

Propuesta #7.

«Ciudad Patrimonio cardiosaludable y medioambiental».

Fomentaremos que el urbanismo y la construcción se fundamenten en parámetros bioclimáticos y saludables, imprescindibles para el desarrollo de una ciudad adaptada al clima sobre el modelo ya establecido de ciudad compacta. En el desarrollo de nuestra ciudad, el espacio verde y el árbol deben tener un lugar central, tanto como sumideros naturales de CO₂, como por moderadores del clima para una ciudad más habitable. De esta forma, la gestión del arbolado y de los espacios verdes y públicos en general se convierte en un elemento estratégico para el desempeño del presente objetivo de ciudad.

Priorizaremos una movilidad urbana sostenible, con medidas de pacificación del tráfico, fomento del uso de la bicicleta, mejora del sistema de autobuses urbanos y facilitando la movilidad peatonal.

Apostaremos por los principios de la economía circular, defendiendo el uso sostenible de los recursos, el cumplimiento de la jerarquía de gestión de residuos emanada de la Unión Europea (mediante la prevención de la generación de residuos, la reducción del desperdicio alimentario, la reutilización, la recogida selectiva (en particular de los biorresiduos), el reciclaje y la reducción del vertido) y el fomento de la compra pública de productos verdes.

Movilidad Sostenible

La movilidad, entendida como la capacidad de moverse en el espacio urbano mediante diferentes medios de transporte, constituye una dinámica clave para la planificación de las ciudades. Los sistemas de transporte influyen de forma decisiva en las pautas de desarrollo urbano y en la calidad de vida de los ciudadanos. También en la justicia espacial, entendida en este caso como el papel que juegan las ciudades mediante la planificación del espacio y sus conexiones en la conformación de la igualdad o de la desigualdad social.

Hoy es innegable que las ciudades y los entornos metropolitanos necesitan modelos de movilidad inteligentes, que aseguren la accesibilidad universal, que reduzcan las desigualdades entre territorios y entre clase sociales, que se doten de sistemas de transporte sostenibles que favorezcan una economía eficiente, un medio ambiente saludable, una buena calidad del aire y el bienestar de sus habitantes.

Nos proponemos recuperar el fallido proyecto de redacción del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad, vinculando su redacción con los trabajos en desarrollo del Plan de Ordenación Municipal, toda vez que abogamos por un cambio radical que ha de estar cimentado, entre otros, en la revisión del programa entero de los usos en la ciudad, procurando tornar la ciudad en compacta, densa y compleja.

De la Agenda Urbana Española

1. Favorecer la ciudad de proximidad

Fomentar un modelo urbano de usos mixtos que promueva la conectividad urbana y la accesibilidad universal, con patrones de proximidad entre la residencia y el trabajo, para limitar las exigencias de movilidad.

Fomentar cadenas metropolitanas de transporte sostenible.

Adoptar medidas para fomentar la elaboración de planes de transporte al trabajo en los principales centros de actividad económica del área urbana para racionalizar los desplazamientos a los centros de trabajo, así como estrategias de teletrabajo.

Establecer en los instrumentos de ordenación un reparto equilibrado del espacio urbano destinado a movilidad motorizada y no motorizada, acorde con las políticas de desarrollo sostenible de las ciudades.

Priorizar la utilización de las vías públicas para el transporte público y para el peatón.

Fomentar la eficacia y la calidad de los modos de transporte más económicos y al alcance de todos los grupos de edad: transporte público, bicicleta y a pie. Implementar modelos de desarrollo urbanístico orientados a planes de transporte público.

Dotarse de una estrategia integral que incluya políticas de disuasión de la utilización de vehículos contaminantes, dentro de un plan o programa más amplio que incluya otras alternativas.

Promover la intermodalidad de los sistemas de transporte.

Desarrollar redes peatonales y ciclistas, incluyendo los nuevos desarrollos urbanos, garantizando desplazamientos no motorizados seguros y en un entorno amigable.

Establecer plataformas logísticas de distribución en cada barrio y gestionar la distribución de mercancías en las zonas urbanas, maximizando los centros de consolidación/ruptura de cargas y evitando la distribución con bajo nivel de carga de furgonetas y camiones.

2. Potenciar modos de transporte sostenibles

Adoptar medidas a través de planes de movilidad urbana sostenible, para reducir los viajes en transporte privado, fomentar los sistemas de transporte público eficientes y mejorar la calidad de los desplazamientos peatonales.

Diseñar intercambiadores de transporte que actúen como nodos de transferencia entre viajes interurbanos y urbanos.

Establecer una oferta adecuada de transporte público a escala urbana y construir redes integradas de transporte público que conecten los distintos modos.

Ubicar aparcamientos de disuasión en la periferia urbana, facilitando la transferencia del usuario de un vehículo privado al transporte público o al vehículo compartido.

Ubicar las actividades periféricas, que atraen gran número de viajes, en puntos de alta accesibilidad a los ejes de transportes y a los nodos de la red de transporte público.

Impulsar y favorecer el uso de vehículos de energías alternativas e híbridos.
Implantar puntos de recarga de coches eléctricos.

Promover una visión integrada de la movilidad al servicio del ciudadano (*MaaS, Mobility as a Service*), y fomentar medidas que impulsen los sistemas de vehículo compartido, así como los servicios cooperativos ligados al transporte público.
Potenciar la movilidad ciclista mediante el diseño de vías exclusivas o prioritarias y aparcamientos para bicicletas.

Integrar la bicicleta con el transporte público e impulsar las iniciativas de oferta de bicicleta compartida.

Integrar las redes peatonales y ciclistas con las zonas verdes, garantizando desplazamientos no motorizados seguros y en un entorno amigable.

Garantizar la accesibilidad universal en todos los sistemas de transporte

Gestión Sostenible de los Recursos y Economía Circular

La eficiencia está relacionada con el propio metabolismo urbano, es decir, con los flujos de materiales, agua y energía, que constituyen su propio soporte. El uso y la gestión de los recursos naturales deben alcanzar la máxima eficiencia, mientras garantizan la mínima perturbación de los ecosistemas. La ordenación del territorio, el urbanismo, la movilidad, la edificación, los flujos de agua, los materiales usados y los residuos generados, unidos a determinados estilos de vida, están implicados en la creación de escenarios ahorradores o despilfarradores de energía.

También es clave una adecuada gestión del agua, porque España será un país aún más seco a consecuencia del cambio climático. De ahí que los sistemas de retención, almacenamiento, eficiencia en el uso y reutilización del agua deben estar en un lugar privilegiado en cualquier agenda urbana. En una gestión integrada, tanto a escala local, como a escala de cuenca, es necesario buscar la máxima autosuficiencia hídrica que combine las medidas de captación con las medidas de ahorro y eficiencia. Resulta imprescindible, por tanto, vincular el desarrollo urbano con el ciclo del agua en su expresión local (captación de agua de lluvia, reutilización de las aguas regeneradas) y evitar todo lo que pueda conllevar su contaminación.

Otro elemento a considerar prioritariamente son los residuos. Un modelo de gestión de los mismos con criterios de sostenibilidad tratará de aplicar la jerarquía de residuos, especialmente, la prevención y reducción y la reutilización y el reciclaje, lo que permitirá avanzar en una sociedad eficiente en el uso de los recursos que reduce, a su vez, el impacto contaminante y que mejora la disponibilidad de materias primas. Los objetivos que persigue la política europea para este sector y que se incluyen en el PEC (Paquete de Economía Circular), son una buena guía para orientar la elección de las acciones, su priorización y su efectiva puesta en marcha. Dichos objetivos son los siguientes:

—Alcanzar tasas de reciclaje de los residuos urbanos de un 55% para el año 2025, de un 60% para el año 2030 y de un 65% para el 2035.

—Alcanzar tasas de reciclaje obligatorias para todos los envases del 70% en el 2030, que se distribuirán del modo siguiente: en el caso de los envases de plástico el 55%, el 30% en la madera, el 85% en los metales férricos, el 60% en el aluminio, el 75% en el vidrio y el 85% en el caso del papel y el cartón.

—Prohibir, para el año 2030 verter residuos reciclables.

—Exigir que, para el año 2030, todos los envases de plástico sean reciclables

Por último, pero no por ello menos importante, es preciso referirse a la agricultura de proximidad, es decir, la que se relaciona con la capacidad de autoabastecimiento, la reducción de la huella agroalimentaria y la denominada soberanía alimentaria.

Las sociedades de consumo no son conscientes de las implicaciones globales que tienen la procedencia geográfica de los alimentos, las ausencias generalizadas de productos locales, el coste de las importaciones, la energía consumida para transportarlos y también, claro está, la calidad de los productos que consume la población.

Todo ello tiene mucho que ver con la necesidad de lograr una economía circular, es decir, un modelo de ciclo cerrado.

El conjunto de objetivos específicos y las líneas de actuación que se proponen para conseguir este objetivo estratégico es el siguiente:

De la Agenda Urbana Española

1. Ser más eficientes energéticamente y ahorrar energía

Contener el gasto de energía, fomentar su ahorro y promover la eficiencia energética a través de planes, estrategias u otras medidas que tengan en cuenta la morfología urbana y las condiciones climáticas de la ciudad.

Adoptar medidas que permitan contener e incluso reducir el gasto de energía, como la incorporación de criterios de arquitectura bioclimática pasiva, así como maximizar la prestación de los servicios de calefacción, refrigeración o iluminación, con el mínimo consumo posible.

Incluir medidas de prevención y resiliencia que prevengan y reduzcan al máximo los riesgos energéticos (v.g. redes eléctricas que permitan el suministro alternativo, etc.)

Incluir objetivos de descarbonización.

Fomentar el uso de energías renovables térmicas, de manera especial en el parque edificatorio, que debería aprovechar su relativa baja demanda energética y su potencial de captación solar.

Fomentar el uso compartido de redes de infraestructuras para los distintos servicios urbanos.

Diseñar ordenanzas y alineaciones que propicien la ubicación inteligente de los edificios teniendo en cuenta las necesidades reales de los usuarios.

Contar con sistemas de energía resilientes, es decir, que toleren las posibles perturbaciones sin cortar el suministro de energía a los consumidores. La generación distribuida, o generación in—situ, permite contar con generación de energía por medio de variadas fuentes situadas en lugares lo más próximos posibles a las cargas.

La generación distribuida y el autoconsumo de energía en el ámbito urbano son herramientas básicas para el cambio de modelo energético.

2. Optimizar y reducir el consumo de agua

Facilitar el autoconsumo en cubiertas municipales, mobiliario urbano, aparcamientos en superficie, etc., y la incentivación del autoconsumo en las cubiertas de edificios privados a través de medidas fiscales en el ámbito local (licencias de obra, IBI, etc.)

Tratar y recuperar los cauces naturales de agua y los recursos subterráneos como base de los abastecimientos urbanos, aplicando, si es necesario, las nuevas tecnologías de tratamiento (ósmosis inversa, nanofiltración) para alcanzar una máxima calidad.

Adoptar medidas para disminuir el consumo de agua y del gasto energético y emisiones asociados a la distribución y tratamiento del recurso.

Desarrollar una política de protección de las zonas de recarga de los acuíferos destinados total o parcialmente al abastecimiento, evitando la implantación de actividades que puedan afectar a su calidad.

Respetar y valorar en la distribución de usos del suelo las zonas húmedas.

Realizar estrictos seguimientos de los procesos territoriales y de las actuaciones que pueden generar contaminación difusa con posibilidad de afectar a los recursos de agua con destino a las ciudades.

Independizar, siempre que sea posible, los recursos superficiales para uso urbano, de los destinados a otros usos, protegiendo de modo efectivo las zonas de captación.

Adecuar la calidad del agua para cada uso concreto, fomentando la utilización de sistemas de aprovechamiento de aguas grises.

Fomentar la recogida selectiva, las redes separativas de saneamiento y asegurar la proximidad del usuario a dichos sistemas para favorecer esta actividad.

Construir sistemas de depuración de aguas no agresivos con el entorno. A nivel local, aplicar tratamientos que eviten la devolución del agua a la naturaleza contaminando o destruyendo la biodiversidad.

Fomentar tipos edificatorios con menor demanda de agua y con sistemas de recogida y reutilización de aguas pluviales.

Utilizar sistemas de retención y filtración de aguas pluviales, fomentar el empleo de pavimentos permeables e incluir diseños de jardinería autóctona o ahorradora de agua mediante los sistemas eficientes de riego.

3. Fomentar el ciclo de los materiales

Conseguir un progresivo cierre de ciclos en el metabolismo de las ciudades, impulsando la reducción en origen de los residuos, la inclusión de criterios de «ciclo de vida» en el consumo de materiales y la reutilización y el reciclaje. En especial, habría que fomentar la utilización de los criterios sobre el ciclo de vida de los materiales en la contratación pública.

Fomentar el empleo de materias primas secundarias y fácilmente reciclables procedentes de entornos locales.

Adoptar medidas para separar en origen y gestionar los residuos procedentes de la construcción e incorporarlos en las nuevas obras de edificación o rehabilitación, cuando técnica, ambiental y normativamente sea posible, y fomentar la aprobación de planes de reutilización de los residuos de la construcción.

Potenciar la producción bajo los parámetros de ecodiseño (materiales ecológicos, reutilizables y valorizables) y fomentar su consumo.

Aprobar e implantar planes de renovación de infraestructuras municipales. Proponer planes de actuación sobre las propias actividades a realizar en los servicios públicos.

4. Reducir los residuos y favorecer su reciclaje

Potenciar el uso de sistemas de depósito, devolución y retorno, con el consiguiente ahorro de recursos e impactos ambientales y socioeconómicos. Esta línea de actuación es básica para el desarrollo de una economía circular, como también lo son los planes de gestión de residuos o instrumentos equivalentes.

Disociar la generación de los residuos del desarrollo económico mediante iniciativas de prevención de los residuos, con un uso más eficaz de los recursos y con un cambio hacia pautas de consumo más sostenibles.

Reservar desde el planeamiento las zonas más adecuadas para solucionar los problemas de recogida y tratamiento de los residuos y garantizar que existan, en cantidad y calidad suficientes. En especial, deberían preverse reservas de suelo para compostaje y tratamiento de residuos vegetales y de origen biológico.

Gestionar los residuos para reducir su impacto, obligando al tratamiento de los mismos (sean peligrosos o no).

Fomentar la separación en origen de los residuos textiles de la fracción orgánica y proceder a la gestión de los mismos, así como potenciar las recogidas comerciales en origen.

Rutas urbanas cardioprotectoras

Se crearán rutas en nuestro entorno urbano con distancias establecidas y el consumo calórico que implica, creando retos para el ciudadano con la intención de incentivar y fomentar los hábitos saludables. A través de una aplicación de descarga gratuita se podrán ir completando los retos saludables y con la consecución de los mismos, el ciudadano podrá recibir beneficios de las entidades colaboradoras del Ayuntamiento.