

Vitoria-Gasteiz en tránsito del gris al verde: en 2012 es la capital verde europea

Andueza Ortega, M^a José

El 21 de octubre de 2010 la Comisión Europea decidió conceder el galardón de Capital Verde Europea para el año 2012 a Vitoria-Gasteiz. Una ciudad que siempre ha confiado sus esperanzas de trascender y abrirse al mundo a la riqueza de sus zonas verdes y en el valioso ecosistema que la rodea. Puede decirse que este núcleo urbano, manejable en cuanto a dimensiones, orografía y densidad, está en pleno tránsito del gris asfalto que le caracteriza como espacio urbano, al verde no sólo de sus parques, sino de la gestión del agua y los residuos, que son dos de las características que la máxima institución europea ha destacado en su decisión favorable a la localidad vasca.

1. El galardón

En la muy breve historia de este galardón, Vitoria-Gasteiz ha conseguido colarse como ciudad pionera en el desarrollo urbano sostenible. De hecho, sólo dos ciudades le preceden en la capitalidad verde: Estocolmo, que lo fue en 2010 y Hamburgo, que lo es durante este 2011. Tras Vitoria-Gasteiz, Nantes será la capital verde europea del año 2013.

El objetivo de este reconocimiento es subrayar, promover y premiar los esfuerzos de las instituciones locales en la mejora del medio ambiente y su alto nivel de responsabilidad hacia un progreso auténtico. Con este objetivo, el objetivo es que cada año sea seleccionada una ciudad, en la que se considere que se han conseguido altos niveles de calidad medioambiental; que está comprometida con ambiciosos objetivos para mejorar aún más el medio ambiente y en favor de un desarrollo sostenible; y que puede constituirse en modelo inspirador y promocionar mejores prácticas en todas las demás ciudades europeas.

Esta idea nació en una reunión celebrada en Estonia en 2006, en la que quince ciudades europeas y la Asociación de ciudades estonas firmaron un memorandum proponiendo la creación del galardón Capital Verde Europea. Actualmente más de 40 grandes ciudades europeas apoyan esta iniciativa.

La Comisión Europea, en su presentación de Vitoria-Gasteiz como la capital seleccionada para 2012, destaca el conocido como “Anillo Verde”: “la ciudad está en el centro de dos círculos concéntricos. El anillo verde, una zona semi-natural, parcialmente ganada a áreas degradadas, que rodea al centro y lleva la naturaleza al interior de la ciudad. El tercer círculo está dominado por bosques y montañas”. Pero además de ese envidiable entorno natural que, a juzgar por el argumentario de la Comisión, las autoridades locales han sabido gestionar adecuadamente, el propio espacio urbano, es decir el centro de esos círculos concéntricos, “tiene una alta proporción de zonas verdes, que garantiza que toda la población de la ciudad tiene a menos de 300 metros de su vivienda un espacio verde abierto”.

En cuanto a las políticas implementadas para ayudar y mejorar los servicios relacionados con la biodiversidad y el ecosistema, subrayan que “flora y fauna son supervisadas, se reduce allí donde es posible la fragmentación del habitat, y se han adoptado medidas para reducir la producción lumínica. Además de ser áreas de recreo y habitats naturales para la vida de animales y plantas, las zonas verdes tienen también un objetivo educacional: los jardines comunitarios, por ejemplo, posibilitan que la población estudie horticultura sobre el terreno”.

La gestión del agua ha recabado también los halagos de la Comisión, que valora la reducción de consumo de agua experimentado en Vitoria-Gasteiz entre 1999 y 2009, el “ambicioso” objetivo de reducir el consumo doméstico por debajo de los 100 litros por persona y día, todo ello “en el contexto del plan de acción de la Agenda 21 para mejorar el suministro de agua, reducir las fugas, trabajar por un consumo sostenible y mejorar la calidad del agua”.

Así pues, esta ciudad fundada en 1181, que cuenta con 240.000 habitantes, trabaja a toda máquina para responder a los retos de este galardón, que supone el compromiso de reducción de un 20% de los gases efecto invernadero para 2020. A cambio, obtendrá el apoyo de la Unión Europea para el desarrollo de proyectos como el plan de movilidad sostenible o el desarrollo del anillo verde. Y son muchos los retos que deberá afrontar, que van mucho más allá de la intensa campaña de marketing que vienen realizando desde que se apostara por esta capitalidad, incrementada en muchos puntos tras la concesión del galardón. De hecho, las autoridades locales deberán ir contrastando con la Comisión Europea la marcha de sus planes, para lo que, ineludiblemente, están tomando buena nota de lo hecho el pasado año por Estocolmo y a lo largo de 2011 por la ciudad alemana de Hamburgo.

2. Las virtudes esgrimidas por las autoridades de Vitoria-Gasteiz

Como es lógico, las autoridades locales presentaron su candidatura al galardón a través de un dossier que es en sí mismo un auténtico “catálogo de virtudes”. Y a la vista del resultado obtenido, se trata de virtudes creíbles, a los ojos de los miembros de la Comisión Europea que decidieron dar su apoyo a la candidatura. Entre los balances presentados, se encuentran los relacionados con la lucha contra el cambio climático, con la mejora de la calidad del aire, todos los planes para la utilización y mejora del Anillo Verde, la gestión del agua, la gestión de residuos, la eficiencia energética o todos los proyectos que inciden en un cambio del sistema de movilidad.

El equipo municipal que lideró la candidatura verde reivindicaba, en primer lugar, su contribución al cambio climático global, a través principalmente de la “Estrategia para la Prevención del Cambio Climático”, aprobada en 2006 y con vigencia precisamente hasta este 2012. El objetivo de este plan era reducir en su periodo de vigencia un 16% las emisiones de gases de efecto invernadero, que mayoritariamente están asociadas al consumo de energía de la industria y el transporte. Tres años más tarde, la ciudad suscribió el “Pacto de los Alcaldes”, aumentando el compromiso para la reducción de emisiones de CO₂ hasta al menos un 20% para 2020, “a través de una mayor eficiencia energética y la producción y uso de energías renovables”.

Como complemento a estos objetivos generales, se han establecido planes sectoriales para mejorar la gestión de la calidad del aire, de la energía, de los recursos, del agua y los planes de movilidad, en su mayoría aún en vigencia, y con los que se espera aportar al objetivo general de reducción de la emisión de gases de efecto invernadero.

Año	Privado	Transporte Público	Otros	Caminando
1982		33,6%		66,4%
1996	29%	8%	7%	56,0%
2002	31%	8%	6%	55%
2006	36,6%	7,9%	5,6%	49,9%

(Dossier de la candidatura de Vitoria-Gasteiz)

En lo relativo al transporte local, puede decirse que se ha constituido en auténtico caballo de batalla de la política municipal en las últimas décadas. Cabe destacar, en lo que se refiere a los factores favorables a un adecuado ordenamiento del transporte en la ciudad, que más del 80% de los desplazamientos se realizan dentro de la propia ciudad. Y según la encuesta de movilidad realizada por el Ayuntamiento en el año 2006, “el 49,9% de los desplazamientos dentro del municipio se realizan a pie, el 29% en coche como conductor, el 7% en coche como

acompañante, un 8% en transporte público y un 4% en bicicleta”. A medida que la ciudad ha ido creciendo, y lo ha hecho mucho más desde 2006 hasta la actualidad, sobre todo con la ocupación progresiva de los barrios de Salburua y Zabalgana, el uso del vehículo privado ha ido creciendo, en detrimento de los desplazamientos a pie.

Para revertir esta tendencia se puso en marcha el Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público, que ha tenido en el tranvía y el cambio de la red de autobuses urbanos sus máximos exponentes. Las nuevas líneas, la reducción de la frecuencia hasta los diez minutos y un sistema de transbordos entre líneas, acompañado de elementos como los carriles bus, las plataformas de espera o la prioridad semafórica se han traducido en un aumento del 45% del número de viajes en autobús urbano al mes. En lo que se refiere al tranvía, que efectúa rutas complementarias a las de TUVISA, tiene una media de 20.000 viajeros diarios.

Para reforzar el uso de la bicicleta se ha aprobado el Plan Director de Movilidad Ciclista, cuyas actuaciones se han centrado hasta ahora fundamentalmente en la creación de más kilómetros de itinerarios en carriles especiales, aumentando la dotación de vías ciclistas por habitante de los 0,5 m/habitante que había en 2002 a los 0,41 que había en 2010. Otra actuación estrella de la política medioambiental en la capital alavesa ha sido la creación del servicio de préstamo de bicicletas.



Las basuras se agolpan junto al buzón de recogida neumática de basuras

El Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público parte de un elemento clave: la supermanzana. Se trata de un concepto de ordenación de la movilidad basado en la creación de espacios preferenciales para el ciudadano (peatones, ciclistas y vehículos de residentes, servicios y emergencia), claramente diferenciados de las vías para la mera canalización del tráfico rodado que rodearían esas “supermanzanas”. Tanto en los barrios de nueva construcción como en algunos lugares del centro y ensanche de la ciudad se viene aplicando ya esta nueva filosofía.

Si el transporte en la ciudad ha sido y es uno de los más complicados caballos de batalla de la política municipal, las zonas verdes urbanas y el anillo verde que rodea a Vitoria-Gasteiz han representado la niña bonita, un espacio de atención privilegiada, la carta de presentación de la ciudad al mundo. Y, como no podía ser menos, ha tenido un lugar preponderante en la candidatura a Green Capital.

Jardines, parques, avenidas, bulevares y plazas constituyen las 1.091 hectáreas de espacios verdes públicos, lo que supone el 32,67% de la superficie total de la ciudad. A ello se une el Anillo Verde, una zona de espacios seminaturales que rodea el espacio propiamente urbano, posibilitando que el uso y disfrute de este entorno privilegiado sea prácticamente igual de accesible desde todos los puntos de la ciudad. En el periodo comprendido entre 1974 y 2010, el espacio dedicado a zonas verdes se ha duplicado, hasta llegar a los 20,2 m² por habitante. Y si se tiene en cuenta el anillo verde, el ratio aumentaría a los 46,12 m². En general, en lo que se refiere a las áreas verdes que se encuentran en el propio casco urbano de la ciudad, se trata de extensiones no demasiado grandes, jardines urbanos para uso público.

De forma complementaria con esta tarea, se presenta la de establecer un uso sostenible del suelo, en una ciudad establecida en la gran extensión de la Laudata y en un municipio con una gran zona rural, compuesta por 64 pequeños núcleos. En todo caso, el reparto de los usos del suelo es aún hoy claramente favorable al suelo no urbano, que tiene el 80,15% de las 27.580,68 has de extensión total. Pero la ciudad de Vitoria-Gasteiz va ganando terreno de forma sostenida. Como resultado, la densidad de población ronda los 68 habitantes por hectárea en la ciudad y 8,09 habitantes por hectárea en las zonas rurales.

Porcentaje de territorio cubierto (suelo urbano)	1984	1991	1998	2000	2009
Hectáreas de la ciudad de Vitoria-Gasteiz	1.534	1.627	1.868	2.021	330
% sobre el total del Municipio	5,56%	5,90%	6,77%	7,32%	11,97%

(Dossier de la candidatura de Vitoria-Gasteiz)

En el balance que el gobierno de la ciudad presentó a la candidatura para el reconocimiento Ciudad Verde Europea se repasan actuaciones como los PERI (Plan Especial de Reforma Interior) realizados en distintas zonas, teniendo como

objetivo común el de minimizar la superficie de suelo abandonado y contaminado; las dirigidas a aumentar o mantener la densidad de población en zonas urbanas y proteger las zonas verdes; la reestructuración del suelo industrial, la renovación del Centro Histórico de la ciudad...

Otro capítulo en el que la ciudad vasca se ha reivindicado como pionera ha sido el de la reducción de la producción de residuos y en sus métodos de gestión. Los contenedores para la recogida de vidrio, papel y cartón, envases y residuos no clasificables hace ya décadas que forman parte del paisaje de la ciudad. A ellos se han ido añadiendo en las zonas rurales contenedores para el aceite, además de los puntos limpios y unidades verdes móviles, que recogen grandes residuos como muebles, pinturas, aparatos electrónicos, medicinas, pilas... Y en los últimos años la gran apuesta ha sido la recogida neumática, en funcionamiento tanto en el centro histórico como en los barrios de nueva construcción Ibaiondo, Salburua y Zabalgana. Con todo ello, durante el periodo 1999-2009 se han conseguido avances importantes en este terreno, desde el aumento de los residuos municipales y domésticos que son separados en origen y reciclados, además de conseguir que en los años 2007-2008-2009 se estabilizaran las tasas de generación de residuos urbanos.



La nueva estación de autobuses ya no afectará al parque de Arriaga, uno de los clásicos de la ciudad

El último punto fuerte de este balance en positivo lo constituye la gestión del agua. Según los responsables de la empresa pública que gestiona el abastecimiento, la demanda y el tratamiento del agua, AMVISA, en Vitoria-Gasteiz y en el año 2009 se consumían una media de 59,4 millones de litros de agua al día. Y ello teniendo en cuenta que en los últimos años, la demanda total de agua doméstica ha disminuido de 130,84 litros por habitante/día en 2001, a 117,29 litros por habitante y día en 2009, a pesar de que la población ha aumentado en ese mismo periodo. Para conseguir este cambio de tendencia, se ha rehabilitado la red de abastecimiento, reduciendo las fugas, y se han desarrollado continuas campañas de concienciación a la ciudadanía para hacer un uso sostenible de este bien escaso.

3. La apuesta por la sostenibilidad en la Agenda 21

El galardón Capital Verde Europea concedido a Vitoria-Gasteiz no es resultado de actuaciones a corto plazo. Es cierto que la ciudad está asentada en un entorno de alta calidad medioambiental, que se extiende en una llanada lo que facilita una ordenación sostenible, que tiene una densidad que también la convierte en manejable. Pero ni con esas condiciones favorables habría llegado a la situación actual si no hubiera sido porque los diferentes gobiernos municipales, de una u otra manera, han incidido en la sostenibilidad como clave para el desarrollo de la ciudad.

En esa historia que ha ido moldeando la ciudad, el referente más directo es la Agenda 21 de Vitoria-Gasteiz, aprobada en 1998, y basada en “un sistema de indicadores dirigido a la evaluación y comunicación de las condiciones de sostenibilidad de la ciudad y el municipio”. A la sombra de este referente se crearían el Consejo Sectorial de Medio Ambiente, caracterizado como foro de participación ciudadana, y una programación anual de actividades de educación ambiental.

Hasta ahora han sido dos los planes de Acción elaborados: el primero ocupó el periodo 2002-2007, de carácter ambiental; y el segundo, vigente aún en la actualidad, transcurre durante el periodo 2010-2014 y abarca aspectos tanto ambientales como sociales, culturales y económicos. Los 11 objetivos que persigue este segundo plan están inspirados en los compromisos de Aalborg+10, adoptados en 2004 como resultado de la IV Conferencia Europea de Ciudades y Pueblos Sostenibles. A través de ellos, las autoridades locales que han suscrito el acuerdo se comprometen a implementar políticas sostenibles, y Vitoria-Gasteiz, como firmante de estos acuerdos, los integra en las acciones a desarrollar a través de la Agenda 21 adaptándolos, eso sí, a la realidad de la ciudad.

Una parte importante de la labor impulsada por la Agenda 21 está centrada en el ámbito educativo, enseñando al alumnado “a analizar y comprender la problemática medioambiental de su entorno” y preparándole “para el ejercicio ciudadano responsable en pro de una sociedad más justa y sostenible”. Sus primeros pasos, de la mano del Centro de Estudios Ambientales del Ayuntamiento” consistieron en talleres y actividades participativas, que se han ido ampliando, im-

plicando cada vez más al propio medio educativo en su desarrollo. Así, en la actualidad se trata de actividades a desarrollar a lo largo de todo el curso escolar. Cada año se aborda el diagnóstico de un tema diferente, finalizando con la celebración de un Foro Escolar para la presentación de las conclusiones, siempre en torno al Día Mundial del Medio Ambiente.

4. Los grandes retos para 2012 y para el futuro

2012 está siendo un año plagado de actividades relacionadas con la designación de Vitoria-Gasteiz como Capital Verde Europea, como, de hecho, lo fue ya a lo largo de 2011. Y ello a pesar de que hubo en medio un cambio de equipo municipal, como resultado de las elecciones municipales que tuvieron lugar en el mes de mayo. Un cambio que en realidad no supuso un cambio en la línea de desarrollo de la capitalidad verde, y que prácticamente se limitó a dos rasgos simbólicos: el relevo en la Alcaldía y el cambio de lema, pasando del “Verde por dentro y verde por fuera” que inspiró los primeros pasos hacia el galardón al “Vitoria-Gasteiz, donde el verde es capital”.

Han sido continuos los viajes para ofrecer conferencias en lugares tan distantes como Bruselas o Nueva York; para buscar proyectos que posibiliten poblar de actos los 365 días de este año 2012; para contrastar con la Comisión Europea los avances en el cumplimiento de los compromisos adquiridos en la asunción de la capitalidad verde... Pero la mayor actividad estará, o debiera estar, en la propia ciudad, porque son muchos los retos a los que hay que hacer frente. El galardón se ganó con promesas que hay que cumplir. Entre otras consideraciones, hay que tener en cuenta el aspecto económico de ese compromiso. Porque, si bien se trata de un premio no dotado por ahora con recompensa económica directa, lo cierto es que está acompañado de la promesa de contar con apoyos económicos para la realización de proyectos, tanto de instituciones europeas como de empresas, internacionales y locales, en un plan de patrocinio sujeto, como es lógico, al cumplimiento de las acciones previstas en la candidatura gasteiztarra.

Son muchos los ámbitos en los que las autoridades locales han de trabajar, aunque el objetivo número uno que se han marcado ha sido el de implicar a la ciudadanía. Se trata de conseguir que todas y cada una de las 240.000 que residen en la capital aporten su granito de arena para la consecución de unas cifras que se antojan ambiciosas. Así, el consistorio gasteiztarra plantea a la ciudadanía el reto de lograr que aumente el uso del transporte público en un 10% a lo largo del próximo año, y como acicate adelanta la posibilidad de congelar y aplicar bonificaciones a las tasas que, como la recogida y tratamiento de residuos, tienen relación con el desarrollo sostenible. Otro reto que se antoja aún más difícil es la reducción de un 2% en el consumo de agua, ya que Gasteiz, con una media de 118 litros por habitante y día, está ya en unas cifras muy por debajo de la media estatal. En este caso no hay recompensa económica al esfuerzo ciudadano, aunque sí se posibilitará la que cada cual haga un seguimiento directo a sus con-

sumos, semanal o mensual, a través de pantallas digitales que se instalarán en diferentes puntos de la ciudad.

Reducir el uso de bolsas de plástico para hacer la compra es otra de las recomendaciones que en este plan se hacen a la ciudadanía, en este caso más en concreto a comerciantes. Los responsables municipales quieren que la ciudad sea pionera en la sustitución de estas bolsas por otras de largo uso, reciclables o de materiales biodegradables. También pedirá el consistorio la implicación de las asociaciones vecinales para la configuración de un itinerario de proyectos verdes, y hará uso de la Agenda 21 Escolar para que los centros educativos se conviertan en instrumentos formativos de la “eco-ciudad”. Y finalmente, en lo que se refiere a la implicación directa de la ciudadanía, se trabaja en el diseño de un plan de voluntariado, Ecolabora, en el que se inscribe un curso de formación de “anfitriones”, personas formadas e implicadas para servir de acompañantes a quienes vengán a visitar la capital arabarra para participar de los actos de la Green Capital.



El consistorio planea redensificar los nuevos barrios de Zabalgana y Salburua

Entre los proyectos que el Ayuntamiento de Gasteiz se ha comprometido a abordar en este escaso espacio de tiempo se encuentran:

Las parcelas sin uso situadas en suelo urbano, en las que no está prevista ninguna obra a corto/medio plazo van a ser recicladas, pasando a formar parte de una gran red de huertos ecológicos. Esta unión entre actividad agrícola y urbana se va a dar, fundamentalmente, en los barrios más nuevos de la ciudad, Lakua,

Salbrua y Zabalgana, aunque también puede darse en parcelas abandonadas del centro urbano.

Proyectos como la supermanzana central, modelo de organización urbanística que prevé la reserva de zonas para usos prioritarios de peatones, mientras el uso de los vehículos rodados se desplaza a vías exteriores.

”Bicing”, el uso de bicicletas públicas, en el que también se pretende dar un salto, pasando del uso en horario limitado diurno y en puntos ligados a instalaciones públicas a un ambicioso proyecto tras el cual se podrá hacer uso de las bicicletas las 24 horas del día y desde unos 35 puntos distribuidos en toda la ciudad.

Proyectos verdes: parque agrícola ecológico, jardín botánico de Olarizu, recuperación del Casco Medieval, Anillo Verde, Anillo solar, recuperación de combustibles con residuos, nuevo Plan de Ordenación Urbana (crecimiento cero) y centros cívicos como espacio de cohesión social.

Factorías verdes. Habrá jornadas de puertas abiertas en distintos centros de interpretación de la naturaleza, como Ataria, situado en plenos humedales de Salburua, la Casa de la Dehesa de Olarizu, en la planta de tratamiento de residuos de Jundiz y las instalaciones de Gardelegi, en la planta de tratamiento de aguas residuales de Krispijana, en los centros cívicos repartidos por los distintos barrios de la ciudad, y también en el parque tecnológico de Miñano, la Universidad Pública Vasca y la red de museos.

Semanas temáticas. En estos meses está prevista la celebración de un gran número de actos de carácter congresual, con la participación de expertos internacionales y actividades de carácter simbólico y participativo, en los que se debatirán temas relacionados con el tratamiento de los residuos, el urbanismo sostenible, la movilidad urbana o la energía. Son, entre otras, la Semana Europea de la Movilidad, la Green Week, la Semana Europea de la Energía, la de la Prevención de Residuos y la de la alimentación ecológica.

La noche en verde. A través de esta iniciativa, presentada como una fiesta “sorprendente”, las autoridades locales quieren trasladar al conjunto de Europa ese compromiso y la implicación que pretende conseguir de las y los vitorianos con el desarrollo sostenible.

Eventos de ciudad. No sólo se llevarán a cabo iniciativas nuevas destinadas a la consecución de los retos de la Green Capital, sino que se pretende que los actos que anualmente se celebran en la ciudad, como el Azkena Rock, el Festival de Jazz y otros eventos organizados tanto por entes privados como por el Ayuntamiento asuman en sus ediciones de este año un sesgo verde. Se incluirán en este programa actos de las fiestas patronales y de los barrios, Carnaval, Navidad, romerías, y todo tipo de eventos sociales, culturales, deportivos, ajustándose en todos los casos a parámetros más ambientales y de sostenibilidad.

Eventos oficiales. El programa de la Green Capital contará con tres momentos oficiales clave que posicionarán la ciudad de cara al exterior y la promocionarán como nuevo destino de ecoturismo. El primero de ellos será el acto inaugural de todos los eventos del año, que consistirá en un acto institucional en el que participarán representantes políticos europeos, estatales, autonómicos y lo-

cales, y al que se sumará otro acto que estará abierto a la ciudadanía. El segundo momento clave lo constituirá el acto oficial de designación de las ciudades que ostentarán el galardón European Green Capital los años 2014 y 2015, en el que Gasteiz se convertirá en escenario para toda Europa. Y finalmente, estará el acto de clausura, en el que la ciudad deberá explicar al conjunto de la comunidad europea cuál ha sido el resultado de todos los desafíos que ha afrontado a lo largo de su reinado.

Jornadas y congresos. La capitalidad verde permitirá que muchos foros medioambientales se trasladen hasta aquí y que Gasteiz esté presente en los grandes escenarios mundiales de debate, como la Cumbre Ciudades Euro-Iberoamericanas y Río +20, la Semana Verde Europea, la Semana Europea de la Energía, Actividades del Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente, Open Days y World Urban Forum.

Green Innovation Award. Vitoria-Gasteiz tendrá su propio premio con el que reconocer a nivel internacional el mejor proyecto de innovación del año y a la persona que más haya contribuido al desarrollo sostenible.

Ciudad laboratorio. Se impulsará un programa para que instituciones y empresas puedan usar a Gasteiz en su conjunto como un espacio experimental donde probar sus proyectos o productos relacionados con la innovación.

Los retos para 2012 en cifras		
Ecocarriles	Existen 11 carriles bus y 4 gateras	En 2012 se convertirán en ecocarriles para empresas que usen vehículo eléctrico
Huertos	Entre Abetxuko y Olarizu funcionan unos 300 huertos ecológicos	En 2012 se ocuparán también las parcelas sin uso
Bolsas	Se consumen unas 240 bolsas por persona y año	El objetivo es que desaparezcan
Agua	Se consumen 118 litros por persona	Se pretende reducir el consumo en un 5%
Iluminación pública	Se gastan 8 millones anuales en iluminar calles y edificios públicos	El objetivo es rebajar el consumo en un 5% durante 2012
Transporte público	El tranvía tuvo 7 millones de usuarios en 2010 y Tuvisa 11 millones	Se quiere incrementar el uso de transporte público en un 10%

5. Problemas y debilidades de la Capital Verde Europea de 2012

El proyecto de convertir a una ciudad en referencia de las políticas medioambientalmente sostenibles en todo el continente europeo no puede ser homogéneo ni perfecto. La propia Comisión Europea pide a las ciudades candidatas que señalen problemas históricos o actuales que hayan detectado a la hora de llevar adelante cada uno de sus retos. El informe presentado por las autoridades locales señalaba algunos de los problemas que Vitoria-Gasteiz ha tenido y tiene que afrontar en este sentido, pero sin duda son muchas más las críticas y dudas que plantean otros agentes de la ciudad, ya que muchos de ellos, incluidos algunos de los que se han implicado en la promoción de la candidatura de Vitoria-Gasteiz para la capitalidad verde europea, no ven tan claro que la gestión que en ella se ha hecho hasta la actualidad pueda merecer tan alto reconocimiento, ni mucho menos ven garantías de que este galardón incida realmente en el cambio de algunos proyectos que consideran ataques a la calidad de vida en la capital arabarra.

Empezando por las debilidades que mencionaba el propio equipo municipal en su informe a la Comisión Europea, se alude al importante crecimiento poblacional y de ocupación urbana del suelo que se ha producido en este municipio en la última década, lo que, según reconocen, ha limitado la capacidad de la ciudad para frenar las emisiones de gases de efecto invernadero, entre otras cosas por la creciente demanda de energía para fines residenciales y comerciales.

La extensión que han ocupado los nuevos barrios construidos en la ciudad ha aumentado la tendencia al uso del automóvil dentro de la ciudad, por lo que se evidenció la necesidad de los planes de movilidad actualmente en vigor. La mayor disfunción dentro de este modelo urbano es, según reconocen los mandatarios locales, la acusada segregación de la actividad industrial, lo que hace que actualmente el vehículo privado sea el modo dominante en los desplazamientos que se producen dentro de la ciudad para acudir al puesto de trabajo.

En lo referente a la necesaria conexión entre las zonas que constituyen el Anillo Verde, ya se han redactado para conectar los humedales de Salburua, la zona forestal del noroeste y los Montes de Vitoria. En este sentido, además, la ciudad afronta en la actualidad una revisión de su Plan General de Ordenación Urbana, que incorporaría la visión estratégica de preservación de las tierras rurales y naturales, la biodiversidad local y la conectividad local de los sistemas naturales del municipio.

Pero, como señalábamos anteriormente, son más y más rotundas las objeciones que parte de la ciudadanía, a través de grupos políticos de la oposición y, sobre todo, del movimiento vecinal y popular, ponen al supuesto carácter sostenible del desarrollo de la ciudad.

Haciendo un muy somero repaso de las críticas que más se han repetido, uno de los centros de estas denuncias ha sido el sistema de recogida hidráulica de basuras, por considerarlo demasiado costoso económicamente y poco rentable medioambientalmente. Los primeros pasos de este sistema se dieron en las calles del Casco Viejo, y la planta para el tratamiento de esos residuos se colocó

en el barrio de la Coronación, donde hubo denuncias y movilizaciones ciudadanas que nunca tuvieron una respuesta por parte del Ayuntamiento. Tras más de una década de experiencia, no puede decirse que la instalación de este sistema de recogida haya dado al barrio histórico de la ciudad un aspecto muy limpio, ya que son muchos los días en las que las bolsas se acumulan en torno a los depósitos. Un problema que evidencia falta de información y de formación ciudadana, justo lo contrario a lo esgrimido como bastión de la capitalidad verde de Gasteiz.

Otro foco de críticas continuas, que también tiene mucho que ver con el nivel de conciencia ciudadana, es todo lo relacionado con la movilidad. Las posturas a favor y en contra del tranvía, por ejemplo, que no se han limitado nunca a juzgar este medio de transporte en sí, sino la forma en que se ha gestionado su construcción, el trazado que lo ha llevado hasta el mismo centro del casco urbano, la gran inversión en comparación con la utilidad limitada de su actual trazado. Tampoco se ve con muy buenos ojos que el objetivo de aumentar el uso de la bicicleta se limite casi a la ampliación del número de kilómetros de carriles especiales, en los que en muchas ocasiones se aumentan, paradójicamente, los puntos de peligrosidad para usuarios de las bicis y para peatones. Entre otras cosas se ve con preocupación que las salidas de los carriles a la calzada no sean seguras, que en muchos lugares el carril transcurra por las aceras, que se haga competir en el espacio a peatones y ciclistas, que no se consigan unos recorridos que conecten adecuadamente las diferentes zonas y que sirvan para utilizar la bici como medio de transporte en la ciudad.

La redensificación de los barrios nuevos, Zabalzana y Salburua, sigue siendo un punto de fricción entre parte de los ciudadanos afectados y los representantes del consistorio. Puede decirse que gran parte de los vecinos de estas dos zonas han manifestado entender la necesidad de no hacer un uso extensivo del suelo urbano, de racionalizar los espacios, no entienden la contradicción entre el objetivo declarado de la institución municipal de diseñar la ciudad en consonancia con la filosofía de nueva aplicación en el diseño urbano en base a las supermanzanas, que aumenta los espacios dedicados a estancia y circulación peatonal, y el intento de llenar otra vez esos espacios; la contradicción entre lo ofrecido a quienes se han ido a vivir a ambos barrios y lo que al final se pretende hacer en esas zonas: y sobre todo, la contradicción entre los datos que apuntan a que la necesidad de vivienda nueva decrece y los proyectos de nueva construcción.

Y en este somero repaso de lo que han venido siendo las críticas ciudadanas a la forma en que las distintas administraciones locales han gestionado la política medioambiental hay que sumar la preocupación por la ordenanza de antenas de telefonía móvil, hecha, en opinión de un buen número de organizaciones sociales, a la medida de los intereses de las empresas y no de las preocupaciones de la ciudadanía.

Preocupa el pasado, pero preocupa tal vez más el futuro no muy lejano que auguran importantes proyectos de infraestructuras, que van a suponer un importantísimo impacto para el futuro de la ciudad, que están siendo dirigidas desde las instituciones sin un auténtico proceso de consulta y participación, como son el soterramiento del ferrocarril y la llegada del tren de alta velocidad a la ciudad.

El proyecto del soterramiento de las vías del tren en su recorrido por la ciudad, en sí mismo, no ha sido objeto de mucho cuestionamiento. Pero las dudas sobre la operación inmobiliaria que pudiera darse en las zonas que se queden libres de tráfico ferroviario y sobre todo el hecho de que este importante cambio se una de forma indisoluble a la llegada de la alta velocidad, lo que aumenta el calado de las obras a realizar en el subsuelo de la capital arabra, se enfrenta ya a un importante muro de desconfianzas. Se teme por la afección de las importantes obras a realizar, tanto en el humedal como en el barrio de Salburua, una ya importante zona residencial y un espacio natural de alto valor medioambiental.

Eso sí, el cambio de gobierno municipal trajo consigo el alivio en otra gran preocupación provocada por el hecho de que la nueva estación de autobuses se proyectara en detrimento de una zona verde, la del parque de Arriaga, cuando la ciudadanía optaba por otro tipo de alternativas menos perniciosas para este espacio natural. Anular esta amenaza, llevándose el proyecto de nueva estación a la plaza de Euskaltzaindia.

En todo caso, una reclamación repetida y hasta ahora nunca suficientemente respondida es la de una auténtica participación ciudadana, no sólo en el refrendo de las políticas municipales, ni tampoco sólo en llevar a buen término retos como los muchos previstos en la European Green Capital. Simplemente, puede decirse que no ha habido ni hay en ninguno de los proyectos que han generado más polémica y contestación en esta ciudad, ejemplos de plena participación ciudadana en la toma de las grandes decisiones, en la posibilidad de que la ciudadanía cuente con instrumentos para obligar a repensar y variar los planes municipales.

6. Rasgos generales de la capital verde europea de 2012

Vitoria-Gasteiz presenta, también, no pocas fortalezas en lo que se refiere al desarrollo de una política local medioambientalmente sostenible. Seguramente son esos los elementos que le han llevado a ser la tercera ciudad que ostenta este nuevo galardón verde instituido por la máxima autoridad de la Unión Europea.

6.1. Un cinturón verde que da respiro a la ciudad

Ya se ha subrayado con anterioridad el espacio natural en que se encuentra enmarcada Gasteiz como una de sus ventajas de partida a la hora de afrontar una política medioambiental sostenible. A ello habría que añadir una política municipal que durante décadas, y aun con muchísimas deficiencias, ha estado destinada no sólo a conservar, sino a potenciar ese espacio natural, integrándolo en la vida ciudadana. A pesar de un modelo de construcción de viviendas que ha tenido como consecuencia una ocupación abusiva de suelos, lo cierto es que en las distintas legislaturas y gobiernos municipales ha existido una preocupación por convertir a los espacios naturales que rodean a la ciudad en una especie de muro de contención, integrado en la ciudad, una especie de gran pulmón verde del que hoy disfruta la ciudadanía de Vitoria-Gasteiz.

El Anillo Verde está compuesto por una serie de parques periurbanos y corredores ecológicos que rodea totalmente el perímetro de la ciudad. Son de destacar las zonas boscosas, algunas de las cuales han sido reforestadas con especies autóctonas y las zonas húmedas, como lagunas y marismas, en las que se encuentra una rica vegetación y una gran variedad de flora y fauna. En lo que se refiere a estas últimas, las componen el humedal de Salburua, que ha sido declarado “Zona Ramsar” y “Lugar de Importancia Comunitario” después de que fuera rescatado a los usos agrícolas a que había sido sometido y restaurado en las dos últimas décadas, y el río Zadorra y sus bosques de ribera, que contienen especies de fauna y flora de gran valor ecológico. Por su parte, los bosques que forman parte de este amplio y rico espacio natural cubren unas 11.330 hectáreas, pobladas fundamentalmente de robles, hayas y quejigo. Partes de esta masa boscosa forman parte de la Red Natura 2000.

El proyecto de Anillo Verde, es decir, la recuperación de esos amplios espacios naturales y su incorporación al proyecto propio de la ciudad, comenzó mediada la década de los 90, con el objetivo inicial de transformar unas 500 hectáreas de zona degradada en una gran zona verde pública. Para ello se actuó en la reducción del impacto negativo de la actividad humana en los ecosistemas naturales, promover la gestión de recursos naturales, planes de reforestación y acondicionamiento de corredores y rutas ecológicas o el acondicionamiento de unos 95 km de rutas ciclistas y peatonales.

En el curso 2008-2009, con el apoyo financiero de la Fundación Biodiversidad y la FEMP, los humedales de Salburua se convirtieron en el centro de una serie de acciones para incrementar la biodiversidad. Se pusieron en marcha acciones para la mejora de especies amenazadas, para mejorar la vegetación acuática y los bordes de las lagunas, contra las especies de fauna invasora y para aumentar la concienciación relativa a la protección de murciélagos y otras especies.

Por otra parte, el Plan General de Ordenación Urbana vino a unirse, en 2003, a los esfuerzos que se habían realizado para proteger y conservar las áreas forestales más valiosas y tanto recuperar como mejorar áreas degradadas. En este plan se establecen nuevas categorías de protección más restrictivas. En los últimos diez años, estas acciones de mejora ambiental han abarcado a una superficie de 8.200.000 m². Se ha actuado también para mejorar la conectividad de todos los sistemas naturales del municipio, fundamentalmente para conectar el humedal de Salburua con la zona forestal del noroeste y los Montes de Vitoria, situados más allá del anillo verde. En este sentido, están ya poniéndose en práctica proyectos como el equipamiento de más zonas para que el Anillo Verde pase de las 613 hectáreas que ocupa en la actualidad a una superficie de 787 has.

Pero más allá de la mera ocupación de espacios, en el Anillo Verde están previstas a corto y largo plazo actuaciones para la mejora de la biodiversidad, como el convenio de colaboración con SEO/Birdlife, integrante de Birdlife International, para crear una delegación en el Centro de Interpretación de los humedales de Salburua. En este mismo espacio continuará el proyecto INBIOS, dirigido a la protección de especies amenazadas y a la lucha contra las especies de fauna invasora.

En Olarizu se sigue con el desarrollo del jardín botánico, puesto en marcha en 2006. Ocupa 48 hectáreas, en las que se reproduce una muestra de vegetación forestal de diferentes regiones europeas, incluyendo bosques templados submediterráneos, bosques templados, bosques boreales, y finalmente, bosques oromediterráneos y subalpinos.



La bicicleta forma, cada vez más, parte del paisaje urbano

Otro programa en marcha es el Plan para la regulación hidráulica y la restauración ambiental del río Zadorra. El objetivo de este proyecto, iniciado en 2001, era prevenir las inundaciones, recuperando el ecosistema fluvial transformándolo en una vía ecológica y asegurando la continuidad de la sección Norte del Anillo Verde. Se trata de una actuación interinstitucional, en la que, además del Ayuntamiento gasteiztarra participan los gobiernos autonómico y estatal.

Por último, el gran espacio natural que componen los Montes de Vitoria, en los que se alojan los principales bosques del municipio, entra a formar parte también de las políticas municipales desde que en 2006 el consistorio propusiera la conversión de este espacio, que abarcaría 6.171 hectáreas, en parque natural. Es al Gobierno autonómico a quien corresponde esta decisión, para la que únicamente se han dado los primeros procedimientos legales.

Toda esta riqueza alrededor se complementa con una importante red de parques y jardines dentro de la ciudad. Se trata de espacios no excesivamente grandes, concebidos en general como jardines urbanos. Los más importantes son el parque de Aranbizkarra, que ocupa 6,97 hectáreas en los que se encuentran plantas herbáceas, setos, arbustos y varios tipos de árboles; el parque de Arriaga, de 17,42 hectáreas, que se verán limitadas a raíz de la construcción de una nueva estación de autobuses interurbanos y el parque de Gamarra, que cuenta con gran cantidad de fresnos, tilos, plátanos, acacias, arces y abetos. Además de los parques y jardines de menores proporciones, aunque también bien surtidos de especies arbóreas y de plantas, como los de San Martín, el Prado, Judimendi, Polinuevo o Arana.

En estos espacios se han puesto en marcha, en la última década, proyectos como el Jardín Secreto del Agua, el Jardín de la Biodiversidad, las huertas de Urarte y Olarizu, y un programa, el de jardines comunitarios, que permite a las y los gasteiztarras diseñar, construir y mantener jardines privados con la formación, ayuda técnica y económica del Ayuntamiento. Se ha creado, así mismo, el jardín botánico de Olarizu y nuevos parques y corredores verdes en los nuevos barrios. Además, el Centro de Estudios Ambientales ha gestionado el Aula de Ecología Urbana, que ofrece sesiones formativas gratuitas.

Los retos hacia los que se dirige la gestión local en este ámbito se centran en el proyecto de soterramiento del ferrocarril, con la que se va a liberar espacio ocupado por la vía férrea en el que se construirá vivienda, pero que permitirá crear un itinerario peatonal que cruce la ciudad de este a oeste y posibilite además la conexión del centro urbano con el Anillo Verde. También se confía al proyecto de nuevo diseño de la ciudad en base a supermanzanas el reto de distribuir de forma diferente el uso del suelo, con un incremento de áreas de estancia que el Ayuntamiento cifra en un 76% y del espacio peatonal hasta el 60%.

6.2. Alternativas al problema de la movilidad interna

Casi con toda seguridad, el gran problema que afronta una ciudad que desee convertirse en referencia de las políticas medioambientalmente sostenibles es el de la movilidad interna. Y Gasteiz no es en este ámbito una excepción.

La capital alavesa presentaba dos grandes disfunciones: el elevado peso del vehículo privado en el reparto modal (37% de uso de vehículos privados frente al 8% del transporte público), y la distribución del espacio viario público, que presentaba un enorme desequilibrio a favor del vehículo privado (64% frente al 36% reservado para los peatones).

Entre 2002 y 2006, además, los viajes de menos de 5 kilómetros en vehículo privado fueron en aumento. Es entonces cuando se aborda el Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público, cuyo objetivo es precisamente transformar el espacio ciudadano, para que los modos de transporte no motorizados consigan mayor protagonismo. Integra diferentes iniciativas orientadas a todo lo relacionado con la movilidad y cuenta con la participación de un amplio conjunto de agentes. La primera fase, que se aprobó en 2008, cuenta con un presupuesto de 38.740.000 euros.

Para desarrollar este plan, y en lo que se refiere a la mejora de la red de transporte público, se han puesto en marcha dos medidas claves hasta ahora. La primera a finales de 2008, con la introducción del tranvía. La segunda medida fue, casi un año después, la sustitución de la red de autobuses que constaba de 17 líneas que transcurrían con unas frecuencias aproximadas de entre 20 y 30 minutos, por una nueva compuesta por sólo 9 líneas pero con frecuencias de 10 minutos, obligada en parte por la necesidad de dar servicio a los nuevos barrios de la ciudad.

Paralelamente, se han aumentado las vías ciclistas y se han habilitado más puntos para el alquiler de bicicletas. Pero es a raíz de la aprobación del Plan Director de Movilidad Ciclista cuando incrementa las actuaciones en este ámbito, en el que el equipo municipal se ha fijado un objetivo acorde con lo establecido en la Carta de Bruselas, que suscribieron en mayo de 2010. Se trataría de llegar en el plazo de diez años (a 2020) con un porcentaje del 15% de desplazamientos diarios dentro de la ciudad para la bicicleta. A la sombra de este Plan Director, y entre otras cosas, hasta ahora se ha procedido a la edición de un folleto informativo dirigido a usuarios y usuarias de la bicicleta, la habilitación de un planificador de rutas ciclables, el registro municipal de bicis o la experiencia piloto de intercambio modal bicibus en el polígono industrial de Jundiz. Además del aumento de aparcamientos para bicicletas, el Ayuntamiento trabaja en la puesta en marcha de un proyecto que supondrá la sustitución del actual sistema de bicicleta pública, que tiene 17 puntos de recogida y depósito, por un sistema que estaría integrado en la red de transporte público, aumentando a 35 los puntos de préstamo, que estarían situados como máximo a 5 minutos a pie de cualquier lugar de la ciudad.

De forma complementaria, está en pleno proceso de elaboración un Plan Director de Movilidad Peatonal, que busca garantizar que todos los nodos de comunicaciones, instalaciones y espacios públicos estén al alcance de los ciudadanos que se desplazan a pie. Así se podría garantizar un nivel satisfactorio de ac-

cesibilidad, tanto a los servicios como a las actividades cotidianas para toda la población, reduciendo consecuentemente la dependencia del vehículo privado.

Como no podía ser menos, cuando se trata de regular el transporte interno de una ciudad, en Vitoria-Gasteiz se plantea la necesidad de un plan de aparcamientos disuasorios, que posibiliten a quienes llegan a la ciudad con su vehículo privado dejarlo en lugares adecuados, accesibles por medios de transporte públicos, de forma que puedan evitar circular con ellos por el centro de la ciudad, algo que se antoja hoy en día lejano cuando se construyen nuevos aparcamientos como el de la plaza Amarika, en pleno centro, y dedicado fundamentalmente a plazas de rotación. Este aparcamiento se planteó dentro del objetivo de crear nuevos aparcamientos de residentes que, junto con la extensión de la regulación de las zonas de aparcamiento a gran parte del centro urbano, ejerciera de elemento disuasorio del uso del vehículo privado dentro de la ciudad. El resultado, al menos en los primeros meses, es el contrario: las plazas para residentes están vacías, sólo se llenan las de rotación.

En cualquier caso, en los planes municipales sigue figurando el objetivo de hacer realidad las redes de movilidad propuestas en el Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público, tras lo que se encaminarían a la reorganización del espacio público, un nuevo modelo de planificación urbana que persigue reducir el número de vehículos en circulación, basado en el esquema de “supermanzanas”, que jerarquiza las vías urbanas, delimitando ejes para la movilidad de paso y otros de tráfico pacificado en las que los vehículos a motor deberían dejar el protagonismo a peatones y ciclistas.

6.3. Una gestión sostenible de los residuos

El desarrollo social y económico está unido al aumento de la generación de residuos. Así, en Gasteiz, tanto los residuos municipales como los domésticos aumentaron en la década comprendida entre 1999 y 2009. Para hacer frente a ese aumento, las políticas municipales se han dirigido a incrementar sustancialmente la separación en origen y el reciclaje.

Esa es precisamente la primera de las líneas estratégicas que orientan la acción municipal. A ella se suman la separación en origen, las plantas de tratamiento, la disminución progresiva del uso de los vertederos y la desgaseificación intensiva del vertedero.

En la actualidad se está aplicando el Plan Integral de Gestión de Residuos Municipales, que tiene un periodo de vigencia hasta 2016, que tiene en cuenta no sólo las variables ambientales, sino también las sociales y económicas que inciden en la gestión de los residuos. Las actuaciones previstas en este plan se centran en siete objetivos estratégicos: reducir, reutilizar, rechazar, asumir la responsabilidad, aumentar la valoración de residuos y aumentar la valoración energética de los residuos. Pretenden, las autoridades municipales, reducir la cantidad de residuos urbanos, tanto domésticos como comerciales, a los niveles en que estaban en 2011, que eran 366 kilos por persona y año.

Otros objetivos a corto plazo son la reducción de los lodos generados a través del tratamiento de aguas residuales de la ciudad a un máximo del 20%; au-

mentar la reutilización y reciclado de los residuos voluminosos, objetivo para el que se construirá una planta de tratamiento; ahorro en combustibles fósiles a través de la fabricación de combustible sólido recuperado; creación de un Observatorio Medioambiental que asesore sobre la gestión de residuos a las empresas de los sectores electrónico, informático y de telecomunicaciones.

Otros objetivos que tienen como horizonte para 2016 son, entre otros, conseguir separar en origen como mínimo el 45% de los residuos que se generan en la ciudad; valorizar el 68% de la proporción de envases y el 70% de los residuos urbanos generados en la ciudad mediante la reutilización, el compostaje y la recuperación para la generación de energía. En ese horizonte más lejano está prevista la creación del Centro 3R, dedicado a educar y generar conciencia sobre la gestión de los desperdicios.

Finalmente, una serie de acciones tienen el objetivo de garantizar que toda la ciudad apoye esta estrategia: fomentar la participación ciudadana, concienciar y asegurar la disponibilidad de información, asesoramiento y una política ambiental transparente.

6.4. Políticas para conseguir un uso más racional del agua

La gestión del agua ha sido uno de los puntos centrales de la valoración que ha llevado a la Comisión Europea a otorgar la capitalidad verde a Vitoria-Gasteiz.

En este ámbito, los diferentes equipos municipales de los últimos años han seguido las orientaciones aprobadas en la Agenda Local 21, más en concreto en lo recogido en el Plan de Acción Ambiental 2002-2007. En cuanto al suministro de agua, se han desarrollado estudios sobre los requisitos futuros de la ciudad, nuevas fuentes de abastecimiento, el uso de agua de lluvia para consumo humano no directo o el uso de aguas subterráneas del acuífero para el consumo humano no directo por el Ayuntamiento y la industria. También se ha monitorizado y controlado las curvas de demanda, se han adoptado medidas para mejorar y renovar la infraestructura de abastecimiento y, con el objetivo de mejorar la calidad del agua, se han renovado y mejorado infraestructuras.

Con la aplicación de las medidas establecidas en el Plan Integral de Ahorro de Agua 2004-2008, se ha reducido el agua enviada a la red por debajo de los 22 hectómetros cuadrados de agua al año, y el consumo por debajo de los 260 litros por habitante y día. Y para el futuro más cercano, con el desarrollo de la segunda fase del Plan Integral de Ahorro del Agua (Plan Futura) se desarrollarán actuaciones en los ámbitos institucional, industrial, comercial y residencial para seguir en la misma línea de reducción del consumo.

A largo plazo, y avanzando en la consecución de los mismos objetivos de gestión adecuada del consumo del agua, se promoverá el uso de tecnologías, se actualizarán las tasas siguiendo criterios de recuperación de costos y fomento del ahorro de agua. El consistorio, además, tiene en cartera la elaboración de una ordenanza local que regule el uso del agua, para regular el uso eficiente del agua.