminación por ozono

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 se hayan elaborado planes efectivos para la mejora de la calidad del aire.

Necesidad de medidas estructurales

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**. Parece necesaria una mayor coordinación entre las diversas dependencias municipales para reducir, con mayor intensidad el tráfico motorizado en la ciudad.

En los 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. Lo primero que debe producirse es una reubicación de las estaciones de medición para que sean un fiel reflejo del aire que respiramos las personas.

10 medidas para mejorar la Zona de Bajas Emisiones de Valladolid

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 el desarrollo inmediato de la **Zona de Bajas Emisiones de Valladolid (ZBE)** que ya va con cierto retraso.

Hemos realizado, de acuerdo con otras organizaciones sociales y vecinales de la ciudad, un análisis detallado de la propuesta municipal que nos ha llevado a un análisis detallado y a la propuesta de 10 medidas para la mejora de la ZBE que tiene el siguiente detalle que esperamos sea recogido en la propuesta que se apruebe finalmente, todas ellas encaminadas a lograr formas alternativas de movilidad:

1. **Incluir en el artículo 6 de la Ordenanza los objetivos cuantificables de la ZBE**, de acuerdo al artículo 3 del RDZBE y conforme a los requerimientos establecidos en sus artículos 7 y 8.

Dado que el artículo 7 del RDZBE establece que ésta contribuirá a alcanzar en un plazo razonable las directrices sobre calidad del aire de la OMS, se propone para ello reducir las concentraciones medias anuales de NO₂, PM₁₀

y PM_{2,5} a 10, 15 y 5 microgramos por metro cúbico (µg/m³) en 2030, más allá del cumplimiento de los valores límite legales.

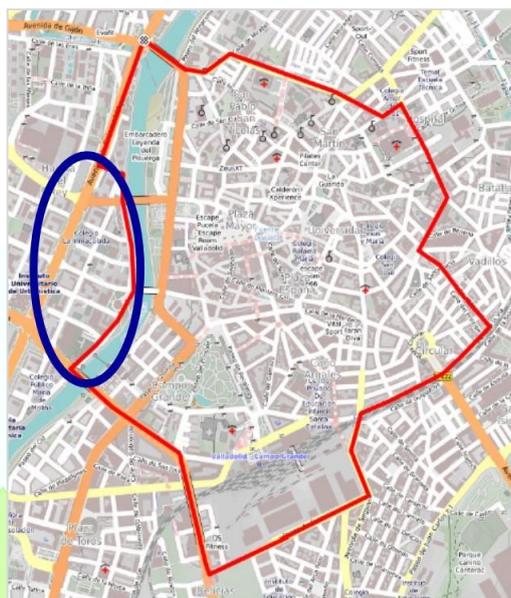
Asimismo, dado que el artículo 8 del RDZBE señala que ésta será coherente con los objetivos establecidos en el PNIEC, en particular, con el objetivo de reducción de la utilización del vehículo privado motorizado frente al resto de modos de transporte, se sugiere para ello reducir en un 35% los desplazamientos en vehículo privado en 2030, respecto al año 2015.

Se consideran coherentes con el RDZBE el objetivo de reducción de las emisiones de GEI para 2030 (revisable de acuerdo a las modificaciones futuras del PNIEC) y el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica para áreas Tipo 1. Área de silencio (usos dotacionales sanitario, docente, educativo, asistencial o cultural), en 2027 (4ª fase de los mapas de ruido).

2. Ajustar el ámbito de la primera fase de la ZBE en su borde occidental, llevándolo hasta la Avenida de Salamanca, de acuerdo al artículo 4.1 del RDZBE y al punto A.1 de su Anexo I.

La Avenida de Salamanca es el eje principal de circulación de la margen derecha del río Pisuerga y en ella se localiza el aparcamiento disuasorio de la Feria de Muestras. Por ello, como ya hicieramos en nuestras alegaciones al Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la ciudad de Valladolid, proponemos como más adecuado este límite que el río Pisuerga.

Se trata además de un ámbito muy saturado de tráfico motorizado, con niveles de partículas elevados según las mediciones realizadas en 2022 por la Asamblea Ciclista de Valladolid. Delimitando el perímetro occidental de la ZBE en la Avenida de Salamanca se liberarían de tráfico los puentes del Poniente y de Isabel la Católica, pacificando la primera fase del barrio Huerta del Rey, de carácter residencial. La ZBE añadiría así la estación de calidad del aire Puente del Poniente, que mejoraría el seguimiento previsto con la estación Arco de Ladrillo.



3. Ampliar en 2028 el ámbito de la ZBE a los barrios, programando una segunda fase que permita dar cumplimiento a los objetivos establecidos, de acuerdo al artículo 4.2 del RDZBE.

La limitación de la ZBE a la primera fase propuesta no permitiría alcanzar los objetivos sugeridos de mejora de la calidad del aire, mitigación del cambio climático ni cambio modal, según se ha concluido en la consideración cuarta, por lo que es necesario ampliar su ámbito territorial en una segunda fase, para cuya entrada en vigor se propone el 1 de enero de 2028, tras la evaluación de la ZBE en 2027 y las elecciones municipales de ese mismo año.



Como señalamos en nuestras alegaciones al Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la ciudad de Valladolid, la vía perimetral de la segunda fase de la ZBE sería la ronda interior VA-20 (A-62 por el oeste), con la finalidad de extender los beneficios ambientales, filtrar el acceso de vehículos desde los municipios del alfoz e impulsar el cambio modal a escala urbana y metropolitana, apoyado en la creación de un verdadero transporte público metropolitano.

La segunda fase de la ZBE sería coherente con la estrategia de reducción del tráfico de entrada en la ciudad desde el área metropolitana y desde barrios periféricos, que según el PIMUSSVA es de 130.000 vehículos diarios, mediante el desarrollo de los intercambiadores de transporte, prevista en el vigente PGOU de Valladolid bajo la denominación “Puertas de la Ciudad”.

Este es el enfoque de las ZBE delimitadas por las Rondas de Barcelona y la M-30 en Madrid, y también está siendo barajado por otras áreas urbanas intermedias, similares a Valladolid.

4. Delimitar en el interior de la ZBE zonas de especial sensibilidad destinadas a proteger a los sectores más vulnerables de la población, de acuerdo al artículo 4.3 del RDZBE.

Con arreglo a esta disposición, se propone delimitar zonas de especial sensibilidad en torno a los equipamientos escolares, sanitarios, hospitalarios y de residencias de ancianos. El diseño de dichas zonas de especial sensibilidad debería incluir requisitos y medidas de reducción de emisiones más exigentes que los que se establezcan en la zona principal.

La Proposición No de Ley aprobada por el Congreso el pasado 9 de marzo de 2022, insta a: 1) Limitar el aparcamiento y el tráfico en las calles del entorno y, muy especialmente, en las inmediaciones de las entradas a los centros; 2) Vigilar y hacer cumplir estrictamente la normativa vial a la entrada y salida de estudiantes para que el entorno escolar sea un espacio seguro y de convivencia; y 3) Priorizar la movilidad peatonal, ciclista, la accesibilidad universal y otros elementos de movilidad personal, en el viario del entorno escolar, creando corredores de acceso libres de coches, fomentando la presencia de vegetación y agua, y promoviendo zonas estanciales, de encuentro y de juego en el espacio público.

Por todo ello, en el caso de los centros escolares que se encuentren dentro de la ZBE de Valladolid vigente en cada fase, proponemos el siguiente plan de trabajo:

- El 1 de enero de 2024, se eliminará la banda de aparcamiento alrededor de los centros escolares.
- En las calles que dan acceso a los centros escolares, se señalizará la restricción de acceso, parada y estacionamiento a las horas de entrada y salida del alumnado.
- Se realizará una campaña informativa en los primeros meses, y se vigilará de forma estricta el cumplimiento de la normativa
- El 1 de enero de 2025, se restringirá de forma completa la circulación de coches por las calles alrededor de los centros escolares.

5. Otorgar a los vehículos ECO el mismo tratamiento que los de etiqueta C, por sus mayores emisiones reales de GEI, CO y partículas, ocupando además un mayor espacio público.

Dado que el artículo 5.2 del RDZBE establece que las prohibiciones o restricciones de acceso afectarán prioritariamente a los vehículos con más potencial contaminante y serán proporcionales a los objetivos de calidad del aire y mitigación de emisiones de gases de efecto invernadero, se propone que los vehículos ECO pasen del artículo 9 de la Ordenanza al 10.a), de forma que sólo los vehículos con etiqueta Cero disfruten de acceso libre a la ZBE.

6. Adelantar el calendario de aplicación, limitando el 1 de enero de 2024 el acceso al ámbito de los vehículos con etiqueta ambiental A y B y el 1 de enero de 2025 de los vehículos C y ECO.

Tomando en consideración que según el artículo 14.3.a) de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética los municipios de más de 50.000 habitantes debían establecer sus zonas de bajas emisiones antes de 2023, el calendario de exenciones de la disposición transitoria única de la Ordenanza debería modificarse en el sentido señalado.

El 1 de enero de 2028 se ampliarían las restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos de las etiquetas A, B, C y ECO a la segunda fase propuesta para la ZBE.

Con la finalidad de promover la eficiencia energética en el uso de los medios de transporte formulada por el artículo 3.2.c) del RDZBE, se deberían

complementar las medidas de restricción de acceso, circulación y estacionamiento de los vehículos con una penalización de aquellos más emisores de GEI que puedan acceder a la ZBE, mediante una tarificación progresiva del coste del estacionamiento y del impuesto de vehículos de tracción mecánica.

Durante la evaluación de la ZBE a realizar en 2027, debería abordarse en su caso el estudio de la implantación de un peaje de acceso, cuya recaudación iría destinada al refuerzo del transporte público y los medios de movilidad activa peatonal y ciclista.

7. **Suprimir los accesos temporales libres a los aparcamientos públicos en el interior de la ZBE**, conforme al artículo 5.3 del RDZBE por impedir el cumplimiento de los objetivos de la ZBE.

Dado que únicamente, y en casos debidamente justificados, se podrán establecer excepciones a las restricciones previstas, siempre y cuando garanticen el cumplimiento de lo establecido en los artículos 3 y 4 del RDZBE, se propone suprimir el acceso a los aparcamientos públicos en el interior de la ZBE del artículo 11 de la Ordenanza.

Además, el acceso libre a las 2.800 plazas de rotación de los doce aparcamientos comerciales públicos ubicados en el interior de la ZBE, junto al acceso libre de los vehículos ECO, constituye una discriminación económica que privilegia la movilidad motorizada de los grupos de población con más renta.

En coherencia con lo expuesto, debe evitarse la ampliación de estos estacionamientos (en particular la anunciada del aparcamiento del Paseo de Isabel la Católica), promoviendo los aparcamientos disuasorios periféricos e intercambiadores previstos en el PGOU de Valladolid y la conversión de plazas rotatorias comerciales en plazas de residentes.

Por otro lado, el Proyecto Técnico de la Ordenanza debería incorporar una **cuantificación de la intensidad de tráfico que suponen las restantes exenciones y accesos temporales contemplados** en los artículos 10 y 11 de la Ordenanza, en particular los vehículos con plaza de garaje particular en propiedad o en alquiler y los de personas con ingresos bajos.

8. **Ampliar el ámbito territorial del Plan de Acción en Situaciones de Alerta por Contaminación del Aire Urbano de Valladolid a la ZBE propuesta.**

A materializar durante el procedimiento de adaptación de este protocolo municipal al Plan Marco de Acción a corto plazo para casos de episodios de contaminación establecido por el artículo 25.9 del Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire. Además, se deberían actualizar los umbrales de contaminación de acuerdo a los nuevos estándares legales y de la OMS, tomando en consideración que los establecidos en el Anexo I del Real Decreto citado son umbrales de mínimos.

Para evitar contradicciones entre el Plan de Alerta municipal y la Ordenanza de la ZBE, se propone suprimir el artículo 16 de la Ordenanza, o bien modificarlo según la redacción: *“Por motivos de salud pública y de calidad del aire, ante episodios de alta contaminación atmosférica, se podrán dejar sin*

efecto las exenciones y los permisos de accesos temporales a la ZBE, por el tiempo que dure el episodio, según lo previsto en el correspondiente Plan de Acción en Situaciones de Alerta por Contaminación del Aire Urbano de Valladolid”.

9. Acompañar la implementación de la ZBE de programas de electrificación y mejora del transporte público y el transporte urbano de mercancías, de acuerdo al artículo 5 del RDZBE.

Las subvenciones e incentivos fiscales que apliquen el Ayuntamiento de Valladolid y otras administraciones públicas a la renovación del parque circulante deben limitarse a la electrificación de las flotas de transporte colectivo, *carsharing*, reparto de mercancías y servicios públicos, de manera que en 2030 todos sus vehículos tengan la etiqueta Cero.

En este sentido, se propone suprimir del artículo 6 de la Ordenanza el objetivo de “acelerar el proceso de renovación y actualización del parque de vehículos que circulan por la ciudad de Valladolid”, pues éste no es el objetivo de las ZBE, según el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética y el artículo 1 del RDZBE.

Asimismo, se propone acompañar la implantación de la ZBE de un programa de mejora del transporte público que amplíe frecuencias y optimice recorridos, con la adecuada conexión con los aparcamientos disuasorios y las localidades del área urbana de Valladolid. Al tiempo que se prioriza y potencia la movilidad activa peatonal y ciclista, y se presta atención especial al desarrollo de formas de movilidad sostenibles para el acceso a los centros de trabajo.

10. Desarrollar los indicadores de monitorización y seguimiento del Anexo I con el fin de evaluar el cumplimiento de los objetivos establecidos, de acuerdo al artículo 12 del RDZBE.

En particular, entre los indicadores de calidad del aire debe incluirse el seguimiento de los estándares de la OMS, y deben añadirse el reparto modal del uso del automóvil particular y el porcentaje de vehículos cero emisiones con respecto al total de la flota de vehículo privado, transporte de mercancías y transporte colectivo.

Movilidad ciclista y peatonal

Continuando con las propuestas para la mejora de la calidad del aire y de la movilidad sostenible, **debería ampliarse la red de carriles bici existente** enlazando cada barrio con el centro y éstos entre sí y con los pueblos limítrofes incluyendo, siempre que fuera posible, 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).

Se deben **permeabilizar las autovías que circunvalan la ciudad**, tanto la A-62, como la VA-20, creando pasos peatonales y ciclistas seguros en todos los cruces existentes.

Es necesario **prever conexiones ciclistas y peatonales seguras con los pueblos más próximos del alfoz**: Zaratán, Fuensaldaña, Santovenia de Pisuerga, Renedo de Esgueva, La Cistérniga, Laguna de Duero, Simancas y Arroyo de la Encomienda.

Aparcamientos

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 colectivo

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**² y que fueron desdeñadas sin respuesta por parte del Ayuntamiento. En este sentido, no puede haber ninguna línea de autobuses con frecuencias mayores de media hora.

Movilidad metropolitana

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**, 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 **en el rápido desarrollo de 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.

² 31 propuestas para la mejora de la próxima reordenación de líneas de AUVASA:

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

Calidad del aire en entornos industriales

Otra medida por la mejora de la calidad del aire sería la vigilancia de la **calidad del aire en los entornos industriales**, para medir componentes asociados a actividades industriales (como el problema del “polvo negro” en el norte del municipio).

c) Por una gestión adecuada del Centro de Tratamiento de Residuos

Nefasta decisión de renovar la externalización del CTR

Valladolid, pese a tener implantada la recogida selectiva en casi toda la ciudad, cuenta con una **escasa tasa de recuperación de sus residuos**. En el año 2021, el último del que tenemos datos, llegaron al Centro de Tratamiento de Residuos 187.703.580 Tm. de residuos y acabaron en el vertedero 156.160.660, un **83,19%** de los mismos.

Esta situación es fruto de la adopción de decisiones estratégicas de gobiernos municipales que llegan hasta la actualidad y han condicionado y dificultado las posibilidades y capacidades de mejora. **La renovada decisión de externalizar 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, **ha sido nefasta** para una gestión razonable de los residuos. 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**.

Recogida de envases ligeros

La firma de un **Convenio con ECOEMBES** para la instalación del contenedor amarillo ha supuesto una **pésima orientación de la recogida y gestión de los residuos urbanos**, un despilfarro de medios económicos y mayores dificultades para la reducción y reutilización de los residuos urbanos. Se une a esta deficiencia la **tardanza en poner en marcha las inversiones** asociadas a la nueva adjudicación que está llevando a una situación insostenible en el Centro de Tratamiento de Residuos de la que dan fe las continuas reclamaciones de los trabajadores de la Planta.

Gestión 100% del ciclo integral de los residuos urbanos

Por esas razones nos parece necesario recuperar 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.

Escombreras y vertederos

Igualmente hay que acelerar la **retirada de escombreras y vertederos ilegales** en la ciudad.

d) Ordenanzas municipales

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.

Unificación de las ordenanzas ambientales

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.

Mapa de la contaminación atmosférica

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, cuya ubicación no nos parece adecuada ya que no son representativos del aire que respiramos, tal y como han mostrado los trabajos de medición realizados por Ecologistas en Acción de Valladolid y por la Asamblea Ciclista.

Exposición a campos electromagnéticos

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.

Tarifas de servicios públicos

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.

IBI

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.

Criterios ambientales en la licitación

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 y fiscalidad

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

Referéndums

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 en ciudades, o de municipio en la provincia, **dotar de mayores capacidades a los órganos conjuntos de participación** (como el Consejo de la Agenda Urbana Valladolid 2030, antes 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.

Órganos ambientales

Solicitamos también la **modificación de los reglamentos del Consejo de Movilidad y del Consejo Municipal de la Agenda Urbana Valladolid 2030** (antes Agenda Local 21) para que obligatoriamente informen por escrito sobre determinados proyectos, planes o modificaciones normativas municipales.

Educación y jornadas ambientales

Finalmente, nos parece importante **potenciar las actividades de educación ambiental** de la ciudadanía, las empresas y las instituciones vinculadas a los objetivos de reducción del consumo de recursos naturales ya comentados, así como la organización desde el Ayuntamiento de unas **jornadas interdisciplinarias anuales sobre el medio ambiente de la ciudad** de Valladolid

