

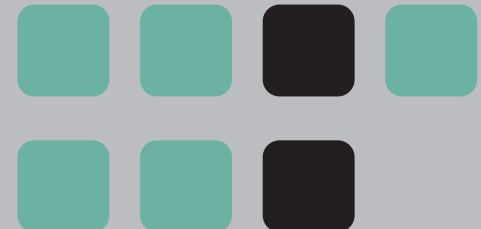
Perspectivas del medioambiente urbano



GEO

Informe-diagnóstico ambiental
y de sostenibilidad

VITORIA-GASTEIZ



■ AGRADECIMIENTOS

Agradecemos a las instituciones, profesionales y expertos que han colaborado aportando información, trabajo y apoyo en la elaboración de este documento.

Queremos agradecer igualmente a las entidades y organizaciones de todo tipo (sindicales, vecinales, ecologistas, profesionales...) que han participado en los talleres realizados para incorporar la opinión de la sociedad al desarrollo del presente informe y destacar la asistencia a los mismos de Emilio Guzmán, M^o Eugenia Arreola y Stéphane Kluser en calidad de observadores invitados de PNUMA-ONU. De esta misma organización agradecemos también a Christopher Bouvier, Director Regional de PNUMA Europa, a Mar Murillo Correa, Directora Regional Adjunta para América Latina y El Caribe, y a Ron Witt y Graciela Metternicht, Coordinadores Regionales de la División de Evaluación y Alerta Temprana.

Asimismo queremos destacar el papel del Departamento de Urbanismo y Medio Ambiente de la Diputación Foral de Álava como entidad cofinanciadora para la realización del presente trabajo.

Enero de 2009

- © 2009, Observatorio de Sostenibilidad
Centro de Estudios Ambientales del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz
- EDICIÓN, DIRECCIÓN Y COORDINACIÓN TÉCNICA
Observatorio de Sostenibilidad
Centro de Estudios Ambientales del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz
- REDACCIÓN DEL DOCUMENTO
Grupo de Estudios y Alternativas (GEA 21)
- COLABORACIÓN TÉCNICA
Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA-ONU)
- DISEÑO
Zados
- FOTOGRAFÍAS
Archivo CEA
Archivo Municipal
Quintas fotografías

DESCARGO DE RESPONSABILIDAD.

El contenido de este volumen no refleja necesariamente las opiniones o políticas del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente.



PRÓLOGO DEL PNUMA





La gestión ambiental urbana ha tomado en los últimos años una gran relevancia para el desarrollo y la planificación futura de las ciudades. La participación tanto de los municipios, agencias estatales y la ciudadanía, así como de organizaciones civiles no gubernamentales ha sido necesaria para garantizar la implementación de los diferentes proyectos ambientales.

Desde que el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) aplicó metodología GEO a los desarrollos urbanos a partir de 2001, numerosos han sido los informes del estado del medio ambiente que se han realizado en ciudades de América Latina. El GEO Vitoria-Gasteiz es el primer estudio de esta categoría realizado en una ciudad europea.

Este estudio nos presenta la situación del crecimiento y desarrollo urbano de una ciudad con una larga historia, donde contrastan y conviven el trazado medieval y la moderna urbe enmarcada en el desarrollo tecnológico. ¿Cómo adaptar y complementar las actividades de una urbe moderna del siglo XXI, resguardar la historia y cuidar el ambiente? Se trata de un desafío para toda ciudad y hace más de dos décadas, este proceso se inició en Vitoria-Gasteiz donde posteriormente se implementó la Agenda 21.

Vitoria-Gasteiz se caracteriza por ser una ciudad pionera en la aplicación de políticas ambientales, comprometida con la sustentabilidad: minimizar el consumo energético y fomentar el uso de las energías renovables; promocionar el transporte colectivo y disminuir el uso de los vehículos a combustión; proteger las zonas boscosas y de cultivo de la expansión urbana desmesurada; revitalizar el Casco Antiguo; mejorar

el tratamiento de los residuos urbanos y reducir la contaminación ambiental con el objetivo de mantener la calidad del entorno urbano son sólo algunas de las metas que se plantea la ciudad.

Frente a estos retos, las políticas ambientales deben considerar que la ciudad se enfrenta al envejecimiento de la población y a un crecimiento demográfico de origen exógeno, además, de a un crecimiento económico subordinado a la vocación industrial con arraigadas raíces agrícolas.

EL GEO Vitoria-Gasteiz es el resultado de la colaboración técnica del PNUMA y del Centro de Estudios Ambientales (CEA) del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz y cuenta el financiamiento del Departamento de Urbanismo y Medio Ambiente de la Diputación Foral de Álava. Es una muestra más del compromiso del gobierno local, para facilitar la toma de decisiones y el establecimiento de una política medio ambiental adecuada a la ciudad. El informe debe verse como una herramienta para comprender la evolución del desarrollo urbano frente a los problemas que se presentan en la actualidad, dando a conocer sus raíces y permitiendo plantear soluciones que lleven a la sostenibilidad ambiental conjuntamente con el desarrollo económico y social.

Con este informe se espera facilitar la implementación de soluciones que reduzcan la huella ecológica sobre el medio ambiente, conservar la biodiversidad y restaurar los ciclos naturales manteniendo la calidad de vida de la ciudad. Con este trabajo, Vitoria-Gasteiz liderará las ciudades verdes de Europa y del mundo y será una fuente de inspiración para todos los que aspiran a ciudades sostenibles.

ÍNDICE



1. PRESENTACIÓN: OPORTUNIDAD DEL INFORME GEO VITORIA-GASTEIZ.....	13
2. VITORIA-GASTEIZ, HACIA UN MODELO MÁS SOSTENIBLE	15
2.1. Objetivos, enfoque y metodología del informe	16
2.2. Compromiso con la participación ciudadana.....	19
3. MARCO CONCEPTUAL: LA SOSTENIBILIDAD COMO OBJETIVO	21
3.1. Criterios y objetivos generales de sostenibilidad	22
3.1.1. Sostenibilidad ambiental	22
3.1.2. Sostenibilidad socio-cultural.....	23
3.1.3. Sostenibilidad económica.....	24
3.2. Criterios y objetivos sectoriales de sostenibilidad ambiental, socio-cultural y económica.....	24
3.2.1. Medio natural.....	24
3.2.2. Medio rural.....	25
3.2.3. Medio urbano	25
3.2.4. Movilidad	26
3.2.5. Sociedad y gobernanza	26
3.2.6. Actividades económicas y financieras.....	26
3.2.7. Metabolismo urbano: agua, energía, materiales, residuos y emisiones	27
4. CONTEXTO GENERAL DE VITORIA GASTEIZ	29
4.1. Territorio y entorno natural.....	30
4.1.1. Encuadre geográfico	30
4.1.2. Clima.....	31
4.1.3. Geología	31
4.1.4. Hidrografía.....	31
4.1.5. Vegetación.....	33
4.1.6. Biotopos.....	33
4.1.7. Usos del suelo, territorio y conectividad ecológica	35
4.2. Evolución histórica: población, economía y cultura	37
4.3. Demografía actual	42
4.3.1. Dinámicas demográficas.....	42
4.3.2. Hogares	43
4.4. Invariantes históricos del urbanismo vitoriano.....	44
4.4.1. Desde los orígenes hasta finales del siglo XIX: compacidad controlada, estancamiento y expansión.....	44
4.4.2. El siglo XX: la consolidación de un modelo urbano.....	46
4.4.3. Conclusión: pros y contras de la “urbanidad” vitoriana.....	54
4.5. Evolución del casco urbano: resumen gráfico.....	55
4.6. Marco jurídico institucional ambiental	57
4.7. Datos básicos del metabolismo urbano de Vitoria-Gasteiz: agua, energía y residuos	58
4.7.1. Agua: abastecimiento y saneamiento	58
4.7.2. Energía: producción y consumo	59
4.7.3. Generación de residuos/recursos	61
5. LAS PRESIONES BÁSICAS SOBRE EL MEDIO AMBIENTE Y LA SOSTENIBILIDAD EN VITORIA-GASTEIZ	65
5.1. Factores básicos de presión a la escala europea.....	66
5.1.1. Dependencia global de los combustibles fósiles.....	66
5.1.2. Sobreconsumo y obsolescencia	66
5.1.3. Alimentación basada en el sobreconsumo de proteínas animales	67

5.1.4.	Auge de la agroindustria	67
5.1.5.	Cultura del automóvil	68
5.1.6.	Dispersión urbana.....	68
5.1.7.	Mantenimiento de los factores de exclusión social	69
5.1.8.	Individualización y aislamiento.....	70
5.1.9.	Hábitos de ocio de alto impacto ambiental	70
5.1.10.	Tendencia al menor tamaño y atomización de hogares.....	71
5.1.11.	Mantenimiento inercial de las condiciones de desigualdad de oportunidades entre hombres y mujeres.....	72
5.1.12.	Procesos de deslocalización industrial a nivel global	72
5.1.13.	Especialización de las ciudades	73
5.1.14.	Exclusión de las variables ambientales en los modelos económicos dominantes.....	73
5.1.15.	Resistencia activa por parte de grandes agentes económicos a reconocer los efectos de la actividad humana sobre el medio ambiente	74
5.1.16.	Auge del “greenwashing” o tintado de verde de las políticas y utilización indiscriminada del etiquetado verde	74
5.2.	Factores básicos de presión y debilidades a la escala local	74
5.2.1.	Expansión del sector inmobiliario	75
5.2.2.	Consideración de Vitoria como reserva de suelo del País Vasco	75
5.2.3.	Fricción y divergencia efectiva entre planeamiento y sostenibilidad	76
5.2.4.	Incremento del parque automovilístico.....	77
5.2.5.	Políticas proclives al abandono de las prácticas agrarias tradicionales	78
5.2.6.	Aumento de la demanda de recursos primarios	78
5.2.7.	Conflictos de intereses derivados del actual sistema de concesiones de agua	79
5.2.8.	Aumento del consumo energético.....	79
5.2.9.	Aumento en la generación de residuos domésticos.....	80
5.2.10.	Consumo de fertilizantes y fitosanitarios.....	80
5.2.11.	Auge de las grandes superficies como fundamento del modelo terciario	81
5.2.12.	Excesiva dependencia del sector industrial.....	81
5.2.13.	Tendencia al envejecimiento de la población	82
6.	EL ESTADO DEL MEDIO AMBIENTE Y LA SOSTENIBILIDAD EN VITORIA-GASTEIZ:	
	PRINCIPALES IMPACTOS.....	83
6.1.	Medio natural.....	84
6.1.1.	Pérdida de biodiversidad debida a los fenómenos crecientes de fragmentación, homogeneización, y degradación de los hábitats.....	84
6.1.2.	Reducción de la capacidad de conexión y amortiguación del Anillo Verde	85
6.1.3.	Riesgo de desaparición del paisaje característico de la campiña y la Llanada	86
6.1.4.	Erosión y contaminación de los suelos por las actividades agrícolas.....	86
6.1.5.	Alteración de la calidad de los ríos y de las fuentes de suministro de agua debida al vertido de lixiviados agrícolas y contaminantes industriales	88
6.1.6.	Riesgos de contaminación del acuífero, de alteración del ciclo del agua y de desecación de los humedales	88
6.2.	Medio rural.....	89
6.2.1.	Pérdida acelerada de suelo agroforestal.....	90
6.2.2.	Descenso del número de explotaciones agrarias y reducción de la cabaña ganadera.....	91
6.2.3.	Escasa valoración del campo cultivado e infravaloración social de los agricultores y ganaderos	91

6.3. Medio urbano	92
6.3.1. Desfase entre crecimiento urbano y crecimiento demográfico: sobredimensionamiento del nuevo parque inmobiliario	92
6.3.2. Falta de adecuación bioclimática del parque residencial heredado	94
6.3.3. Riesgos de gentrificación y de pérdida de identidad del casco antiguo	95
6.3.4. Déficit de convivencialidad en puntos y áreas de la red de espacios públicos y zonas verdes	96
6.3.5. Consumo de espacio urbano y nivel alto de ruido debido a la motorización	97
6.3.6. Efectos de detracción de usos comerciales de calle debido al auge de las grandes superficies	98
6.3.7. Localización excéntrica del Parque Tecnológico de Miñano	99
6.3.8. Riesgos de suburbanización y pérdida de identidad de los pueblos del municipio	100
6.3.9. Elevado coste de la vivienda y oferta insuficiente de vivienda en alquiler	101
6.4. Movilidad urbana y territorial	101
6.4.1. Incremento del número de los desplazamientos motorizados de personas y mercancías y tendencia a la disminución del uso del transporte colectivo y los modos de transporte alternativos	102
6.4.2. Incremento de la accidentalidad y de la percepción de peligrosidad asociadas a la movilidad	103
6.5. Sociedad y gobernanza	104
6.5.1. Integración insuficiente de la mujer en el mercado laboral y en las instancias de toma de decisiones	104
6.5.2. Feminización de la pobreza	105
6.5.3. Desigualdad en la esfera doméstica: violencia de género, feminización de los hogares monoparentales y falta de corresponsabilidad en el hogar	105
6.5.4. Insuficiente demanda ciudadana de participación	105
6.5.5. Problemas de salud derivados del envejecimiento, la exclusión y el sobreconsumo	106
6.6. Actividades económicas y financieras	107
6.6.1. Pérdida de peso del sector primario y reducción del empleo agrario	107
6.6.2. Incremento innecesario del gasto público asociado a la movilidad	108
6.7. Agua	108
6.7.1. Degradación de las fuentes de suministro	109
6.8. Energía	109
6.8.1. Dependencia máxima de los suministros energéticos exteriores	109
6.8.2. Aprovechamiento muy escaso de las energías renovables	109
6.8.3. Mejoras insuficientes en la eficiencia energética asociada a la producción y al consumo	110
6.8.4. Incremento del consumo energético asociado a la expansión inmobiliaria y al auge de las tipologías residenciales de baja densidad	110
6.8.5. Incremento del consumo energético asociado al transporte y la movilidad	111
6.9. Residuos y emisiones	111
6.9.1. Incremento de las emisiones de gases de efecto invernadero	112
6.9.2. Bajo nivel de aprovechamiento de los residuos generados	112
7. EL ESTADO DEL MEDIO AMBIENTE Y LA SOSTENIBILIDAD EN VITORIA GASTEIZ: FORTALEZAS Y OPORTUNIDADES DE PARTIDA PARA LA SOSTENIBILIDAD	115
7.1. Medio natural	116
7.1.1. Calidad del paisaje natural y agrícola	116
7.1.2. Mantenimiento de una reserva de suelo no artificializado	116

7.2. Medio rural	117
7.2.1. Bajo consumo de agua para regadío	117
7.2.2. Calidad y titularidad pública del suelo forestal	117
7.3. Medio urbano	118
7.3.1. Cultura de la gestión y el planeamiento urbanísticos.....	118
7.3.2. Compacidad del casco urbano.....	118
7.3.3. Buena distribución y ubicación central de los establecimientos dedicados a los servicios (naves, locales, oficinas y despachos)	119
7.3.4. Calidad general de la red de espacios públicos	120
7.3.5. Amplia red de espacios verdes, distribuida equitativamente y bien cuidada.....	120
7.3.6. Buen nivel general de habitabilidad del parque edificado	121
7.3.7. Buena oferta de vivienda protegida.....	121
7.3.8. Alta conciencia institucional y ciudadana respecto a los valores patrimoniales.....	122
7.3.9. Relación privilegiada de contacto del tejido urbano con la naturaleza.....	122
7.3.10. Red consolidada de Centros Cívicos	123
7.4. Movilidad urbana y territorial	123
7.4.1. Rasgos topográficos, urbanísticos, socio-económicos y de gestión municipal favorables al desarrollo de un modelo de movilidad sostenible	123
7.5. Sociedad y gobernanza	125
7.5.1. Rejuvenecimiento demográfico propiciado por las aportaciones del saldo migratorio	125
7.5.2. Satisfacción ciudadana con la calidad de vida e incremento de la conciencia ambiental.....	126
7.5.3. Alto nivel de cohesión social.....	127
7.5.4. Alto nivel educativo a todas las escalas.....	127
7.5.5. Buenas condiciones generales y satisfacción con el estado de la salud.....	128
7.5.6. Perfil de ciudad europea avanzada en tendencias y demanda cultural.....	129
7.5.7. Tendencia hacia la heterogeneidad social y la multiculturalidad.....	130
7.5.8. Tendencia hacia un nuevo equilibrio de género.....	130
7.6. Actividades económicas y financieras	131
7.6.1. Situación de pleno empleo.....	131
7.6.2. Mantenimiento de la industria	132
7.6.3. Incremento del sector terciario.....	132
7.6.4. Importancia creciente del sector turístico.....	134
7.6.5. Diversidad económica e inserción territorial.....	135
7.6.6. Alta capacidad de innovación e incorporación de nuevas tecnologías	135
7.7. Agua	136
7.7.1. Mejoras continuadas en la gestión de la demanda de agua y en la eficiencia de los sistemas.....	136
7.8. Energía	137
7.8.1. Existencia de alternativas locales para hacer frente a la problemática del sector energético	137
7.9. Residuos y emisiones	138
7.9.1. Incremento de la recogida selectiva	138
7.9.2. Buena calidad de aire en la ciudad	139
8. LAS RESPUESTAS INSTITUCIONALES Y SOCIALES EN EL ÁMBITO DEL MEDIO AMBIENTE Y LA SOSTENIBILIDAD: POLÍTICAS, PROGRAMAS Y PROYECTOS	141
8.1. Respuestas a nivel general	142

8.1.1.	Plan General de Ordenación Urbana 2000	142
8.1.2.	Agenda 21 Local de Vitoria-Gasteiz	145
8.1.3.	Plan de Acción Ambiental 2002-2007 de la Agenda 21	147
8.1.4.	Anillo Verde de Vitoria-Gasteiz	150
8.1.5.	Los planes estratégicos territoriales y el Arco de la Innovación	152
8.1.6.	Estrategias ambientales marco	158
8.1.7.	Estrategia de Vitoria-Gasteiz para la Prevención del Cambio Climático	159
8.1.8.	Observatorio de la Sostenibilidad de Vitoria-Gasteiz.....	161
8.2.	Respuestas en el ámbito del medio natural.....	161
8.2.1.	Espacios Naturales Protegidos: Red Natura 2000.....	161
8.2.2.	Propuesta de una de figura de protección para los Montes de Vitoria	161
8.3.	Respuestas en el ámbito del medio rural.....	162
8.3.1.	Gestión municipal forestal	162
8.3.2.	El marco ineludible de la Política Agraria Común	163
8.3.3.	Planes agroambientales	164
8.3.4.	Los huertos ecológicos y el Plan de Recuperación del Río Zadorra	165
8.4.	Respuestas en el ámbito del medio urbano	165
8.4.1.	Iniciativas para el ahorro energético y de materiales en el sector edificación y vivienda: el CTE como marco	165
8.4.2.	Los planes para la revitalización del Casco Medieval	166
8.4.3.	Políticas para la reutilización de suelo y la reestructuración con usos mixtos de los espacios industriales en desuso.....	168
8.5.	Respuestas en el ámbito de la movilidad.....	169
8.5.1.	Políticas municipales de gestión del viario.....	169
8.5.2.	Políticas municipales de aparcamiento	170
8.5.3.	Políticas municipales de transporte público	171
8.5.4.	Las políticas peatonales, las Sendas Urbanas y el Plan de Vías Verdes	172
8.5.5.	Las políticas en relación con la bicicleta: vías ciclistas y servicio de préstamo	173
8.5.6.	El Avance del Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público y el Pacto Ciudadano por la Movilidad Sostenible.....	174
8.5.7.	Soterramiento y ferrocarril de alta velocidad	174
8.5.8.	Tranvía y estación intermodal	176
8.5.9.	Ronda Sur	178
8.6.	Respuestas en el ámbito social y cultural	178
8.6.1.	Políticas y programas para la inclusión social.....	178
8.6.2.	Programas y recursos sociales para la población en general.....	179
8.6.3.	Servicios y programas para personas mayores	180
8.6.4.	Servicios y programas para la infancia y juventud	181
8.6.5.	Servicios y programas dirigidos a las familias.....	182
8.6.6.	Políticas y programas dirigidos a la inmigración	183
8.6.7.	Política de igualdad de oportunidades	184
8.6.8.	Servicios y programas para personas en situación de vulnerabilidad social.....	184
8.6.9.	Planes de salud	185
8.6.10.	Programas e iniciativas en el ámbito de la educación	185
8.6.11.	Planes de cultura	186
8.6.12.	Consejos Sectoriales y Territoriales, Consejo Social y otras iniciativas a favor de la Participación Ciudadana.....	186
8.7.	Respuestas en el ámbito económico y financiero	189
8.7.1.	Políticas de empleo y formación continua	189
8.7.2.	Planes de consumo sostenible.....	189

8.7.3. Planes y programas para la reducción del impacto ambiental de los procesos productivos: las iniciativas Ekoskan y Ekitalde	190
8.7.4. Iniciativas para la promoción del comercio urbano.....	191
8.7.5. Iniciativas de I+D e innovación.....	192
8.7.6. Políticas contra la deslocalización industrial.....	193
8.8. Respuestas en el ámbito del metabolismo urbano: agua, energía, residuos y emisiones	193
8.8.1. Plan Integral de Ahorro de Agua.....	193
8.8.2. Plan Local de la Energía del Municipio de Vitoria-Gasteiz 2006-2010.....	194
8.8.3. Plan Integral de Gestión de Residuos Municipales (PIGRM) de Vitoria-Gasteiz....	195
8.8.4. Plan Municipal de Gestión de la Calidad del Aire (PMGCA)	197
8.8.5. Iniciativas para la reducción del ruido.....	198
8.9. Vitoria-Gasteiz en las redes	198
9. PERSPECTIVAS DE FUTURO	201
9.1. Indicadores de sostenibilidad urbana	202
9.2. Visiones y propuestas ciudadanas	210
9.3. Escenarios de ocupación de suelo.....	212
10. PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES.....	219
10.1. Recomendaciones sectoriales.....	220
10.1.1. Medio natural	220
10.1.2. Medio rural	221
10.1.3. Medio urbano.....	222
10.1.4. Movilidad.....	224
10.1.5. Sociedad y gobernanza.....	225
10.1.6. Actividades económicas y financieras	226
10.1.7. Metabolismo urbano: agua.....	226
10.1.8. Metabolismo urbano: energía	227
10.1.9. Metabolismo urbano: materiales, residuos y emisiones	228
10.2. Propuestas generales	230
10.2.1. Moratoria de Ocupación de Suelo	230
10.2.2. Plan de Desarrollo Rural Sostenible y Protección del Paisaje Agrario de Vitoria-Gasteiz	230
10.2.3. Plan Especial de Ampliación del Anillo Verde de Vitoria-Gasteiz.....	230
10.2.4. Nuevo Plan General de Ordenación Urbana de Vitoria-Gasteiz.....	231
10.2.5. Plan Especial de los Pueblos del Municipio de Vitoria-Gasteiz.....	232
11. CONCLUSIÓN GENERAL.....	233
12. BIBLIOGRAFÍA Y REFERENCIAS	235
Índice de tablas.....	244
Índice de gráficos	245
Índice de figuras.....	245

RESUMEN EJECUTIVO

**PRESENTACIÓN:
OPORTUNIDAD DEL INFORME
GEO VITORIA-GASTEIZ**



1. PRESENTACIÓN: OPORTUNIDAD DEL INFORME GEO VITORIA-GASTEIZ

El proyecto GEO Ciudades del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) se ha centrado desde 1995 en el diseño de metodologías de evaluación ambiental a varias escalas (global, nacional, regional y, desde 2001 a escala de ciudad). La metodología GEO ha sido elaborada por equipos técnicos experimentados y avalada por talleres en los que participaron diversos países latinoamericanos y varias prestigiosas agencias internacionales y ha sido aplicada a nivel temático, urbano, regional y mundial.

El presente Informe Diagnóstico GEO Vitoria-Gasteiz se sitúa dentro de este marco general y se ofrece de algún modo como un estudio piloto sobre la aplicación de la metodología GEO Ciudades, concebida inicialmente para el entorno latinoamericano, a un ámbito urbano muy diferente, como es el europeo.

Considerado desde una óptica externa, parece acertada la elección de Vitoria-Gasteiz para este ejercicio de evaluación dentro del vasto ámbito hispano parlante y dentro del ámbito europeo, pues se trata de una ciudad destacada en la aplicación de políticas medioambientales. En efecto, este compromiso con la sostenibilidad proviene de principios de los años 80 y quedó oficialmente plasmado el año 1995 cuando la capital vasca firmó la Carta de Aalborg, poniendo en marcha su proceso de Agenda 21. Su trayectoria desde esta fecha, en términos generales, ha buscado la coherencia con este compromiso público.

Y, por otra parte, desde una perspectiva endógena, resulta pertinente también que Vitoria-Gasteiz se someta a un proceso de evaluación ambiental pormenorizada en un momento como el actual en que se ve sometida a las enormes presiones que se ciernen sobre todo ámbito de oportunidad dentro de una lógica de competencia entre ciudades y territorios y de sobreexplotación de los cada vez más escasos recursos, entre ellos el suelo. Dichas presiones sobre el medio ambiente requieren la puesta en marcha de iniciativas y políticas proporcionales a su magnitud y para articularlas de forma efectiva, es preciso hacerlo desde un conocimiento detallado de la realidad que permita identificar claramente las principales presiones y sus impactos derivados, así como las oportunidades existentes para hacerles frente. El presente informe GEO Vitoria-Gasteiz se ofrece como una herramienta para este cometido.

El informe-diagnóstico pone el énfasis en los temas ambientales, pero plantea su análisis desde un enfoque más amplio que quiere recoger los planteamientos de sostenibilidad de la mayoría de los temas de competencia municipal. El análisis realizado ha profundizado en las presiones, tendencias y oportunidades efecto de las políticas públicas, la actividad económica de mercado o las actividades de la sociedad vitoriana, así como de tendencias universales más relacionadas con el proceso de globalización. Las conclusiones de este diagnóstico quieren ser una buena base de partida a incorporar a la serie de documentos elaborados por el Ayuntamiento sobre el modelo de ciudad, el futuro del territorio y las soluciones a los problemas locales, agravados en este momento por la difícil situación económica y social global.

El principal objetivo del informe es analizar y transmitir con total transparencia a la población el estado, evolución y tendencias prospectivas del municipio desde un enfoque de compromiso con la sostenibilidad, y abarcando, dentro de lo posible, la complejidad y riqueza de un territorio como el vitoriano.

Para incorporar la complejidad de la realidad a este análisis, a lo largo de su desarrollo se han integrado, en tres momentos concretos, espacios de debate y participación a los que se ha invitado a la sociedad, tratando de incorporar las visiones y puntos de vista de los diferentes sectores que la componen: políticos y responsables de la toma de decisiones, entidades y organizaciones de todo tipo, expertos y profesionales, agentes económicos, y personas comprometidas con los temas que se incluyen en el estudio de sostenibilidad. El objetivo era contar con un diagnóstico compartido que uniera el análisis consistente de datos y realidades con la percepción de una sociedad civil especialmente articulada.

Una vez concluido, la foto fija que constituye este primer esfuerzo de reflexión debe cerrarse, si bien el cambio radical de situación socioeconómica, con la eclosión de la crisis económica global, genera un cierto desasosiego sobre un análisis basado en datos de la anterior fase del ciclo económico. Entre sus líneas se avanza la previsión de un necesario cambio que, en tiempos de crisis, puede percibirse con mayor claridad. El camino por la vía de la sostenibilidad no resulta fácil. La primera condición para abordar el futuro con la ilusión de crear un nuevo modelo de sostenibilidad es la información compartida y la firme decisión de cambio y, sin duda, este informe contribuirá a ello.

VITORIA-GASTEIZ, HACIA UN MODELO MÁS SOSTENIBLE



2. VITORIA-GASTEIZ, HACIA UN MODELO MÁS SOSTENIBLE

El actual funcionamiento de las ciudades es la mayor causa de insostenibilidad a nivel global, ya que son los focos en los que se expresa la separación dominante entre economía y ecología en su máxima contradicción y generación de conflictos. Las ciudades son actualmente el espacio de concentración de la actividad humana, a escala planetaria y sobre todo en el entorno europeo.

Las ciudades son también el centro del consumo, y, en muchos casos, como es el de Vitoria-Gasteiz, importantes espacios de producción. Y, por tanto, el lugar de la degradación de la energía y del consumo de la mayoría de los recursos naturales. Al ser el lugar de residencia y de trabajo de la mayoría de la población son el espacio de la experiencia, del empleo y del conocimiento.

En los modelos pre-industriales, el impacto de las ciudades se extendía únicamente sobre el territorio que rodeaba la zona urbana, espacio de donde provenían la mayoría de sus recursos, ya que la ciudad generaba en su seno o en su entorno la mayor parte de los productos necesarios para su funcionamiento.

La ciudad industrial, tras la revolución tecnológica y energética, amplía enormemente el territorio en el que basa su economía, compitiendo con otros núcleos urbanos. En la época colonial, esta red de aprovisionamiento a gran escala salta los límites nacionales y continentales. En la actualidad, las ciudades se aprovisionan de un territorio prácticamente global.

El modelo post-industrial da un paso más y no sólo depende del sistema de exportaciones e importaciones para desarrollar su economía local, sino que incluso el comercio de los hogares y de las personas o los servicios o la formación pasa a situarse en cualquier lugar del planeta gracias a la accesibilidad universal que proporcionan Internet y las Tecnologías de la Información y la Comunicación (TIC).

Las ciudades a escala global ocupan una ínfima parte de la superficie de la tierra, pero su actividad altera la naturaleza de los ríos, afecta a la diversidad biológica, llegando su impacto a los océanos o a la atmósfera. Desde el punto de vista ecológico, este aspecto se mide a través de la herramienta de la huella ecológica, que define el territorio necesario para soportar las actividades de construcción, producción, consumo y

transporte asociadas a la estructura, el funcionamiento y el metabolismo de la ciudad.

El reto asociado al cambio hacia la sostenibilidad se concreta en reorientar estos modelos de vida, consumo y producción para hacerlos compatibles con el mantenimiento de la integridad ecológica del ecosistema planetario y regional y para conseguir una equidad social que genere una sociedad equilibrada y estable. Éste es el reto que Vitoria-Gasteiz lleva planteándose desde hace ya más de dos décadas.

2.1. Objetivos, enfoque y metodología del informe

Para hacer frente a este reto es necesario en primer lugar trazar una imagen lo más fiel posible de la realidad de partida y ese es el principal objetivo que se ha buscado cumplir a través del presente trabajo. Este objetivo general corresponde a los objetivos explícitos del proyecto GEO Ciudades que, según se explica en su aproximación metodológica, son los siguientes:

- Evaluar el estado de medio ambiente en la ciudad objeto del proyecto.
- Evaluar el impacto de las ciudades y los desarrollos urbanos en los diferentes ecosistemas.
- Proporcionar herramientas que permitan la toma de decisiones en la gestión urbana y ambiental del ámbito objeto del proyecto.

Como síntesis de estos objetivos explícitos, el proyecto GEO Ciudades define su trabajo como la elaboración de una evaluación y de un informe ambiental integral.

De acuerdo con este planteamiento, por una parte, el informe GEO Vitoria-Gasteiz se ha planteado como punto de partida las mismas preguntas que el proyecto general que le ha servido de telón de fondo:

1. ¿Qué le está sucediendo al medio ambiente de Vitoria-Gasteiz?
2. ¿Por qué está ocurriendo esto?
3. ¿Cuál es el impacto?
4. ¿Qué podemos hacer y qué estamos haciendo en estos momentos?
5. ¿Qué pasará si no actuamos ahora?

Por otra parte, la voluntad de adaptación al contexto europeo se ha traducido en algunas modificaciones metodológicas que no afectan al objetivo general del mismo, pero que se han considerado importantes

para incrementar la eficacia del resultado. Estas modificaciones metodológicas se han plasmado sobre todo durante la etapa de realización de los informes sectoriales y de los sucesivos borradores que se han ido elaborando a lo largo de la fase de análisis, pero aparecen reflejadas de algún modo en la estructura de este documento final.

En primer lugar, teniendo en cuenta que el presente informe es el primero que se hace de una ciudad europea dentro del proyecto GEO Ciudades, se ha considerado importante otorgar prioridad a la definición del concepto de sostenibilidad a través del establecimiento previo de una batería de criterios y objetivos concretos que sirvan como marco de referencia para todo el estudio, en la constatación de que, en el contexto europeo, la idea de sostenibilidad urbana no suscita un consenso absoluto en cuanto a su formulación, sino que es objeto de un debate abierto en torno a la naturaleza y la importancia relativa de sus diversas componentes. A diferencia de lo que ocurre en el contexto latinoamericano, donde la evidencia de los déficits existentes en muchos servicios urbanos básicos contribuye a situar en primer lugar la resolución de dichas carencias, algo en torno a lo cual se produce un consenso bastante generalizado, en el contexto europeo el debate se sitúa en torno a la idea de calidad de vida, claramente asociada a las etapas más avanzadas de una sociedad de consumo como es la nuestra. Esto es particularmente cierto en el caso de Vitoria-Gasteiz, una ciudad que, como este mismo diagnóstico viene a ratificar, sobresale precisamente por sus avances en lo que a la calidad de vida de sus ciudadanos se refiere. Todo ello hace más complejo el reto conceptual del presente trabajo y aconseja establecer con claridad los criterios que subyacen al diagnóstico. Este conjunto de criterios son los que se presentan en el capítulo tercero del presente informe, "Marco conceptual", con el que se inicia realmente el diagnóstico.

Los siguientes capítulos, del cuarto al octavo, constituyen realmente el núcleo del Informe-Diagnóstico de acuerdo con la metodología del proyecto GEO Ciudades: en el capítulo cuarto, "Contexto general", se exponen los datos básicos sobre la geografía, la historia, el urbanismo y el metabolismo de la ciudad; el capítulo quinto, "Presiones básicas" se refiere a las presiones a las que está sometido el medio ambiente de Vitoria-Gasteiz, los capítulos sexto y séptimo dibujan la imagen del estado ambiental y de las condiciones de sostenibilidad actuales del municipio y en el capítulo

octavo, bajo la etiqueta "Respuestas" se analizan escuetamente los principales planes y programas con los que el municipio está haciendo frente a los retos ambientales.

Es sobre todo en los capítulos quinto, sexto y séptimo, dedicados a las presiones y al estado de la sostenibilidad, donde se plasman las otras modificaciones metodológicas relevantes con respecto al enfoque GEO Ciudades. Estas modificaciones se refieren fundamentalmente a la naturaleza de la matriz FM-PEIR (FM-Fuerzas Motrices; P-Presiones; E-Estado; I-Impacto; R-Respuestas) y responden en realidad a los mismos argumentos que se acaban de exponer con respecto al concepto de sostenibilidad.

Aunque es una herramienta analítica de gran utilidad, la matriz FM-PEIR en muchas ocasiones no facilita una adscripción clara de un determinado factor a la categoría de presión, impacto o estado, dado el carácter cíclico, sistémico y multifacético de la visión de la realidad propiciada por el paradigma ecológico, desde cuya óptica las cadenas de causas y efectos se cierran sobre sí mismas y se atraviesan en todas direcciones.

Lo cierto es que la situación de partida de la realidad latinoamericana permite soslayar los aspectos más ambiguos de esta herramienta, puesto que la relación causal entre las presiones debidas al desarrollo urbano y al crecimiento demográfico y su impacto en el medio ambiente aparece como relativamente directa y lineal.

Sin embargo, en el caso de las ciudades europeas este enfoque apriorístico exige una revisión en su aplicación. Es evidente que en el contexto europeo se siguen produciendo dinámicas de urbanización y crecimiento, pero no con la aceleración y la importancia de las grandes migraciones campo-ciudad y del crecimiento exponencial de las ciudades latinoamericanas. Mientras tanto, adquieren preponderancia otros factores, como son los asociados al consumo, a la movilidad, al impacto de los mercados financieros o de comunicación o a los patrones de vida de las poblaciones urbanas que, en ocasiones, no crecen sino que se expanden o responden a modelos urbanísticos diferentes de los tradicionales y más complejos aunque, desgraciadamente, con impacto creciente en el medio ambiente.

En definitiva, al aplicar el concepto de presión de la matriz PEIR al contexto europeo no parece operativo considerar a priori el crecimiento urbano y demográfico como las causas preponderantes del deterioro, sino

que es necesario poner de manifiesto la diversidad y heterogeneidad de este conjunto multifacético de presiones sobre el medio ambiente, tratando de distinguir entre las que tienen un carácter general y las que operan fundamentalmente a la escala local.

Esto es lo que se ha intentado en el capítulo quinto del presente informe. Para la identificación y jerarquización de este conjunto de presiones generales y específicas durante la etapa de análisis se ha partido realmente en sentido inverso, desde los impactos y problemas visibles a nivel general y sectorial, para rastrear a continuación las correspondientes cadenas causales.

En la primera parte de este capítulo, "Factores básicos de presión a la escala europea", se hace una exposición de las presiones de carácter general identificadas, entendiendo que son aquéllas sobre las que la actuación local tiene un menor margen para influir directamente pero que, sin una comprensión clara de su papel, pueden contribuir a falsear la percepción con respecto a las posibilidades reales de actuación.

En la segunda parte del capítulo quinto, "Factores básicos de presión a la escala local" se exponen aquellos factores de presión que actúan a escala local, es decir, aquéllos sobre los que sí cabe una intervención directa desde la escala municipal.

La otra modificación metodológica aparece reflejada en los capítulos sexto y séptimo del informe, y consiste fundamentalmente en la fusión de los conceptos de Estado e Impacto de la matriz PEIR, mediante la consideración de los impactos producidos por las presiones como una de las facetas del estado del medio ambiente en el momento de elaborar el informe, siendo la otra faceta la correspondiente a las numerosas oportunidades identificadas al analizar la situación del municipio. La primera de las facetas se analiza en el capítulo sexto bajo el título, "El estado del medio ambiente y la sostenibilidad: principales impactos", mientras que el capítulo séptimo, "El estado del medio ambiente y la sostenibilidad: fortalezas y oportunidades de partida para la sostenibilidad" lo hace con la otra. Este desdoblamiento del concepto de Estado, considerando el concepto de Impacto de algún modo como subsidiario e introduciendo un capítulo entero dedicado a las oportunidades, parece especialmente oportuno si se tiene en cuenta que la calidad ambiental y urbana, reflejada en amplio abanico de factores de oportunidad, constituye un aspecto de suma importancia que caracteriza el estado actual del medio ambiente de Vitoria-Gasteiz. Los conceptos de fortaleza y oportunidad se han tomado prestados del

método de análisis DAFO, especialmente adecuado en este caso. Por otra parte, en consonancia con la modificación metodológica introducida en el análisis de las presiones, y de acuerdo con el concepto de sostenibilidad adoptado como marco, este conjunto de impactos y oportunidades no se reducen a los aspectos metabólicos sino que cubren también los referidos a la sostenibilidad socio-cultural y económica.

El capítulo octavo, "Las respuestas institucionales en el ámbito de la sostenibilidad" responde plenamente al concepto de Respuesta de la matriz PEIR y, de acuerdo con el mismo, analiza de forma sucinta aquellos planes, políticas y programas que están actualmente en marcha en el municipio, tratando de resaltar su relación con los impactos y oportunidades identificados.

En los siguientes capítulos se exponen las conclusiones y corolarios extraídos del diagnóstico propiamente dicho. Bajo el título "Perspectivas de futuro", el capítulo noveno presenta el listado de indicadores de sostenibilidad que se ha elaborado como parte de los trabajos preparatorios del presente informe, seguido de las conclusiones del taller de debate ciudadano que se organizó con ocasión del arranque del trabajo. Finalmente se realiza un ejercicio de prospectiva sobre la ocupación del suelo de reserva del municipio, identificada como una de las presiones principales, de acuerdo con diferentes hipótesis y escenarios de futuro.

El capítulo décimo de "Propuestas y recomendaciones", desgana un conjunto de recomendaciones y directrices sectoriales y generales, sin ánimo exhaustivo. Es preciso observar al respecto que estas propuestas tienen un carácter subsidiario con respecto al núcleo del diagnóstico, ya que no constituyen el objeto último del mismo. Como se explica en el siguiente punto, de acuerdo con el enfoque conceptual que sirve de marco al informe, compete al conjunto de la sociedad vitoriana la tarea de articular en un conjunto de medidas las respuestas de futuro a los retos ambientales. En ese sentido el presente informe se ofrece como una hipótesis de trabajo para la reflexión, la participación y el debate colectivos.

Por lo demás, el enfoque metodológico utilizado en el presente informe responde a la misma voluntad de equilibrio entre el enfoque sectorial y el multidisciplinar que caracteriza la propuesta GEO Ciudades. Los sectores elegidos (medio natural, medio rural, medio urbano, sociedad y gobernanza, actividades económicas y financieras, metabolismo urbano) responden a una división analítica convencional de utilidad suficientemente probada. Consideramos

que este enfoque sigue revelándose como el más eficaz, siempre que se sitúe dentro de un marco que permita restituir la complejidad sistémica mediante una identificación clara y operativa de las redes de interrelaciones existentes entre los diversos sectores, de acuerdo con la visión holística que caracteriza el paradigma de la sostenibilidad. Esto es lo que se ha intentado con el presente trabajo.

2.2. Compromiso con la participación ciudadana

Una condición necesaria para conseguir que el futuro de Vitoria-Gasteiz camine en la dirección de la sostenibilidad es que el necesario cambio y mejora de las políticas urbanas esté apoyado y avalado por la participación de la ciudadanía y por una gestión colaborativa del gobierno local, lo que se reconoce en el relativamente reciente concepto de 'gobernanza' o buen gobierno.

El cambio está relacionado con la crisis ambiental percibida por la gente que habita la ciudad, y se concreta en establecer unos límites y definir unas necesidades reales, fuera del despilfarro inconsciente de otros tiempos menos críticos. Y tanto los límites como las necesidades deben definirse mediante la combinación del conocimiento, de la investigación, de la técnica y de la participación o creación de consensos entre los diversos grupos que componen el tejido social.

Integrar a los ciudadanos en la definición del proyecto futuro de ciudad implica crear unas relaciones de confianza en la ciudadanía y unas condiciones de colaboración que no han sido tan habituales en la gestión de la política urbana. Y exige unas condiciones de transparencia y calidad informativa de todos los planes, proyectos y políticas para que los ciudadanos puedan tomar parte con consecuencia en la toma de decisiones. Confiamos en que este diagnóstico, que se ofrece como una herramienta de uso colectivo, constituya un paso más en esa dirección.

MARCO CONCEPTUAL: LA SOSTENIBILIDAD COMO OBJETIVO



3. MARCO CONCEPTUAL: LA SOSTENIBILIDAD COMO OBJETIVO

Con el fin de fundamentar con el mayor rigor posible este diagnóstico, concebido como el primero que se hace en el ámbito europeo dentro del proyecto GEO Ciudades, se ha considerado oportuno encabezarlo con una exposición detallada de los objetivos de sostenibilidad globales y pormenorizados para cada una de los sectores de análisis identificados, en la constatación de que el término sostenibilidad, cada vez más extendido, está lejos de suscitar consenso en cuanto a su interpretación y, por tanto, es preciso hacer explícito en cada ocasión el marco conceptual utilizado para su aplicación concreta.

Entendemos que sólo mediante tal exposición se pueden poner de manifiesto los vínculos que ligan los resultados del diagnóstico entre sí y con las propuestas y sugerencias que se avanzan como conclusión del informe. Mediante esta exposición de objetivos no pretendemos soslayar los numerosos temas de debate académico y político que se generan día a día en el ámbito de la sostenibilidad, sino, por el contrario, dejar constancia clara de cuáles son las opciones por las que se inclinan los autores del presente informe en dichos debates, en la idea de que la transparencia y el esfuerzo de coherencia pueden contribuir en gran medida a la operatividad de este tipo de herramientas. Manteniendo esta constatación muy presente, el abanico de objetivos y criterios que se exponen a continuación, tanto como el propio informe, se ofrecen como instrumentos de referencia para facilitar esta tarea imprescindible de reflexión colectiva.

3.1. Criterios y objetivos generales de sostenibilidad

La formulación ya muy extendida del concepto de sostenibilidad en torno a la triple faceta ambiental, socio-cultural y económica resulta especialmente útil a la hora de articular un diagnóstico global, al facilitar una asignación clara de criterios generales y sectoriales que sirven de guía y referencia para la elaboración del mismo. Esta formulación del marco de análisis permite asimismo una evaluación más matizada de los resultados, al corregir el peso excesivo que, desde una visión estrecha de la sostenibilidad, en ocasiones adoptan los aspectos exclusivamente relacionados con el flujo energético y el impacto ambiental, en detrimento de los aspectos socio-económicos y socio-culturales. En ese sentido, constituye ya en sí misma una opción en aras de una visión integrada u holística de la sostenibilidad.

Dentro de este marco, conviene establecer como punto de partida un objetivo general de sostenibilidad, que podría formularse de forma muy sucinta en los siguientes términos:

- **Reducir la huella ecológica de Vitoria-Gasteiz incrementando la calidad de vida en la ciudad y en su entorno municipal.**

Se establece así la ciudad y su entorno como sujeto específico de la formulación, mientras que dentro de los conceptos de huella ecológica y de calidad de vida, contiene respectivamente aquellos aspectos más directamente referidos a la sostenibilidad ambiental, en el primer término, y a los aspectos socio-culturales y económicos, en el segundo, haciendo referencia al imprescindible vínculo dialéctico entre ambos que constituye el núcleo del concepto actual de sostenibilidad.

Dentro de esta vinculación se halla implícito un reto de futuro y una hipótesis fundamental de cara a cualquier estrategia de transformación: la de que la reducción de las variables que constituyen la base para el cálculo de la huella ecológica, todas ellas relacionadas con el consumo de recursos y materiales y con el estado de la biodiversidad, puede y debe ir unida a un incremento en los indicadores que informan de la calidad de vida de la población afectada. Es decir, que se pueden mejorar notablemente las condiciones de bienestar de todos los seres humanos consumiendo menos recursos y mejorando las condiciones del entorno natural. Tanto en los objetivos pormenorizados que se exponen a continuación de forma sintética como en el diagnóstico que se ha llevado a cabo en función de ellos se ha intentado mantener la coherencia con el reto implícito en esta formulación-marco.

3.1.1. Sostenibilidad ambiental

Desde una perspectiva que no considerara los aspectos socio-culturales y económicos, el concepto de sostenibilidad ambiental podría parecer una redundancia. Por ello, dentro de este marco conceptual, conviene acotar el concepto de medio ambiente a todo el conjunto de elementos que constituyen el entorno biofísico dentro del cual y en relación con el cual se desarrollan las actividades humanas como independiente de dichas actividades. Desde esta perspectiva, el objetivo que se plantea es:

- **Mantener la huella ecológica por debajo de la capacidad de carga o biocapacidad del territorio, minimizando el impacto sobre el**

medio ambiente y el paisaje y contribuyendo a la restauración de los ciclos naturales.

El concepto de huella ecológica, relativamente novedoso, ha acabado imponiéndose como una herramienta de análisis y comunicación sumamente útil porque expresa de forma muy sintética mediante un único indicador global la interrelación entre todas las dinámicas referentes al flujo de materiales, energía y consumo de suelo relacionadas con la realidad urbana: cuánta naturaleza usamos en términos de superficie (hectáreas globales) para resolver nuestras necesidades. Se usa ligado al concepto de biocapacidad, o nivel máximo de explotación que puede admitir un territorio sin perder su integridad. Sin embargo es preciso tener en cuenta algunos aspectos importantes de cara al uso del concepto:

En primer lugar, su dificultad de cálculo a medida que se desciende en la escala, debido a la naturaleza de los datos necesarios para el mismo, de los que en muchas ocasiones no se dispone o son difíciles de desagregar a la escala local de ciudades medias. En España, el cálculo se ha hecho recientemente para Navarra, Andalucía y Cataluña según el método estándar, y se acaban de hacer públicos los resultados para el conjunto del Estado Español y las Comunidades Autónomas (Figura 1). Debido a las dificultades estadísticas, aún son pocas las ciudades que disponen del indicador. No se ha emprendido el cálculo para Vitoria, por lo cual no se puede establecer este objetivo en términos numéricos dentro de este informe, sino simplemente proponerlo como indicador global.

Otros aspectos se refieren al debate en torno a la conversión de los consumos energéticos a términos territoriales en base a la fijación del CO₂, según el método que se usa para el cálculo de la huella. Lo cierto es que se han hecho algunas aproximaciones a sistemas alternativos basados, por ejemplo, en el concepto de biocombustible, en relación al suelo necesario para generar los aportes energéticos necesarios y, según parece, los resultados son similares¹. En cualquier caso, los cálculos para todo el Estado revelan que el consumo energético es el principal responsable del incremento acelerado de la huella en la última década. La reducción del consumo de energía se presenta así como uno de los factores clave a nivel general.

Un tercer punto de atención se refiere a aquellos aspectos que no aparecen incluidos directamente dentro del concepto de huella ecológica, como son los referidos al impacto en el paisaje, los cuales requieren el uso de indicadores específicos. Aunque no cabe

descartar el desarrollo de algún indicador cuantitativo de carácter global, este aspecto parece requerir prioritariamente mecanismos de valoración cualitativa. En cualquier caso, es importante hacer referencia explícita a este aspecto en la formulación del objetivo.

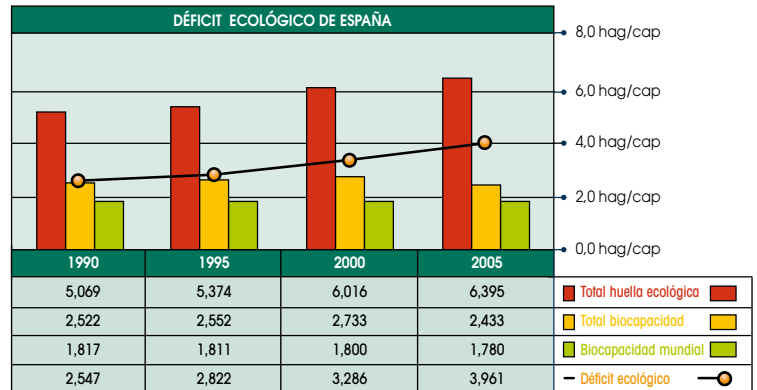


Figura 1. Déficit ecológico de España en hectáreas globales per cápita. Para mantener el ritmo actual de consumo español harían falta 3,6 planetas como la Tierra. España usa 2,6 veces su biocapacidad. (Fuente: Informe sobre La Huella Ecológica de España, Fundación Biodiversidad, Ministerio de Medio Ambiente, 2007).

3.1.2. Sostenibilidad socio-cultural

El propio concepto de desarrollo sostenible, del cual derivan las múltiples acepciones del término sostenibilidad, contenía originariamente la idea de que el respeto al medio ambiente está ineludiblemente unido al bienestar humano, y es esta constatación lo que ha propiciado el que la idea acabara imponiéndose hasta constituir un nuevo paradigma. La idea de sostenibilidad socio-cultural busca hacer explícitos aquellos aspectos concretos que se refieren al bienestar con el objeto de facilitar el análisis de sus interrelaciones con los de carácter ambiental. El objetivo que se plantea desde esta perspectiva es:

- **Incrementar la calidad de vida en términos de salud, de confort y de bienestar y cohesión social.**

El concepto de calidad de vida es de difícil definición, al tener mucho que ver con un elemento subjetivo: la satisfacción de las personas con su entorno, físico y social. También refleja un nivel suficiente de recursos económicos, un acceso adecuado a equipamientos y servicios e incluso una buena situación personal relacionada con la salud o el equilibrio emocional. Igualmente importantes son los factores relacionados con el bienestar biofísico debido a las condiciones de confort. En cualquier caso, es importante distinguir entre salud, confort y bienestar social, porque los tres conceptos mantienen vínculos de diferente orden con los de carácter ambiental.

¹ Presentación del estudio "La huella Ecológica en España", Ministerio de Medio Ambiente, días 22 y 23 de octubre de 2007, Madrid. Ponencias en: www.fundacion-biodiversidad.info/huellaecologica/app/pdf/ponencias/

No existe aún un consenso en torno a cuál debe ser el indicador sintético adecuado para el seguimiento o la trazabilidad de la calidad de vida, ya que los elementos socioculturales hacen difícil su reducción a un indicador numérico. Entre los conceptos que se han desarrollado, el Índice de Desarrollo Humano es el que ofrece una herramienta conceptualmente más útil y prometedora al integrar las variables socioeconómicas, que son normalmente objeto del PIB, con las relacionadas con la salud, la cultura y la educación.

3.1.3. Sostenibilidad económica

El intento de aplicación rigurosa del concepto de sostenibilidad económica tropieza siempre con las dificultades teóricas asociadas a un concepto como es el de flujo monetario, fundamentalmente abstracto, cuando se lo contempla desde la perspectiva ecológica. Este desfase entre lo material y lo monetario, agravado por el predominio global de los flujos financieros desmaterializados, constituye una de las bases fundamentales para la crítica de los conceptos económicos dominantes llevada a cabo por las diversas corrientes de la denominada economía ecológica.²

Lo cierto es que, aunque la idea de sostenibilidad económica parece en ocasiones engañosamente clara, no es fácil determinar lo que es económicamente sostenible en términos cuantitativos y cuando se aplica a situaciones concretas. Los profundos debates, a día de hoy aún abiertos, en torno a si es deseable o no la traducción a términos monetarios de los valores humanos y ecológicos bajo la etiqueta de externalidades para propiciar su conservación y protección son la muestra más palpable de esta dificultad.

Por otra parte, al hablar de objetivo de sostenibilidad económica conviene recalcar que, debido al propio concepto de sostenibilidad, tiene necesariamente un carácter instrumental o de medio que lo diferencia de los otros objetivos formulados a modo de fines. De algún modo, podría formularse el objetivo en términos tautológicos: un proceso es sostenible económicamente cuando lo económico no se convierte en un objetivo o fin en sí mismo, sino que contribuye de modo subsidiario o instrumental a la consecución simultánea de los otros objetivos.

Sin embargo, sí existe una relación de partida incuestionable entre los aspectos ambientales y los económicos, basada en el objetivo de aprovechar al máximo los recursos locales, evitando los consumos asociados al traslado innecesario de recursos y personas,

y es esta relación la que permite formular un objetivo claro desde la perspectiva del desarrollo local:

- **Fomentar el desarrollo económico asociado a los recursos humanos, energéticos y materiales locales.**

Dentro del marco de este informe, referido al entorno municipal, este objetivo exige relacionar los flujos económicos con los sociales y los materiales, otorgando especial importancia a los aspectos relacionados con la capacidad de autosuficiencia del municipio.

3.2. Criterios y objetivos sectoriales de sostenibilidad ambiental, socio-cultural y económica

Una vez establecidos los objetivos a nivel global y para las tres perspectivas de la sostenibilidad, la tarea consiste en traducirlos a objetivos específicos referidos a cada uno de los sectores que han servido como estructura de análisis para el presente informe. Esta tarea es la que se expone de forma sintética en el presente apartado. La finalidad es, como se ha indicado al principio, la de facilitar la vinculación conceptual entre los diversos apartados del diagnóstico y la batería de propuestas y recomendaciones resultado del mismo.

Es preciso señalar que el listado de objetivos aquí expuestos de forma esquemática tiene un carácter muy general, casi programático, y se ha procurado no hacer referencia a las posibles medidas e instrumentos concretos para conseguirlos, pues ese es precisamente el papel del diagnóstico que se desarrolla a continuación. Muchos de estos objetivos tienen un carácter estructural y a largo plazo que hace difícil abordarlos exclusivamente y con éxito desde la esfera local, pero precisamente por ello es necesario hacerlos explícitos, con el fin de establecer con claridad los límites dentro de los cuales se pueden mover las políticas y estrategias locales.

3.2.1. Medio natural

En relación con este sector el objetivo general que se plantea es el de preservar e incrementar la calidad y la biodiversidad de los ecosistemas existentes.

En términos de sostenibilidad ambiental esto se traduce en objetivos específicos como es la reducción del impacto de las infraestructuras y los usos urbanos sobre el entorno natural, atendiendo especialmente

² Naredo, José Manuel. *La economía en evolución, Historia y perspectivas de las categorías básicas del pensamiento económico*, Siglo XXI Editores segunda edición, febrero de 1996; Carpintero, Oscar, *El Metabolismo de la economía española. Recursos naturales y huella ecológica* (1995-2000) Fundación César Manrique, Colección Economía y Naturaleza, Madrid, 2005.

a la conservación de la diversidad de la flora y de la fauna, a la preservación del ciclo del agua y de los ecosistemas acuáticos y al mantenimiento de la conectividad ecológica. La preservación de las cualidades del paisaje natural y agrícola constituye igualmente un objetivo importante a este respecto. En sentido inverso, el objetivo es la creación de condiciones para la penetración de la naturaleza en el propio tejido urbano, fomentando su naturalización.

Desde la óptica de la sostenibilidad social, el objetivo principal es promover la relación de la población con la naturaleza circundante y crear condiciones para el conocimiento de los ecosistemas, incrementando la educación y la conciencia ciudadana sobre la relación entre biodiversidad y calidad de vida. El fomento entre todos los actores sociales de una nueva cultura del consumo asociada a esta conciencia constituye también un objetivo básico.

Explotar la calidad del medio natural circundante como un recurso económico mediante actividades que contribuyan al mismo tiempo a preservar e incrementar dicha calidad es el principal objetivo desde la óptica de la sostenibilidad económica.

3.2.2. Medio rural

La preservación y la optimización de la capacidad productiva local constituye el objetivo general en este sector.

Desde la perspectiva ambiental, la preservación de los suelos productivos en términos agrícolas, ganaderos y forestales frente a los procesos de ocupación del suelo por las infraestructuras y el crecimiento urbano y el fomento de sistemas sostenibles de manejo son los objetivos principales.

Como objetivos a la escala social, el fomento de la consideración social de las actividades laborales asociadas al campo y la promoción de hábitos de consumo de productos ecológicos locales, impulsando un sistema agroalimentario local entre la población del municipio.

En términos económicos, esto se traduce en el fomento de la agricultura, la ganadería y las prácticas forestales ecológicas. Y en un replanteamiento de los procesos de distribución y comercialización que apoye estos objetivos de valoración de la actividad primaria local. La creación de puestos de trabajo locales asociados a estas actividades es otro de los objetivos a perseguir.

3.2.3. Medio urbano

Los objetivos generales son reducir el impacto del medio urbano sobre el medio ambiente e incrementar las condiciones de habitabilidad del medio urbano.

El principal objetivo ambiental específico en relación con el suelo es evitar la ocupación innecesaria de suelo virgen y promover la reutilización del suelo y del tejido urbano en general, fomentando la descontaminación de suelos industriales o de otro tipo en desuso, así como la mezcla y la hibridación de actividades. Como objetivo social se plantea promover entre los principales agentes sociales responsables del desarrollo urbano (administradores, promotores, constructores, profesionales) la consideración del suelo como un recurso irremplazable.

En lo que se refiere a la edificación, el objetivo básico es el fomento de la rehabilitación y la renovación del tejido existente. Promover la habitabilidad, la adecuación bioclimática y el bajo impacto de los edificios nuevos y renovados mediante técnicas de diseño pasivo y el uso de las energías renovables y de materiales ecológicos, incrementando las condiciones de salud y confort en el interior de la edificación, es otro de los objetivos básicos. El fomento de la información acerca del uso adecuado de los dispositivos bioclimáticos de la edificación se plantea como objetivo en la esfera social. La minimización de los costes de calefacción, refrigeración y mantenimiento de la edificación es el principal objetivo económico en este campo. La adecuación entre oferta y demanda, generando soluciones tipológicas habitacionales adecuadas a las nuevas realidades sociológicas, y el fomento de la flexibilidad y la versatilidad tipológicas son objetivos ligados a la optimización de los recursos, como lo es el fomento del régimen de alquiler de la vivienda respecto al régimen en propiedad.

El fomento de la convivencialidad en el espacio público, favoreciendo la creación de condiciones para los usos estanciales y la intercomunicación, constituye el objetivo principal en el caso del espacio público, para el cual es preciso intervenir en factores tales como la densidad, la mezcla de usos, el comercio de calle, la movilidad sostenible y la reducción del ruido y el impacto de las actividades urbanas. La naturalización y la armonización del espacio público, fomentando la interrelación con el sistema de espacios verdes, deben unirse al objetivo de reducir los gastos de mantenimiento de este sistema mediante el recurso a especies autóctonas y xerófitas, que requieren poco riego, y al uso de agua reciclada.

La creación de condiciones de accesibilidad y habitabilidad en el medio urbano para todos los sectores de población con necesidades específicas o dificultades de movilidad es un objetivo general cuyo cumplimiento no puede sino reflejarse en un incremento generalizado de la calidad urbana.

3.2.4. Movilidad

En este ámbito, el objetivo básico es la promoción de los medios de transporte alternativos, especialmente la movilidad peatonal y en bicicleta, con el fin de reducir al máximo los costes energéticos asociados a la movilidad motorizada y su impacto sobre el territorio y sobre el medio urbano, especialmente el impacto sobre las condiciones de convivencialidad del espacio público y sobre la salud ciudadana.

Estos objetivos, junto con los de reducción de los accidentes y de los tiempos de desplazamiento, y la optimización en términos de coste energético por viajero de los medios de transporte público y la reducción de los gastos asociados al sistema de transporte deben plantearse como objetivos interrelacionados dentro de una concepción integral de la movilidad, estrechamente ligada a la calidad del medio urbano y del territorio.

3.2.5. Sociedad y gobernanza

La creación de condiciones generalizadas de salud, confort y bienestar social para toda la población, minimizando el impacto de las actividades humanas sobre el medio ambiente, es el objetivo general dentro de un ámbito que cubre un amplio abanico de aspectos bajo el concepto de calidad de vida.

La extensión de los servicios de salud, la eliminación de las condiciones de exclusión social, favoreciendo el acceso generalizado de toda la población a la vivienda y a los servicios y equipamientos, el fomento de la igualdad y la equidad de género, la integración de la inmigración y la creación de condiciones para la participación ciudadana en la configuración del hábitat aparecen como los principales objetivos que desarrollan desde la perspectiva social dicho objetivo general. El fomento de hábitos de consumo responsable, no despilfarradores de recursos y de bajo impacto sobre el medio ambiente, y de hábitos de vida saludables, así como de una alimentación asociada prioritariamente a los productos locales y a las proteínas vegetales lo hacen desde la perspectiva ambiental.

En cuanto a las pautas laborales, hay que promover la integración laboral de la mujer y la distribución

equitativa de las tareas domésticas, la calidad ambiental en los entornos de trabajo y la autonomía y el control del trabajador sobre su trabajo. La redistribución social del trabajo, la reducción de la jornada laboral y el fomento de la formación continua son objetivos relacionados con la eficacia y la optimización en el uso de los recursos humanos.

En el ámbito de la educación y la cultura, se trata de crear condiciones que favorezcan la comprensión de los procesos globales desde lo local, favoreciendo a la vez la diversidad y la heterogeneidad social, el cosmopolitismo y el conocimiento del patrimonio y la identidad local, con el fin de reforzar los valores de respeto al otro desde la vinculación con lo propio. Otro objetivo básico en este ámbito es una educación ambiental basada en el fomento de la comprensión de los flujos de energía y materiales, que hacen posible el funcionamiento del territorio próximo, y atenta a la corresponsabilidad global con respecto al estado del medio ambiente planetario.

El objetivo principal en cuanto a la dinámica poblacional es favorecer una adecuada redistribución de la población sobre el territorio, alimentando los factores que favorezcan una estructura de población equilibrada y creando condiciones para la diversidad de usos distribuidos por el territorio. El objetivo básico a este respecto es contrarrestar en lo posible los fenómenos que alimentan la macrocefalia territorial y la huida de población joven de los pueblos, fomentando el reequilibrio económico entre las zonas rurales y urbanas.

En relación con la gobernanza, el objetivo principal es fomentar la implicación, más allá de la mera consulta, de toda la población en los procesos de transformación del territorio, canalizando constructivamente los conflictos de intereses. Desde la óptica de la planificación y la gestión, eso implica la creación de escenarios y herramientas para la participación de los usuarios durante las fases de planificación, así como la creación de foros de monitorización y seguimiento que incluyan a todos los actores sociales.

3.2.6. Actividades económicas y financieras

El objetivo general en este terreno es asegurar la satisfacción de las necesidades humanas mediante la optimización en el uso productivo de los recursos materiales y energéticos locales y globales disponibles y la reducción del impacto de las actividades económicas y financieras sobre el medio ambiente.

Entre los objetivos aplicables a todos los sectores económicos están favorecer las actividades poco consumidoras de suelo, responsables con el medio ambiente y basadas en los recursos locales; fomentar el ahorro energético y la reutilización y el reciclaje en todas las fases de los procesos productivos (producción, almacenamiento y distribución) y de servicios, fomentar la creación de puestos de trabajo locales e incrementar la calidad ambiental en el entorno de trabajo, favoreciendo los modelos de empresa que fomenten la diversidad laboral, la autonomía, la integración y el control del trabajador sobre su trabajo.

En relación con el sector turístico, hay que promover la conciencia sobre la capacidad de carga del territorio y sobre los límites inherentes a las actividades turísticas basadas en la calidad del medio ambiente.

En cuanto al sistema financiero, como objetivos ambientales se plantean la restitución de la conexión entre la economía financiera y la economía de los recursos naturales y el fomento de las actividades financieras y el ahorro doméstico ligados a objetivos ambientales y desligados de sectores como el inmobiliario, que generan sobreconsumo e inmovilización de recursos.

3.2.7. Metabolismo urbano: agua, energía, materiales, residuos y emisiones

Hay que destacar que los objetivos básicos dentro de este sector tienen una fuerte vinculación transversal con la batería de objetivos de los sectores vistos hasta ahora, pues todos los anteriores poseen una componente ambiental ligada directamente al ahorro de recursos energéticos y materiales, es decir, a la minimización de los flujos globales, de las emisiones y del transporte de energía, materiales y componentes, lo cual constituye el objetivo básico en relación con el metabolismo urbano.

Traducido al sector específico del agua dicho objetivo se reduce a minimizar el consumo de agua y garantizar una calidad adecuada para cada uso. Adecuar el consumo al ciclo del agua y a la conservación de los sistemas hídricos locales y globales, tanto en lo que respecta a su estructura territorial y su papel ecológico y paisajístico en el territorio como a la calidad de las fuentes de suministro, es el principal objetivo ambiental. En cuanto al objetivo social, se sintetiza en la necesidad de promover una nueva cultura del agua, basada en el ahorro y la eficiencia, minimizando los gastos asociados al consumo de agua a través de la adecuada gestión de la demanda.

De forma similar, en el sector energético, el objetivo general es minimizar el consumo de energía y fomentar el uso de las energías renovables, promoviendo la cultura del ahorro y la eficiencia a través de la gestión de la demanda. Dado el peso relevante que tiene este sector en el cálculo de la huella ecológica, la intervención en el mismo es la que más puede contribuir a cumplir el objetivo general de sostenibilidad enunciado al inicio del capítulo. Promover la conciencia de los agentes sociales y de la población en general sobre la necesidad del ahorro energético, especialmente en los campos de la industria y la movilidad, y también en el sector doméstico, constituye el objetivo social básico.

En el sector de residuos, recursos y emisiones, los objetivos ambientales básicos son optimizar el consumo de materiales y promover el uso de materiales de bajo impacto en relación con todo su ciclo de vida, minimizar la producción de residuos, minimizar los costes de reciclaje mediante el fomento de la reducción y la reutilización, minimizar las emisiones contaminantes y de gases invernadero y reducir los niveles de ruido en el entorno urbano. Promover la cultura de la reducción, la reutilización y el reciclaje y la consideración de los residuos como recursos, fomentar el uso de tecnologías y medios de transporte no contaminantes, y la conciencia sobre el impacto ambiental asociado al uso de los diversos materiales, y promover actividades económicas basadas en la consideración de los residuos como recursos constituyen los objetivos sociales básicos.

CONTEXTO GENERAL DE VITORIA-GASTEIZ



4. CONTEXTO GENERAL DE VITORIA-GASTEIZ

Tal como se ha señalado en la exposición metodológica, el objetivo de este capítulo es aportar aquellos elementos de referencia básicos que, sin ánimo exhaustivo, pueden contribuir a hacer más comprensible el diagnóstico sobre el estado actual, especialmente aquellos datos del medio físico e históricos que constituyen los principales condicionantes de la situación actual o que pueden ayudar a comprenderla en términos de evolución a lo largo del tiempo. Se ha prestado especial atención a la evolución del planeamiento urbanístico hasta el Plan General de Ordenación vigente actualmente, tanto por la condición de elemento de excelencia del urbanismo en la consideración general de Vitoria-Gasteiz como por el hecho de que el crecimiento urbano se revela como una de las principales presiones locales a las que ha estado sometido el medio ambiente durante la última década, como se muestra en el siguiente capítulo.

4.1. Territorio y entorno natural

El municipio de Vitoria-Gasteiz está situado en el interior del tercio norte de España, en las coordenadas

42°51'N, 2°41'O, a una altitud de 525 metros sobre el nivel del mar (msnm), y tiene una superficie de 276,81 km². La población actual, según datos del padrón municipal del año 2007, es de 231.685 habitantes y la densidad de 837 hab/km². Un 7,8 % de su población tiene nacionalidad extranjera. Los mayores de 65 años alcanzan el 16,7% y los menores de 15 años el 12,27% de la población total.

Su situación geográfica ha sido siempre absolutamente estratégica, en el cruce de dos grandes ejes peninsulares: la conexión de Castilla con Francia y la salida del Norte al Mediterráneo a través del Valle del Ebro. Esta ubicación ha tenido importancia en muchos aspectos a través de la historia, como factor estratégico de carácter militar, cultural, económico, comercial o turístico y de ocio en la actualidad. Desde la calzada romana que unía Astorga con Burdeos hasta la actual situación entre puertos y zonas logísticas de importancia, con tres aeropuertos y un gran puerto a distancias menores de una hora, Vitoria Gasteiz ha sabido sacar provecho de su condición de ser un lugar de paso.

4.1.1. Encuadre geográfico

Desde el punto de vista orográfico, el municipio de Vitoria ejemplifica el relieve llano del interior del País

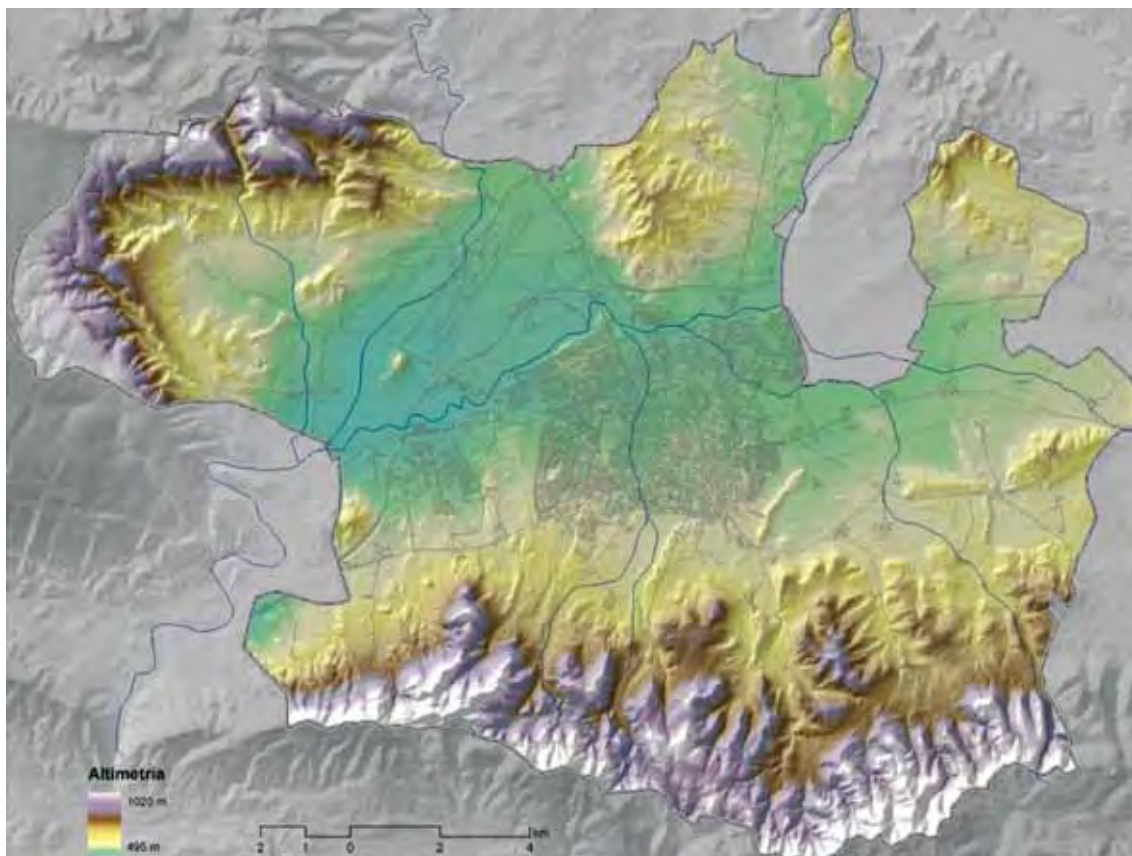


Figura 2. Modelo digital del terreno del término municipal de Vitoria-Gasteiz. (Elaboración propia).

Vasco: la mayor parte del territorio ocupa una depresión situada aproximadamente a 500-560 msnm que forma parte de la Llanada Alavesa y en la que se asientan el núcleo urbano y su entorno, tradicionalmente agrícola (Figura 2). La elevación mínima se encuentra en el cauce del río Zadorra a su salida del municipio cerca de Trespuentes (495 msnm). Esta llanura se encuentra rodeada por macizos montañosos: los Montes de Vitoria al sur y las Sierras de Badaya y Arrato al noroeste; las líneas de cumbres de ambas formaciones marcan los límites del término municipal. Esta corona montañosa contiene la elevación máxima del territorio municipal, situada en el límite suroriental de los Montes de Vitoria (monte Palogán, 1.029 msnm). Los materiales de base configuran el relieve municipal, de forma que las rocas más duras (calizas, areniscas o dolomías) estructuran las sierras, mientras que la llanada queda excavada a favor de los materiales menos resistentes a la erosión, como las margas y margocalizas. A grandes rasgos se pueden reconocer tres unidades fisiográficas diferenciadas en el territorio municipal: la Llanada, los Montes de Vitoria y las Sierras de Badaya y Arrato.

4.1.2. Clima

Climáticamente, Vitoria-Gasteiz presenta una situación intermedia entre la influencia atlántica y la mediterránea. Destaca el importante grado de nubosidad y el bajo número de días despejados, así como su importante porcentaje de humedad relativa del aire, fruto de la penetración de la influencia marina por los relativamente bajos puertos de la divisoria y de la influencia cantábrica en el régimen de los vientos.

En el municipio, las precipitaciones oscilan entre 700 y 1.300 mm y se caracterizan por su irregularidad. Se pueden distinguir tres zonas claramente diferenciadas por su pluviosidad. El área de la Llanada registra precipitaciones que oscilan entre los 700 y 900 mm y separa, a través de gradientes ligados a las condiciones orográficas del terreno, las dos zonas montañosas, donde éstas aumentan. En la zona sur del Municipio, correspondiente a los Montes de Vitoria, llegan a ser máximas (1.200-1.300 mm), mientras que en la sierra de Badaya se registra una pluviosidad cercana a los 1.100 mm, sin alcanzar precipitaciones tan elevadas como en Montes de Vitoria, a causa de su exposición sur y su menor altitud. El período seco coincide con el mes de julio, siendo el resto del año húmedo. No se superan los 100 mm de precipitación en ningún mes.

En cuanto a las temperaturas medias, calculadas por extrapolación, la zona de la Llanada, queda claramente definida, separándose térmicamente del resto del

municipio por la isoterma de 11°C. En las zonas montañosas se alcanzan las mínimas temperaturas medias, 9-10° C con medias de 9°C en las cumbres de los Montes de Vitoria, una mínima que no se alcanza en las sierras de Badaya y Arrato. El período de heladas probables (meses en los que la media de las mínimas es superior a 0°C y al mismo tiempo la media de las mínimas absolutas es inferior a 0°C) es de septiembre a junio, ambos inclusive. El período de actividad vegetal comprende los meses de marzo a noviembre inclusive.

Las máximas temperaturas de la estación estival, se alcanzan en el mes de agosto. Las temperaturas medias de los meses estivales se sitúan en torno a los 17,9° C, aunque por las noches se pueden alcanzar valores cercanos a los 0° C.

4.1.3. Geología

El entorno de Vitoria-Gasteiz se sitúa en el dominio de los afloramientos del Cretácico Superior. Se trata de potentes series de materiales carbonatados (y por tanto de naturaleza básica desde el punto de vista químico) sedimentados en ambientes marinos: calizas, margocalizas y margas (las dos últimas se caracterizan por presentar contenidos progresivamente mayores de arcillas mezcladas con los carbonatos) que frecuentemente se presentan alternadas.

Litológicamente (Figura 3) se observa el predominio de la alternancia de los tres materiales dominantes en el municipio (calizas, margocalizas y margas) en el tercio noroccidental del municipio y el de las calizas en las vertientes de los Montes de Vitoria (donde además afloran series más heterogéneas de materiales –areniscas calcáreas, margas o dolomías y calizas margosas– en su porción superior). Entre ambos tercios aparece una cuña central que conforma la porción central de la Llanada y en la que dominan las margocalizas. Los depósitos cuaternarios aparecen superpuestos a esta última y a la primera, y ocupando preferentemente los fondos de valle de los cursos fluviales, por lo que su cobertura del territorio es más irregular. En muchos puntos han sido explotadas para extraer gravas. Globalmente, los depósitos cuaternarios son muy permeables, por lo que son el asiento de un importante acuífero; también dan lugar a suelos frescos y profundos de gran aptitud agrícola.

4.1.4. Hidrografía

El término municipal está incluido por completo en la cuenca hidrográfica del río Zadorra, afluente del Ebro por su margen izquierda, que atraviesa el municipio de

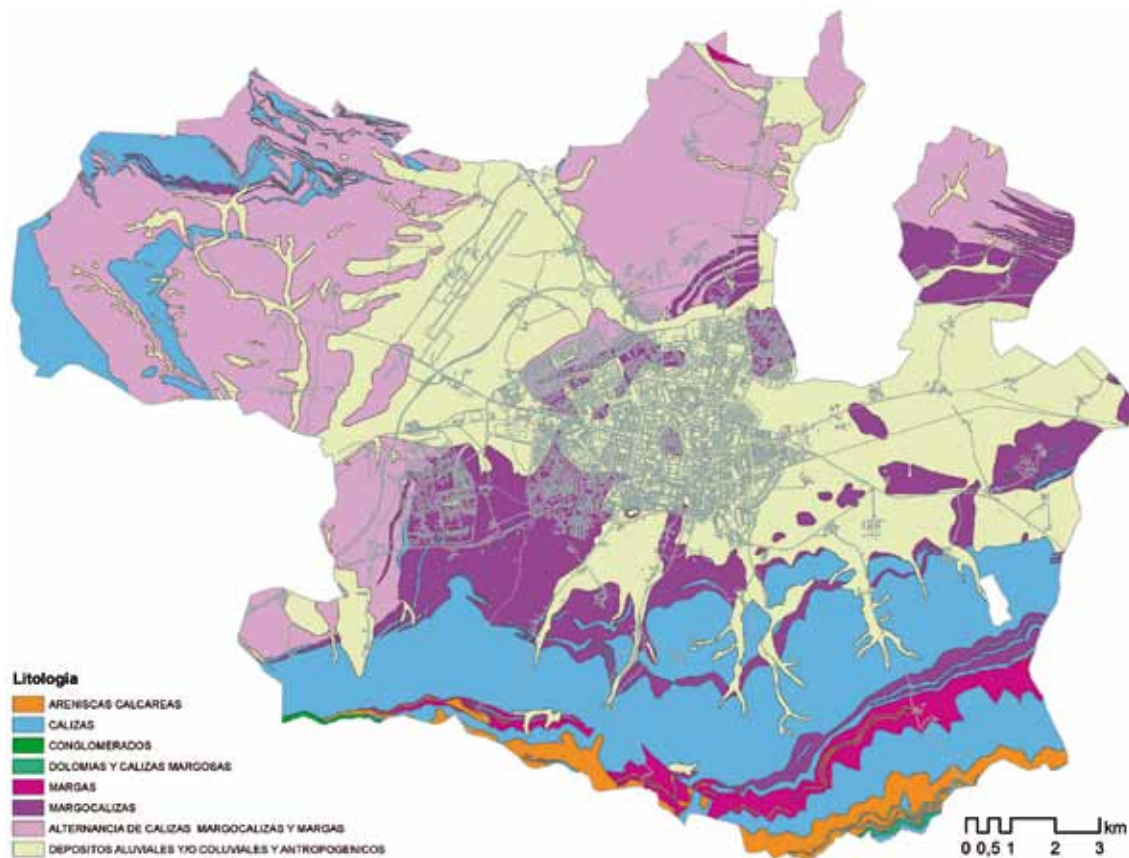


Figura 3. Litología del término municipal de Vitoria-Gasteiz.

noreste a oeste. De los 77 km de longitud total desde su nacimiento hasta la desembocadura, cerca de 22 km transcurren por el territorio de Vitoria-Gasteiz, correspondiendo este tramo al curso medio-bajo del río. Se trata, por otro lado, del más importante de los ríos eminentemente alaveses y del que abastece la mayor parte de los caudales para usos urbanos y agrarios.

La presa de Ullibarri-Gamboa está situada inmediatamente aguas arriba del municipio y su regulación tiene un fuerte impacto en el régimen fluvial del Zadorra a su paso por el territorio. En el municipio aparecen también otras represas y balsas de pequeño tamaño situadas principalmente en las vertientes de los Montes de Vitoria.

Los afluentes del Zadorra por el norte son más caudalosos que los del sur y en su mayoría llevan agua todo el año; la excepción la constituye el río Oca, que se seca en verano debido a las infiltraciones en el subsuelo calizo. Por su parte, los afluentes por el sur nacen en los Montes de Vitoria o en sus estribaciones. Por ello, presentan menor longitud y en su mayor parte se secan en verano. Algunos, como el Batán, el Zapardiel, el Errekatziki o el Santo Tomás, están embocinados a su paso por el casco urbano de la ciudad y sus aguas se incorporan al sistema de saneamiento, por lo que en

invierno suelen causar problemas de inundaciones en la zona sur de la ciudad. El río Alegría es el de mayor caudal de los afluentes por el sur del Zadorra. Nace en el sector oriental de los Montes de Vitoria, entra en el municipio por el este, hace de límite en parte con el Municipio de Arzua-Ubarrundia y desemboca en el Zadorra en Eskalmendi. Está canalizado en alguno de sus tramos.

Se debe destacar la importancia territorial de las riberas, que introducen franjas lineales de gran valor ecológico, paisajístico y productivo y para el control del flujo hídrico (avenidas, etc.). En las zonas agrícolas, su papel paisajístico y ecológico es fundamental, ya que producen una ruptura visual, tanto de formas como cromática, en una zona muy llana y homogénea, en la que además son de gran importancia como refugio y pasillos para desplazamientos de fauna, en un entorno periurbano.

Los sedimentos cuaternarios de la Llanada albergan, debido a su porosidad, un importante acuífero, el acuífero de Vitoria-Gasteiz, que tiene en torno a 90 km² de extensión y una potencia media de 5 metros. Se trata, por tanto, de depósitos conectados hidráulicamente con la actual red de drenaje. La elevación del nivel freático en la Llanada (muchos de los ríos son alimentados por el acuífero cuaternario

y no al revés) da lugar a la formación de numerosos humedales adyacentes a los ríos.

El humedal más importante es el de Salburua, una extensa zona húmeda situada en la zona periurbana de Vitoria-Gasteiz (a sólo 5 km del centro del núcleo urbano), transformada con la apertura de canales de desecación para su puesta en cultivo desde el siglo XIX y posteriormente recuperada por el Ayuntamiento en una serie de actuaciones de restauración ambiental que comienzan en 1994. El complejo lagunar de Salburua incluye dos humedales principales: la Balsa de Betoño, con 21 ha de lámina de agua, y la de Arcaute, con 39,5 ha. Se trata del ejemplo de sistema de descarga de acuíferos más extenso y mejor conservado en este sector de la cuenca del río Ebro y cumple un papel fundamental en el funcionamiento hidrológico de una amplia unidad hidrogeológica (acuífero cuaternario de Vitoria-Gasteiz). La Balsa de Arcaute cumple además un papel hidrológico clave en la lucha contra las inundaciones del casco urbano de Vitoria-Gasteiz, al actuar como embalse laminador de las avenidas con período de retorno de 100 años. Por último, también es relevante su contribución a la mejora de la calidad del agua. Salburua está además catalogado como Humedal de importancia internacional Ramsar desde 2002 y Lugar de Interés Comunitario, dentro de la Red Europea Natura 2000.

La existencia del acuífero, que prácticamente abarca toda la zona de Llanada en el municipio, obliga a considerar muy especialmente la ocupación de estos terrenos por la urbanización. Del mismo modo que este acuífero es el principal garante de la conservación de valores ecológicos como los de Salburua, es a su vez responsable del riesgo de inundación por anegación en las zonas más bajas de la ciudad. Por otra parte, los materiales del acuífero son muy permeables, siendo especialmente sensibles a la contaminación por vertidos urbanos, industriales y por insumos agrícolas, tres tipos de alteraciones muy frecuentes en la Llanada Alavesa.

4.1.5. Vegetación

El municipio de Vitoria-Gasteiz, por su posición en el punto de contacto entre el ambiente biogeográfico eurosiberiano y el mediterráneo, presenta una vegetación y una flora singularmente ricas y variadas. Según la circulación atmosférica dominante, los vientos húmedos provienen del NO, de modo que la vertiente norte de los Montes de Vitoria, sobre todo por encima de los 800 m (nivel de condensación de las nieblas) presenta una vegetación de clara influencia atlántico-siberiana, donde se hace dominante el hayedo. Por el

contrario, en las vertientes orientadas al sur, donde por el efecto Föhn el viento que llega es seco, la vegetación tiene un carácter más mediterráneo (sierras de Arrato y Badaya, aunque en esta última predomina la orientación este).

La revisión del mapa de vegetación actual y usos del suelo del municipio de Vitoria-Gasteiz (IKT, 2003), define para el municipio de Vitoria-Gasteiz 44 unidades de vegetación, de las cuales 29 se encuentran recogidas en la Directiva Hábitats 92/43/CEE, como hábitats de interés natural, y 2 de ellas como Hábitats Prioritarios. Estas últimas son las correspondientes a los bosques de ribera de alisos y fresnos, junto a los que se ha decidido, desde este estudio, incluir como prioritarios a los abedulares, temblares de chopo temblón, y fresnedas en general, que no son recogidos como prioritarios desde la directiva europea (por su abundancia en la Europa septentrional). En esta zona presentan condicionantes ecológicos de interés y singularidad. Junto a estas formaciones arboladas se incluyen como prioritarios también los prados naturales y seminaturales perennes sobre sustrato calcáreo procedentes de la alteración de matorrales y formaciones forestales, cuando hay presencia de orquídeas.

4.1.6. Biotopos

En líneas generales (Figura 4) puede hablarse de tres áreas faunísticas claramente diferenciadas dentro del término municipal³: la primera es el reborde montañoso del noroeste municipal (sierras de Badaya y Arrato), orientado a solana y donde se conservan ecosistemas forestales de marcada influencia mediterránea, sobre todo carrascales de estructura abierta.

La segunda corresponde a la franja del extremo sur municipal, ocupada por las laderas umbrosas de los Montes de Vitoria. En esta zona se produce una clara influencia eurosiberiana que da lugar a una vegetación dominada por importantes masas arboladas, básicamente hayedos en las cotas elevadas y quejigales en los sectores medio y basal.

La tercera es el área de llanura central y norte (excepto noroeste) del Municipio. Esta zona ha sido la base de la ocupación humana histórica, con predominio de usos agrícolas, urbanos y de infraestructuras (incluido el gran núcleo urbano de Vitoria-Gasteiz). Se trata, por lo tanto, de la porción del territorio municipal en que aparecen las especies propias de medios abiertos agrícolas. Las zonas forestales que en ella han perdurado hasta nuestros días (ripisilvas, quejigales y robledales isla, etc.), actúan como refugios donde se acantonan diversas especies

³ Según el Inventario faunístico del municipio de Vitoria-Gasteiz: atlas ornitológico (Lobo Urrutia, 1994).

Código Mapa vegetación	TIPO DE VEGETACIÓN	CODs. ANEXO I DIRECTIVA HÁBITATS (interpretado) ⁴
5	Encinar del interior	9340
8	Quejigal subcantábrico	9240
11	Marojal o robledal de <i>Quercus pyrenaica</i>	9230
12	Robledal éutrofo de <i>Quercus robur</i>	9160
13	Robledal acidófilo de <i>Quercus robur</i>	9160
16	Robledal de <i>Quercus petraea</i>	9160
17	Abedular (<i>Betula pendula</i>)	91E0*
17a	Temblar o bosque de <i>Populus tremula</i>	91E0*
19	Hayedo calcícola	9150
20	Hayedo silicícola	9120
21	Fresnedas (<i>Fraxinus excelsior</i> y/o <i>F. angustifolia</i>)	91E0*
22	Alisedas (<i>Alnus glutinosa</i>)	91E0*
27	Enebral-pasto con junquillo y prebrezal margoso	4090
28	Prebrezal subcantábrico calcícola	4090
28a	Prebrezal subcantábrico calcícola. Variante con <i>Spiraea hypericifolia</i> Subs. <i>hispanica</i>	4090
30	Brezal subcantábrico	4030
31	Brezal argomal helechal atlántico	4030
34	Brezal alto montano de <i>Erica arborea</i>	4030
35	Espinar-zarzal y matorrales altos de orla forestal	0
36	Saucedas	92A0
39	Complejo de pastos parameros	4090
39a	Complejo de pastos parameros. Variante con <i>Stipa</i>	4090
40	Lastonar de <i>Brachypodium pinnatum</i> u otros pastos mesófilos	6210*
40a	Barbechos que tienden a lastonar o a otros pastos mesófilos	0
42	Praderas montanas	
44	Prados permanentes, pastados por el ganado	6510
44a	Prados temporales de siega, para forraje	6510
45	Prados, juncuales y trampales	6420
45a	Herbazales higrófilos de zonas alteradas	6410
48	Pasto pedregoso calcícola	6210*
49	Complejo de vegetación de roquedos calizos	8210
56	Carrizales y/o espadanales (<i>Phragmites</i> , <i>Typha</i>)	0
56a	Formaciones de grandes cárices (<i>Carex riparia</i>) y/o de lirios de agua (<i>Iris pseudacorus</i>)	3140
58	Vegetación ruderal nitrófila, con cobertura vegetal alta (pueblos, huertas, solares urbanos, vertederos)	0
58a	Vegetación ruderal nitrófila, con baja cobertura vegetal (bloques de edificios y aceras, zonas pavimentadas)	0
58b	Vegetación ruderal nitrófila, casos especiales (cargaderos de remolacha, fardos de paja)	0
59	Erosiones margoarcillosas (aflora el sustrato por erosión natural)	0
59a	Erosiones antropógenas (aflora el sustrato por excavación, canteras, taludes de vías de comunicación)	0
60	Zonas sin vegetación (láminas de agua en ríos y balsas)	0
61	Plantaciones forestales	0
62	Parques y jardines	0
62a	Taludes revegetados (autovías, pasos elevados)	0
66	Campos de cultivo	0
67	Fincas con frutales	0

Tabla 1. Valor de conservación de los tipos de vegetación. (Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del SIAM y de la directiva Hábitats). Se han señalado con * los hábitats prioritarios.

⁴ La asignación de los distintos códigos a cada tipo de vegetación se ha realizado interpretando la definición de los hábitats definidos en la directiva, haciéndolos coincidir con las características botánicas más parecidas a las definiciones contenidas en la revisión del mapa de vegetación de Vitoria-Gasteiz, reinterpretando en ocasiones según el interés otorgado a cada una de los tipos de vegetación, como ya se ha apuntado anteriormente.

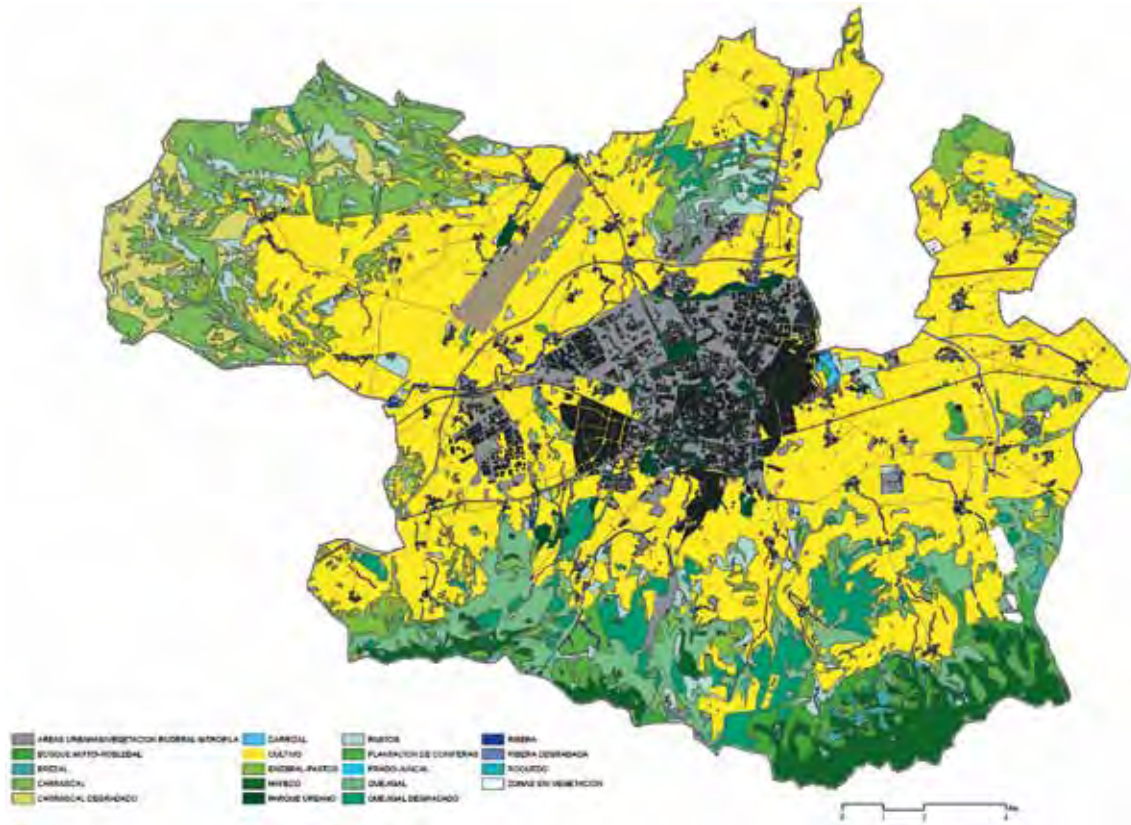


Figura 4. Biotopos. (Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Sistema de Información Ambiental de Vitoria-Gasteiz).

que dependen de las masas arboladas para sobrevivir, así como corredores ecológicos.

En conjunto, destaca la abundancia de medios de influencia humana (cultivos, núcleos urbanos, setos y zarzales). Los bosques más abundantes y mejor repartidos por el territorio son los quejigales y las riberas fluviales, seguidos a distancia por los carrascales, hayedos y plantaciones de coníferas.

A pesar de la rareza relativa de los biotopos ligados a zonas húmedas, Salburua se configura como un enclave de especial relevancia desde el punto de vista de la avifauna, puesto que, según la Revisión y actualización del Atlas Ornitológico del municipio de Vitoria-Gasteiz (2005), en ese humedal crían en total un mínimo de 125 parejas de aves acuáticas, lo cual lo convierte, junto con el embalse de Ullibarri-Gamboa, en el principal punto de reproducción de este tipo de aves en el Territorio Histórico de Álava. En 2005 se detectaron en Salburua las mismas especies que en 1999 con excepción del sapillo pintojo. Las especies allí presentes son: tritones palmeado y jaspeado, ranas común y ágil, sapillo moteado, ranita de San Antonio y sapos partero y común⁵. También se ha constatado en estos humedales la presencia en los últimos años de unos pocos ejemplares de visón europeo, una especie que pasó a

ser considerada “en peligro de extinción” en la revisión del Catálogo Nacional de Especies Amenazadas⁶.

4.1.7. Usos del suelo, territorio y conectividad ecológica

Desde el punto de vista de los usos del suelo (Figura 5), el territorio del municipio se configura en círculos concéntricos, el más central de los cuales contiene a la ciudad, rodeada en primer término por el Anillo Verde, una estrecha zona verde seminatural de contorno asimétrico. La transición entre ese primer círculo y el segundo, la Llanada Alavesa, es inmediata. En ésta se pueden reconocer una gran diversidad de usos con diferentes implicaciones desde el punto de vista natural: zona industrial y aeropuerto, vías de comunicación, núcleos rurales (situados en general sobre los pequeños cerros existentes o en otras posiciones estratégicas como cruces de caminos), cerros cubiertos de vegetación natural, cursos de agua y riberas y, finalmente, el uso agrícola dominante.

Las rotaciones entre los cultivos más extendidos (cereal, patata y remolacha), cada uno con diferentes exigencias de agua y abono, afectan a la distribución de las especies vegetales acompañantes (plantas arvenses) y de la fauna. Así, las plantas acompañantes

⁵ Boletín Digital del CEA, número 22. Marzo, 2006.

⁶ Orden MAM/2231/2005 de 27 de junio (publicada en el BOE el 12 de julio de 2005).

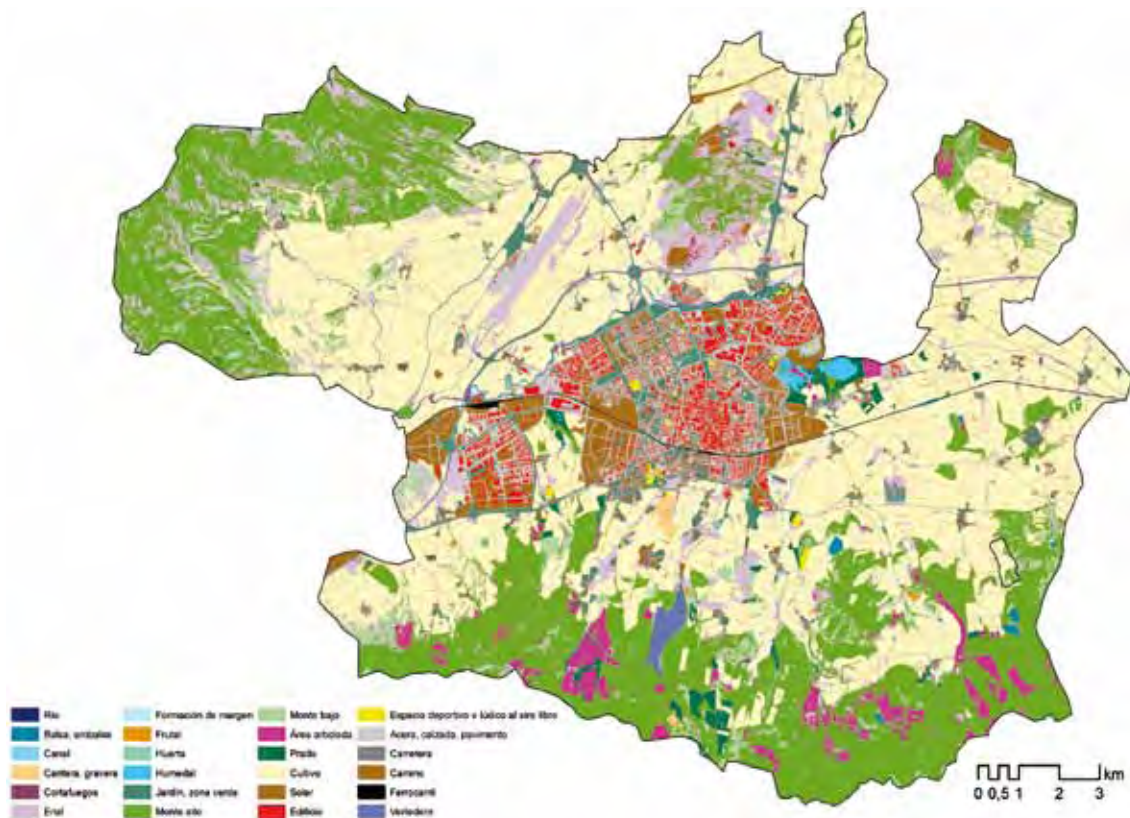


Figura 5. Usos del suelo. (Fuente: Revisión del mapa de vegetación actual y usos del suelo del municipio de Vitoria-Gasteiz. Septiembre 2003. IKT y elaboración propia).

de cultivos cerealistas se desarrollan tanto en laderas de suelo algo seco como en el fondo de la Llanada, sin necesidad de riegos, mientras que la flora más exigente en materia orgánica y humedad del suelo se da únicamente en las fincas dotadas de sistemas de riego, normalmente para los cultivos de patata y remolacha (Agorreta y otros, 2001).

Se diferencian diversas zonas agrícolas. En primer lugar, por su importancia para la biodiversidad, en función del uso diferencial que hacen de las mismas las distintas especies presentes así como de la importancia relativa de los elementos lineales naturales que favorecen la conectividad y la movilidad de la fauna y en segundo lugar, por sus distintas implicaciones desde el punto de vista paisajístico. En este sentido, se deben diferenciar al menos las zonas de huerta, las de concentración agraria y las de transición a los montes. No obstante, hasta el momento no se dispone de información sobre el territorio de Vitoria-Gasteiz que diferencie el paisaje agrícola en función de su valor ecológico.

El mayor interés desde el punto de vista del medio natural y la biodiversidad está en aspectos como la conformación global del mosaico de usos, que incluye abundantes elementos lineales "no cartografiados" (IKT, 2003) como los setos, riberas y acequias. Estos elementos

diversifican los micro y meso hábitats y ofrecen refugios a la fauna y flora silvestres en un medio transformado por la actividad agrícola y urbana, aportando con ello calidad al paisaje agrícola resultante.

Tampoco se debe obviar la importante contribución a la biodiversidad global (y especialmente en un territorio profundamente humanizado como el europeo) de las especies asociadas a medios abiertos y de influencia antrópica. La agricultura tradicional, cada vez más escasa, también tiene un interesante papel ya que, a pesar de conformar sistemas ecológicos abiertos, tiende, en mayor medida que la agricultura intensiva de corte industrializado, a la compleción de los procesos ecológicos y los ciclos de nutrientes y recursos. La importancia del entorno agrícola en la conservación de la biodiversidad global se reconoce, por ejemplo, en la adopción de un índice obtenido a partir de la evolución de las especies de aves de medios agrícolas como uno de los indicadores estructurales en Europa y su inclusión en la base de datos de la Oficina de Estadística de la Comisión Europea (Eurostat) desde 2005⁷. Además, la Agencia Europea del Medio Ambiente aplica un indicador para evaluar el estado y las tendencias de la biodiversidad (diversidad de especies, CSI 009) basado en la presencia de 47 especies de aves y de 295 de mariposas en distintos tipos de hábitat (bosques y

⁷ <http://epp.eurostat.ec.europa.eu>

parques, medios agrícolas, matorral y humedales). En las mediciones realizadas entre 1980 y 2002 se constató para el conjunto de la UE una marcada pérdida de biodiversidad en ambos grupos (aves y mariposas) y para todos los tipos de ambiente.

El tercer círculo, incompleto, cierra la Llanada y su diversidad de usos por el noroeste (Sierras de Badaya y Arrato) y el sur (Montes de Vitoria). Se trata de los relieves montañosos dominados por los usos forestales y ganaderos (aunque actualmente con escasos aprovechamientos en ambos casos) y los paisajes que éstos determinan. Desde el punto de vista territorial destaca la homogeneidad y extensión del monte alto en Badaya y Arrato (con predominio del carrascal) y, por el contrario, el mayor mosaico paisajístico de los Montes de Vitoria, donde no sólo las zonas agrícolas penetran en la masa forestal, sino que el área de cultivos acoge hayedos, quejigales y robledales, plantaciones de coníferas y pastos. El valor ecológico de los Montes de Vitoria está reconocido y ha dado lugar a su inclusión en la Red Natura 2000 y a la consideración de la oportunidad de dotar a este espacio de alguna figura de protección de ámbito local y/o autonómico.

Las sierras de Badaya y Arrato también revisten gran importancia desde el punto de vista de la naturaleza y la biodiversidad. Esa relevancia se la confiere no sólo la presencia de elementos relativamente escasos a nivel local y regional, como son una vegetación y fauna características de ambientes netamente mediterráneos, sino también la continuidad del espacio ocupado por el monte alto. Se trata de una vegetación bastante abierta porque los suelos están poco desarrollados y abundan los afloramientos rocosos. Se entremezclan el carrascal, el matorral y especies caducifolias propias de ambientes más húmedos y presentes sobre todo cuando aflora la capa freática, como en las vaguadas y barrancos. Algunos de éstos, como el Barranco de Oca, destacan por la presencia de importantes valores naturales.

4.2. Evolución histórica: población, economía y cultura

La ciudad de Vitoria es resultado de una fundación real datada en 1181 sobre el antiguo enclave amurallado de Gasteiz. Su aparición se produce en el momento de transición a la Baja Edad Media, en que el feudalismo comienza a perder predominio frente a la estructura de nuevos burgos, germen del nuevo orden burgués y del nacimiento de los estados nacionales. El esquema del casco medieval de la ciudad actual, responde a los patrones de un asentamiento de origen militar en

una colina con visibilidad sobre toda la Llanada y el piedemonte de las sierras cercanas. De la fundación del rey navarro, Sancho el Sabio, el nuevo burgo amurallado pasa a ser el bastión norte del reino de Castilla, tras su conquista diecisiete años más tarde por Alfonso VIII.

Debido principalmente a su posición geo-estratégica y a los privilegios y franquicias de que gozaba debido a la misma, Vitoria Gasteiz conoció a partir del siglo XIII un periodo de vitalidad demográfica y económica. El largo periodo comprendido entre los siglos XIII y XVII se caracterizó además por las turbulencias sociales y económicas. A lo largo de este periodo, por una parte, se consolida el patriciado urbano en detrimento de los estamentos feudales rurales y se incorporan en 1332 administrativamente al alfoz vitoriano medio centenar de pequeñas aldeas limítrofes. Se configura también el típico sistema social medieval muy jerarquizado espacialmente, según el cual la nobleza y el clero ocupan la parte alta (Villa Suso), los mercaderes y artesanos el tejido intermedio y los judíos la parte más baja. Debido a su posición de paso obligado entre Castilla y Europa, Vitoria cuenta ya en esta época con numerosos mesones, ventas y posadas. A partir de 1399 se celebran en las campas contiguas a la ciudad sendas ferias en junio y septiembre en las que se intercambian los productos del campo y la ciudad, convirtiéndose en focos de atracción en un amplio entorno.

En cuanto a la conexión territorial de Vitoria, la red caminera que rodea la ciudad se reestructura durante el siglo XVI, articulándose en torno a sus tres ejes principales: el camino de Francia, por donde se desarrolla el comercio de lanas con Europa; el camino del Mar, que enlaza con el valle del Deba, y el Camino Real, que comunica con Castilla⁸.

Con la excepción de un breve periodo de prosperidad en el siglo XVI que servirá para consolidar al incipiente estamento burgués, Vitoria permanece en un estado de estática latencia social y económica hasta finales del siglo XVII, debido tanto a la serie de epidemias de peste que asolarán la urbe entre 1507 y 1600 como a los efectos de los conflictos bélicos del periodo 1621-1665.

Una serie de circunstancias hacen aflorar a partir de finales del siglo XVII y durante todo el XVIII el desarrollo temprano del industrialismo vasco: entre ellas la consolidación de la dinastía borbónica tras su triunfo en la Guerra de Sucesión (1701-1714), la autonomía fiscal de las Provincias Vascongadas y Navarra, y la fundación real de compañías como la Compañía Guipuzcoana de Caracas que monopolizan

⁸ BUENO, Juan Adrián: El crecimiento urbano de Vitoria-Gasteiz y el desarrollo de la ciudad, en: Vitoria-Gasteiz, Guía de Arquitectura, COAVN, 1995, Pág. 19.

el intercambio con las colonias de ultramar desde todos los puertos españoles. La localización estratégica de Vitoria como nodo de intercambios comerciales entre la península y Europa hará que la ciudad juegue un papel importante dentro de este relanzamiento.

A medida que transforma su economía medieval, basada en la artesanía gremial, para desarrollar nuevos sectores industriales (muebles, ferretería, telares) y comerciales, la ciudad va creciendo paulatinamente. En el censo de Aranda, de 1768, la población asciende a 5.441 habitantes. Menos de 20 años después, en 1786, el censo de Floridablanca recoge cerca de 6.500.

A pesar de la incipiente industria textil y de mobiliario, a finales del siglo XVIII, las dos principales actividades a las que se dedica la ciudad son la manufactura, dedicada a abastecer el entorno local, y el comercio, principalmente de lana, hierro y vino, que aprovecha el paso obligado de las mercancías de largo recorrido a través de la ciudad, como eje de distribución interna del País Vasco, y como centro distribuidor de la provincia. A partir de 1799 se crean mercados en Vitoria y Salvatierra; el mercado de los jueves tenía el carácter de franco, con exención de portazgo y alcabalas. Los artículos llegaban principalmente de Guipúzcoa, Vizcaya y La Rioja. La plaza de la ciudad recibía también mercado los martes y los sábados. De todos modos, tal como señalan Rivera y Ortiz⁹, Vitoria "constituía un islote urbano en un entorno rural", aunque las interrelaciones sociales entre los dos ámbitos fueran muy estrechas, con un importante núcleo de vitorianos que desarrollaban sus actividades cotidianas entre el campo y la ciudad y una buena parte de los propietarios rústicos viviendo entre sus murallas.

Durante los seis años que dura la Guerra de la Independencia (1807-1813), la posición de Vitoria como nudo de comunicaciones recupera su importante papel geo-estratégico, saliendo del letargo anterior. Una vez finalizada la Guerra de Independencia y hasta la primera Guerra Carlista, es decir durante el periodo absolutista de Fernando VII (1814-1833), la ciudad no experimenta grandes cambios, sumido como está el país de nuevo en la crisis económica. El censo de 1828 refleja una población de 10.703 habitantes en el casco urbano y 4.330 repartidos por los pequeños núcleos limítrofes.

La Primera Guerra Carlista (1833-39) no hará sino agravar la situación de crisis, generando además un descenso en el número de habitantes de la ciudad, que según el censo de 1839 se reduce en aquel momento a 7.117 vecinos. Entre las causas de este descenso se pueden suponer tanto la crisis y el propio conflicto

bélico como la epidemia de cólera morbo asiático que había asolado la ciudad entre 1833 y 1836.

Entre las consecuencias del nuevo régimen que se establece en 1839 con la victoria liberal está la supresión de las aduanas internas propias del régimen foral y su traslado a la costa, lo cual supone un golpe para la economía de Vitoria. Desaparece el comercio al por mayor y los carruajes de transporte pasan sin hacer parada. Muchas familias acomodadas emigran a Madrid en busca de mejores oportunidades. La ciudad se vio obligada a readaptarse a la nueva situación. Tras un periodo de desconcierto, la burguesía local opta por reforzar su peso administrativo como capital provincial del nuevo entramado estatal, sacando el mejor partido de su situación estratégica y de su red de comunicaciones e iniciando a la vez un proceso acelerado de terciarización con el que entrará en la segunda mitad del siglo.

En 1860, la población de Vitoria-Gasteiz asciende ya a 18.728 habitantes y a partir de entonces no hace sino aumentar. Son varias las circunstancias que impulsan en la segunda mitad del siglo XIX este crecimiento de la ciudad, entre ellas su nuevo papel como capital, lo cual a su vez le permitió recuperarse como centro manufacturero y comercial dentro del marco de despegue industrial del País Vasco. La fundación en 1850 por el Ayuntamiento de la Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Vitoria, que junto con la Caja Provincial de Álava (fundada en 1918), constituirá una herramienta fundamental para el planeamiento público el siglo siguiente, está relacionada sin duda con estas expectativas económicas. Sin embargo, la más importante desde el punto de vista urbano es el trazado de la línea de ferrocarril Madrid-Irún, que llegó a Vitoria en 1861.

El crecimiento demográfico de la ciudad a lo largo de los años 60 y primeros 70 del XIX prosigue imparable y el censo de 1877 asciende ya a 25.268 habitantes, lo cual supone un 27% de la población total de Álava. Esta macrocefalia, que no hará sino aumentar a lo largo del tiempo, refleja la creciente importancia de la villa en un momento de especial prosperidad cultural que habría de valerle el título de "Atenas del Norte". Otra circunstancia que contribuye al crecimiento urbano es la afluencia desde el campo a la ciudad durante la Segunda Guerra Carlista (1872-1875), debido a la inseguridad imperante en el entorno rural durante el conflicto.

El crecimiento urbano de Vitoria viene acompañado de una alta mortalidad general que ha sido endémica

⁹ RIVERA BLANCO, Antonio y ORTIZ DE ORRUÑO LEGARDA, José M^º, Un siglo de cambios espectaculares, en: Vitoria y el siglo XIX, Centro Cultural Montehermoso, 2002, Pág. 39.

a lo largo de todo el siglo XIX, siendo las principales causantes las guerras sucesivas, las epidemias y las enfermedades asociadas a un proceso de urbanización acelerado. Es de señalar que la construcción del ensanche en 1865 pondrá de manifiesto una clara diferencia de mortalidad de casi seis puntos entre el casco medieval y la nueva extensión burguesa.

Pese a su crecimiento, la ciudad no consigue aún convertirse en un centro industrial de importancia. En total, tal como indican Rivera y Ortiz, “medio centenar de fábricas acogían a menos de mil quinientos obreros”. El grueso de la actividad económica seguía siendo el derivado de su papel administrativo. Hay que tener en cuenta también que la llegada del ferrocarril no supuso un impulso directo a la industrialización, ya que, si bien permitía exportar con facilidad los productos manufactureros locales, facilitaba al mismo tiempo la importación de los foráneos, generalmente más competitivos. El ferrocarril transportaba rápidamente el grano sin detenerse y, de hecho, desaparece el tradicional mercado local de cereales. Vitoria vivirá fundamentalmente del mercado interior. Al llegar a final del siglo, Vitoria era, pues, una ciudad con una burguesía fundamentalmente rentista y en la que la población dominante pertenecía al sector servicios.

En el momento de iniciarse el siglo XX, la población de Vitoria alcanza los 30.701 habitantes, lo cual supone un 31,8 % con respecto a Álava, un indicador de la macrocefalia regional que no hará sino aumentar a lo largo del siglo XX. La primera década responde a la misma pauta de crecimiento constante y moderado con el que se ha cerrado el siglo anterior, pero comienzan a producirse indicios de despegue en el proceso de industrialización que nunca había llegado a cuajar plenamente durante el periodo precedente. Así, en menos de un lustro se instalan o crean en la ciudad una serie de empresas que vienen a unirse a las fundadas a finales del siglo anterior. Aunque la mayoría de las fábricas vitorianas pertenecen al sector metalúrgico, existe una cierta diversificación y así a lo largo de la primera mitad del siglo XX aparecen también fábricas de muebles y explosivos e incluso alguna del sector químico. En cualquier caso, esta incipiente industrialización debe enmarcarse dentro del proceso de modernización socioeconómica que experimenta el País Vasco, caracterizado por una clara diferenciación entre las provincias costeras industrializadas y las del interior, que permanecen fundamentalmente agrarias hasta prácticamente la época franquista.

Dentro del periodo comprendido entre 1910 y 1917, se puede hacer referencia a algunos hechos que

denotan la paulatina incorporación de Vitoria a la modernidad, entre ellos la inauguración en 1913 del campo de aviación en Lakua. En lo que respecta al marco histórico, este periodo está marcado principalmente por la neutralidad de España durante la Primera Guerra Mundial, cuyo positivo impacto en la economía española se hizo sentir especialmente en la siderurgia vasca, que recibe un fuerte incremento de la demanda, debido a la ausencia de competencia de los países beligerantes. El proteccionismo propio del sistema de concertos económicos inaugurado en 1878 y renovado en 1896, 1904 y 1925 favoreció también a la economía del País Vasco, especialmente al sistema bancario. Sin embargo, este marco económico generalmente positivo no repercutió en la clase obrera, que vio cómo los precios subían, pero no sus salarios. En cualquier caso, la huelga general de 1917, producto de esta situación, no tuvo un impacto significativo en Álava, donde seguía predominando el sector primario y el administrativo.

El final de la Primera Guerra Mundial no hará sino agravar la situación de crisis y conflictividad social, pues el mercado interno español no pudo absorber el desplome del mercado de exportación. El crecimiento a lo largo de estas primeras décadas del siglo no ha sido acelerado, pero sí continuado. La población al final de la década de los 20 se aproxima ya a los 40.000 habitantes y las expectativas de crecimiento asociadas al proceso de industrialización son altas en un nuevo periodo de euforia económica que se había iniciado en 1924, apenas superada la crisis derivada de la Primera Guerra Mundial.

Sin embargo, la crisis financiera mundial de 1929 sacudió toda la economía occidental y en España puso fin a los años de fugaz euforia económica. Dicha euforia había generado un alto nivel de endeudamiento estatal que había dejado a España en situación de desventaja para afrontar la crisis del 29. A pesar de la ventaja relativa del País Vasco apoyada en su sector siderúrgico, la crisis acabó por sacudir a toda la economía. Debido a ello, el siempre incipiente despegue industrial de Vitoria se retrajo de nuevo.

La población de Vitoria en 1930 es ya de 40.641 habitantes, lo cual supone ya el 39% de la población alavesa. La mitad de la población activa permanece en el sector primario. La nueva década que se inicia estará marcada por el advenimiento de la Segunda República en 1931. La vida cultural y la educación experimentan un momento de efervescencia y, entre otras cosas, en 1931 renace el movimiento por una Universidad Vasca, que había sido ahogado en la dictadura de Primo de

Rivera. Nada más iniciarse la contienda, Navarra y Álava sucumben al golpe militar. El avance de la Guerra Civil de 1936-1939 en el territorio vasco finaliza con la toma de Bilbao en 1937¹⁰. Al año de finalizar la guerra, en 1940, la población de Vitoria asciende a 51.191 habitantes. El proceso de industrialización que se había iniciado a principios de siglo y se había interrumpido durante la contienda civil se reanuda a lo largo de los años 40.

La década de los años 50 se caracteriza por la aceleración de un proceso de industrialización que hasta entonces siempre se había mantenido en estado de permanente latencia. La instalación en 1952 de la importante fábrica Imosa, dedicada al sector auxiliar del automóvil, y el año siguiente la llegada de la hoy Daimler-Chrysler (Mercedes Benz), anunciarán la eclosión en 1956 de este proceso en gran parte propiciado por la saturación de las áreas industriales de Guipúzcoa y Vizcaya. Desde el punto de vista de la localización industrial en el interior del municipio se produce un fenómeno de migración de las industrias del centro a la periferia (por ejemplo, en 1946, Fournier se traslada hacia el Barrio de San Cristóbal), mientras que la ciudad sigue extendiéndose hacia el ferrocarril. En el año 1950 la población de Vitoria asciende ya a 52.206 habitantes. De esta población, sólo la mitad había nacido en Vitoria, lo cual indica que el acelerado crecimiento demográfico que caracteriza la ciudad en los años 50 y 60 será en gran parte debido a la emigración atraída por el proceso de industrialización¹¹.

A partir del año 1956, cuando el número de habitantes asciende ya a 76.142, se produce el despegue industrial definitivo de Vitoria-Gasteiz. En referencia a los factores que explican este proceso de atracción industrial, además de la saturación industrial de Guipúzcoa y Vizcaya, ya mencionado, señala Pedro M^º Arriola¹², algunos de carácter espacial como es la propia presencia de un marco urbano consolidado y bien equipado y la situación de este marco en «el centro de la Llanada Alavesa, lugar de fácil accesibilidad y punto medio entre el Cantábrico y la Meseta, con espacios llanos y propicios para la expansión industrial».

Encauzado a través de medidas de planificación y gestión pública, el proceso de despegue industrial se traducirá en el desarrollo de una serie de polígonos que han de configurar la imagen de la ciudad en lo que queda de siglo. Los correspondientes al primer cinturón, Olarizu (1950-1960) y Gamarra-Betoño (1956) se desarrollan rápidamente a través de un Plan Especial de Urbanización (1957), acoplado al Plan General de 1956. Para el segundo cinturón, con el de

Gamarra-Arriaga (1958), se recurre a un Plan Parcial. El crecimiento demográfico de Vitoria a lo largo de la década de los 60 se sitúa en el 8,57% anual. A lo largo de los años 60, Vitoria-Gasteiz fue la ciudad de mayor crecimiento poblacional relativo de todo el Estado, con porcentajes superiores al 40%. A finales de la década Vitoria estaba llegando a los 137.000 habitantes, según el censo de 1970.

Relacionada con este momento de optimismo desarrollista, que caracterizaba a la época es la situación de degradación paulatina que experimenta el casco medieval, aquejado por procesos de envejecimiento (22,5 por 100 con más de 65 años para una media en Vitoria del 7,8), bajo nivel de renta, falta de actividad, pérdida de centralidad y regresión demográfica debida principalmente al éxodo hacia los nuevos barrios. La población del casco, que en 1965 era de 17.690 habitantes, fue descendiendo hasta situarse en 9.700 en 1990, mientras el barrio medieval seguía deteriorándose física y socialmente. Por otra parte, la marginalidad social venía favorecida por la concentración de actividades molestas y precarias.

Los polígonos industriales¹³ contemplados en el Plan General de 1963 se desarrollarán con relativa celeridad a lo largo de los años 60. A principios de los 70, acaban de desarrollarse los polígonos industriales previstos: el de Oreitasolo, situado al sureste, fue aprobado en febrero de 1971; el de Ansoleta, una mera ordenación de alineaciones, lo fue en 1972, completando entre ambos la Zona Industrial de Olarizu. Simultáneamente comienzan a ponerse en carga otros polígonos industriales alaveses como Amurrio, Ayala o Villarreal ajenos al Plan de 1963. La desaparición en 1967 del ferrocarril de vía estrecha Anglo-Vasco-Navarro, por añadidura, propiciaba también la extensión urbana hacia el este.

Al finalizar la década de los 70, la coyuntura económica ya comenzaba a indicar que tal vez el crecimiento no respondiera a las expectativas creadas, las cuales se revelaron muy evanescentes frente al embate de una economía mundial sacudida por las crisis del petróleo de 1973 y 1979. El proceso de industrialización acelerada había llegado a su fin: en 1975 la población del sector industrial era ya más de la mitad de la total activa, el 59,51%, mientras que la del sector terciario se reducía al 38,94%, pero a partir de aquel momento se iniciaría el paulatino camino de la terciarización. La precaria situación económica que se vive a nivel general no impide, por otra parte, que las iniciativas públicas en marcha o programadas prosigan su curso a lo largo de estos tormentosos años. Como ejemplo

¹⁰ Antecedentes históricos de la Universidad del País Vasco en: <http://www.ehu.es/>

¹¹ ARRIOLA AGUIRRE, Pedro M^º: Vitoria-Gasteiz 1950-1980: política urbana, espacio industrial e industrialización. Departamento de Geografía, Universidad del País Vasco. Lurr@ide n 8 (1985).

¹² ARRIOLA, Pedro M^º, op. cit., 1985

¹³ ARRIOLA, Pedro M^º, op. cit., 1985

de esta continuidad, en 1976 se inician las obras del aeropuerto en el nuevo emplazamiento de Foronda.

La más importante y a la vez la más contradictoria de todas ellas, si se tienen en cuenta las tendencias mencionadas, es la aprobación y el desarrollo en 1975 del Plan Parcial del Polígono de Jundiz, destinado a reserva industrial, almacenamiento y grandes servicios y localizado al suroeste de la ronda a 2,5 km de la misma. Tal como señala Precado Ledo¹⁴, entre 1956, momento del despegue industrial, y 1974, en que Jundiz se pone en carga y comienza el estancamiento, el espacio industrial había pasado de 1.402.196 m² a 7.063.231 m², de un 28,08% a un 46,08% del total del espacio urbano de Vitoria, siendo el uso predominante en ese momento. El carácter de Vitoria como ciudad industrial se simboliza en los sucesos de Vitoria, la represión mortal de un encierro sindical que se convertiría en un hito político en la transición española.

En 1977 se celebran las primeras elecciones generales democráticas y en 1979 entra en vigor el Estatuto de Autonomía y se celebran las primeras elecciones municipales de la democracia. El primer alcalde de Vitoria elegido democráticamente es José Ángel Cuerda, del PNV, quien habría de permanecer durante cinco legislaturas, hasta 1999, al frente del Ayuntamiento, convirtiéndose en una figura clave para la configuración de la ciudad. La década de los 80 en España corresponde a un periodo de deceleración del crecimiento industrial y reestructuración de los sistemas de producción para adaptarlos a las nuevas condiciones de la economía global.

Un acontecimiento de gran importancia para la ciudad de Vitoria-Gasteiz es su elección en 1980 como capital de Euskadi y sede del Gobierno Vasco. En la elección influye, al margen de los factores políticos, la tradicional situación estratégica de la ciudad en términos de comunicación e incluso la disponibilidad de edificios adecuados y disponibles para las diversas funciones institucionales. Otro acontecimiento importante que se produce en ese mismo año es la fundación de la Universidad del País Vasco, que establece sedes en las tres capitales vascas.

La población de Vitoria en 1980 era de 192.775 habitantes, es decir, en 30 años se había cuadruplicado, habiendo disminuido el porcentaje de los no nacidos en Vitoria, que en 1982 se situaría en el 42,24%, ya que las nuevas generaciones ya son nacidas en el municipio. De hecho, mientras el País Vasco en 1980 ve disminuir su población en 30.000 habitantes debido

a la crisis, Álava es la única provincia que se mantiene libre de este saldo negativo.

La recesión se percibe ya en un descenso en el porcentaje de población industrial en relación con el momento álgido de 1975; aunque sigue siendo considerable, dicha población ha disminuido en 1982 al 57,11% del total de activos mientras que un 41,63 % pertenece al sector servicios. La situación en cuanto a estructura económica se caracteriza por la existencia de más de doce millones de metros cuadrados de suelo industrial vacante calificado en Álava (una situación agravada por la política de polos industriales de la Diputación Provincial), con más de dos millones localizados dentro del término municipal de Vitoria, así como por el aun débil desarrollo del sector terciario.

Los inicios de la década de los 90 vienen marcados por la eclosión de dos tendencias paralelas estrechamente ligadas entre sí: por una parte se asiste a un repunte económico de los países desarrollados de manos del capital financiero y de los procesos de globalización y, por otro lado, se produce la decidida incorporación a las agendas institucionales de todo el mundo del paradigma ecológico.

En el caso de Vitoria-Gasteiz, es por una parte el escenario económico global el que puede ayudar a entender la creación en 1992 del Parque Tecnológico de Álava en Miñano, por iniciativa de la Diputación Foral de Álava, el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz y la sociedad SPRI dependiente del Gobierno Vasco.

En lo que respecta a la tendencia hacia la institucionalización del paradigma ambiental, el acontecimiento de referencia es la Cumbre de Río de 1992. El principal resultado de esta cumbre fue la redacción del Programa 21/Agenda 21 firmado por todos los países asistentes. Al año siguiente, se celebra la "Conferencia Europea sobre Ciudades Sostenibles" en Aalborg, Dinamarca, organizada por el ICLEI (Internacional Council for Local Environmental Initiatives). En el documento de conclusiones, llamado la Carta de Aalborg, las ciudades, pueblos y unidades territoriales de Europa firmantes se comprometían a participar en las iniciativas locales del Programa 21, desarrollando las correspondientes Agendas 21 locales antes del año 1996. La ciudad de Vitoria Gasteiz será pionera en España en sumarse a estas iniciativas destinadas a mejorar la calidad ambiental global a través de la mejora del medio ambiente urbano local. El año 1995, junto con la localidad mallorquina de Calviá, la capital vasca firmará la Carta de Aalborg,

¹⁴ PRECEDO LEDO, A: "Vitoria. Medida del Cambio Funcional a través del Uso del Suelo". Medio Físico, Desarrollo Regional y Geografía. V Coloquio de Geografía. Universidad de Granada. Granada, 1979. Pág. 447.

poniendo en marcha el primer proceso de Agenda 21 del territorio español.

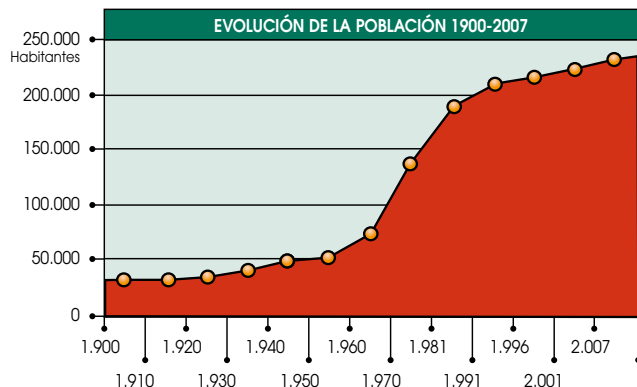


Gráfico 1. Evolución de la población 1900-2007.

Al llegar a la mitad de la década de los 90, la población de Vitoria será ya de 214.145 habitantes y la media de edad es de 37 años. Un 50,5% de la población no es originaria de Vitoria y un 20% entiende y se comunica en euskera, un idioma que domina el 7,5%. La distribución por sectores de empleo arroja ya un saldo favorable al sector servicios, con un 52,1% frente al 39,7% correspondiente a la industria.

El nuevo periodo de euforia económica que se inicia a finales de la década de los 90 volverá a disparar las expectativas de crecimiento, lo cual unido a las condiciones que van a dar lugar al boom inmobiliario que en estos momentos parece llegar a su fin, se plasmará en el conjunto de planes urbanísticos y estratégicos que caracterizan el periodo que llega hasta nuestros días, durante el cual el crecimiento demográfico mantiene un ritmo estable en torno al 1%. En 2001, nada más iniciarse el nuevo siglo, la población asciende a 220.254 y a mediados de la década, en 2005, la población alcanza ya los 227.194 habitantes.

4.3. Demografía actual

4.3.1. Dinámicas demográficas

Según los datos del padrón municipal a 1 de enero de 2009 (Tabla 2 y Tabla 3), Vitoria-Gasteiz tiene actualmente 236.525 habitantes. El 50,6% son mujeres y el 49,4% hombres. El 98% reside en la ciudad, y el 2% restante, que apenas llega a 5.000 habitantes, en los núcleos rurales. En el municipio vitoriano se concentran más de las tres cuartas partes de la población del territorio histórico de Álava. La edad media es de 41,59 años, el índice de juventud de 13,02% y el de vejez de 16,73%, con la natalidad en 10,4 nac/1.000 hab y la mortalidad en 7,3 def/1.000 hab.

Como se ha visto en el apartado anterior, la evolución de la población a lo largo del último siglo muestra un importante dinamismo geográfico (Gráfico 1).

	2000	2002	2004	2006	2007	2008
Nacimientos	1.930	1.951	2.116	2.179	2.285	2.455
Defunciones	1.660	1.623	1.705	1.656	1.694	1.728
SALDO VEGETATIVO	270	328	411	523	591	727
Altas	4.937	6.900	7.481	7.994	9.269	9.714
Bajas	3.903	4.971	5.663	7.013	7.046	7.315
SALDO MIGRATORIO	1.034	1.929	1.818	981	2.223	2.399
CRECIMIENTO	1.304	2.257	2.229	1.504	2.814	3.126

Tabla 2. Evolución de los componentes del crecimiento 2000-2008. (Fuente: Padrón Municipal de Habitantes).

Este crecimiento, que ha multiplicado por siete sus habitantes, se concentra en ciclos demográficos concretos: la década de los años 50 corresponde al despegue industrial de Álava, que acoge población del municipio y de otras provincias. En la década de los 60, la población de Vitoria-Gasteiz prácticamente se duplica. Las migraciones se mantienen con menor importancia hasta la crisis del modelo industrial vasco que hace perder población al resto de Euskadi y contener el crecimiento en Álava. El periodo 1991-96 es el de menor crecimiento en la historia del municipio. A partir de 1975 comienzan a llegar inmigrantes europeos, con poco peso cuantitativo, inmigración que empieza a repuntar actualmente con la ampliación de la Unión Europea. Los flujos de personas provenientes de países extracomunitarios (Magreb, Latinoamérica, África...) comienzan a llegar a partir de 1996 y se intensifican a partir del 2000.

AÑOS	HABITANTES	INCREMENTO	%
2001	220.254	1.304	0,6
2002	222.329	2.075	0,9
2003	224.586	2.257	1,0
2004	224.965	379	0,2
2005	227.194	2.229	1,0
2006	229.080	1.886	0,8
2007	230.585	1.505	0,7
2008	233.399	2.814	1,2
2009	236.525	3.126	1,3

Tabla 3. Evolución de la población 2001-2009. (Fuente: Padrón Municipal de Habitantes).

El siglo XXI mantiene un incremento continuado de habitantes, si bien con pautas más contenidas. Los principales componentes del crecimiento de una población son los saldos vegetativos o movimientos naturales y los saldos migratorios. En Vitoria-Gasteiz

estos componentes muestran en los últimos cinco años¹⁵ saldos positivos que en conjunto han significado un crecimiento medio anual de 2.312 personas, y que ha representado un incremento en torno al 1% anual. Las tasas de natalidad y mortalidad han crecido de forma moderada, pero el crecimiento se ha producido principalmente por las aportaciones del saldo migratorio que en los últimos años ha representado aproximadamente el 80% del crecimiento total, mostrando tasas casi cuatro veces superiores a las del saldo vegetativo. La evolución de la población por lugar de nacimiento muestra cómo todos los grupos pierden efectivos excepto los nacidos en el municipio y en el extranjero (Gráfico 2, Tabla 4).

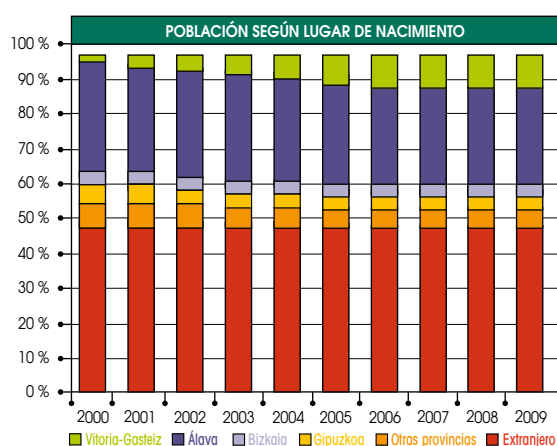


Gráfico 2. Población según lugar de nacimiento.

EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN POR LUGAR DE NACIMIENTO (2000-2009)							
	2000	2002	2004	2006	2007	2008	2009
VITORIA-GASTEIZ	110.005	111.304	112.193	113.678	114.369	115.164	116.394
ÁLAVA	15.468	14.914	14.364	13.867	13.637	13.411	13.149
BIZKAIA	9.300	9.327	9.342	9.401	9.385	9.374	9.401
GIPUZKOA	8.569	8.496	8.588	8.554	8.541	8.516	8.554
OTRAS PROVINCIAS	70.289	69.039	67.432	66.003	65.241	64.396	63.834
EXTRANJERO	5.319	9.249	13.046	17.577	19.412	22.538	25.193
TOTAL	218.950	222.329	224.965	229.080	230.585	233.399	236.525

Tabla 4. Evolución de la población por lugar de nacimiento, 2000-2009. (Fuente: Padrón Municipal de Habitantes).

El porcentaje de personas procedentes del extranjero ha pasado de representar el 1,8% de la población total en 1998 al 10,6% en 2009, cifra superior a la media de la CAPV (5,1% en 2008 en los otros dos territorios) e inferior a la inmigración a nivel estatal. En todo caso, estas personas son la principal componente del crecimiento actual de la población. De ellas, aproximadamente el 40% son nacidas en Latinoamérica y el 27% en África.

Como consecuencia de estos patrones de crecimiento, actualmente la mitad de los residentes han nacido fuera

de este municipio, si bien la mayoría lleva viviendo más de 40 años en Vitoria-Gasteiz. La mitad de los mayores de 65 años presentan esta característica.

4.3.2. Hogares

Los hogares también han crecido aunque lo han hecho a un ritmo sensiblemente superior al de la población y como consecuencia de ello el tamaño medio familiar se ha reducido sensiblemente pasando del 2,84 de 2002 a los 2,61 habitantes por hogar de 2008 (Tabla 5), prosiguiendo así la tendencia de los últimos 35 años (3,90 personas por hogar de 1970). Los hogares unipersonales y los encabezados por una mujer también han aumentado de forma sensible en estos últimos años. Los cambios que se producen en este nuevo ciclo demográfico han afectado a la articulación social y familiar que se concreta en el número, tamaño y calidad de los hogares, concepto amplio que agrupa a las unidades familiares y convivencias de diverso signo, con o sin parentesco, pero con una estrategia de vida más o menos común. En el hogar se resuelven temas como la crianza, el cuidado a dependientes, la enfermedad crónica, la unidad de consumo, la unidad de afecto y de solución de emergencias. Son el objeto de referencia de las políticas públicas asistenciales, de servicios o de bienestar. En Vitoria-Gasteiz la población se agrupaba en 2008 en 89.570 hogares.

Los hogares unipersonales van creciendo y uno de cada cuatro hogares vitorianos acoge a una sola persona, con un perfil mayoritario de mujeres mayores que se han quedado solas o jóvenes que se han emancipado del hogar familiar. Un 19% de la población mayor de 64 años vive sola.

Un 25% de los hogares se compone de adultos y menores, la imagen tradicional de familia, que actualmente puede corresponder a la inicial o a una convivencia recompuesta. Un 13% de los hogares aloja a adultos y mayores. Y un 5,6% de los hogares

¹⁵ El periodo considerado ha sido 2005 a 2009.

EVOLUCIÓN PRINCIPALES VARIABLES DEMOGRÁFICAS (2002-2008)					
	2002	2004	2006	2007	2008
Habitantes	222.329	224.965	229.080	230.585	233.399
Crecimiento	2.257	2.229	1.504	2.814	3.126
Crecimiento medio anual	0,9	0,2	0,8	0,7	1,2
Tasa bruta natalidad	8,7	9,3	9,4	9,8	10,4
Tasa bruta mortalidad	7,2	7,5	7,2	7,3	7,3
Saldo vegetativo	328	411	523	591	727
Saldo migratorio	1.929	1.818	981	2.223	2.399
% Población menor 16 años	13,2	13,1	13,2	12,6	13,2
% Población de 16 a 64 años	71,6	71,3	70,8	70,3	71,2
% Población mayor de 65 años	15,3	15,6	16,0	16,2	16,4
Hogares	78.189	81.033	84.913	86.840	89.570
Tamaño medio del hogar	2,84	2,78	2,70	2,66	2,61
% Hogares unipersonales	21,1	22,2	24,6	23,4	24,9

Tabla 5. Evolución de las principales variables demográficas, 2000-2008. (Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Padrón Municipal de Habitantes).

se componen de una persona adulta sola con hijos o menores a su cuidado. En uno de cada cinco hogares residen dos personas, con vinculación o no. Un 7,4% de los hogares bipersonales aloja a dos personas mayores. Hay mucha diversidad en el modo de organizar la convivencia. El conjunto de hogares se divide de modo proporcionado entre hogares unipersonales (23,5%), bipersonales (26,9%), tripersonales (23,5%) y de cuatro o más habitantes (26,1%). (Datos de 2005).

La nupcialidad ha descendido y coexiste con la cohabitación temporal o permanente. En Vitoria-Gasteiz el número de matrimonios se mantiene estable alrededor de 1.000 uniones desde 1986 hasta 2004, pese al aumento de población, con un descenso de más del 26% a partir de ese momento. Sigue teniendo un peso enorme la proximidad en la elección de pareja con sólo un 10% de uniones entre personas de municipios distantes. Más de la mitad de los matrimonios vascos son uniones civiles. La edad media de contraer matrimonio ha aumentado, superando más de la mitad de las novias los 30 años, así como la edad de dar a luz que se ubica entre los 30 y los 35 años de la madre en la mayoría de los casos. El número de divorcios ha crecido en las últimas décadas, a sumar a las desuniones libres no contabilizadas. Las mujeres son el referente del 35,45% de los hogares vitorianos en 2006. Todos estos factores dibujan un panorama mucho más diverso y complejo que el inercial de hace unas décadas.

Esta tendencia al menor tamaño y atomización de hogares es una tendencia generalizada en el entorno europeo. La ratio de hogares unipersonales de Vitoria-Gasteiz y de familias a cargo de una persona adulta se sitúa por encima de los españoles y los de países del sur mediterráneo, pero muy por debajo de la media europea. La ratio de hogares bipersonales se acerca

más a la media de la UE-15 y los hogares con tres o más personas y con hijos superan claramente los existentes en todos los países no mediterráneos.

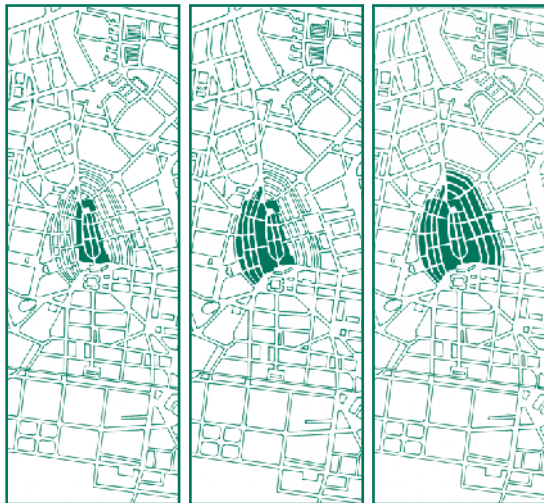
Las relaciones intergeneracionales se mantienen sólidas en la sociedad contemporánea y son uno de los factores de cohesión social más importante en este tiempo de cambio socio-económico. Los intercambios generacionales se componen de servicios (cuidado de dependientes, servicios domésticos...), alojamiento (hasta edades superiores a los 25 años en chicos y chicas) y donaciones de dinero o en especie, componiendo una red de solidaridad que funciona sobre tres generaciones en la mayoría de los casos.

4.4. Invariantes históricos del urbanismo vitoriano

4.4.1. Desde los orígenes hasta finales del siglo XIX: compacidad controlada, estancamiento y expansión

Situada en un lugar estratégico en la zona de fricción entre los reinos cristianos de Navarra y Castilla, Gasteiz fue fundada a partir de una pequeña aldea rural por el rey Sancho VI el Sabio de Navarra en 1181 en las proximidades de un curso fluvial y sobre la cima plana y alargada de una colina desde la que se dominaba el territorio de la Llanada. Esta primera fundación llamada Nova Victoria ocupaba poco menos de cinco hectáreas.

En su configuración convergen el modelo vernáculo, orgánico y adaptado a la topografía, y los modelos de colonización medievales europeos, tipo bastida, con su geometría de calles longitudinales y su contorno amurallado, a modo de ciudad fortaleza. En la adaptación del caserío a la orientación predominante



Aldea de Gasteiz. Año 1181. Año 1202. Año 1256.
Figura 6. Evolución de Vitoria hasta 1256.

N-S de esta colina alargada, puede identificarse ya en embrión la contradicción entre el modelo de crecimiento radioconcéntrico que va a caracterizar el urbanismo de Vitoria y la configuración longitudinal E-O de la Llanada Alavesa en que se asienta.

Las expansiones posteriores de la ciudad siguen la misma pauta (Figura 6), con un viario longitudinal norte-sur y un viario de pequeñas calles transversales de acusada pendiente, los denominados cantones. La primera de estas expansiones se lleva a cabo en 1202 tras la anexión de Vitoria a Castilla y se produce hacia el oeste, hasta el límite natural del río Zapardiel. La segunda expansión se realiza en 1256, hacia el este, y es ordenada por Alfonso X el Sabio para canalizar la vitalidad demográfica y económica que conoció Vitoria durante este siglo. Tras la última extensión, la superficie total de la ciudad, con 22,70 hectáreas, casi ha quintuplicado el área existente en 1181. Esta estructura urbana inicial se mantendrá prácticamente hasta el siglo XVIII, sirviendo de contenedor básico para las turbulencias sociales y económicas que caracterizan el largo periodo comprendido entre los siglos XIII y XVII.

El crecimiento demográfico y el nuevo papel de la ciudad como nodo comercial desde finales del siglo XVII exigen llevar a cabo una transformación de la misma, que se ejecutará de forma controlada, de acuerdo tanto con la filosofía de ornato e higiene urbana con la atención a la compacidad que caracteriza tradicionalmente a la villa. En 1781 se plantea el crecimiento hacia el sur mediante la creación de una gran plaza que sirva como articulación funcional y simbólica de un nuevo centro urbano. Esta operación supone el inicio del descenso hacia la Llanada y el abandono del paradigma defensivo. Supone también el comienzo de la iniciativa



Figura 7. Plano de Vitoria-Gasteiz del Capitán Maillart, 1812, con la extensión de Olaguibel al sur.

municipal como principal impulsora del desarrollo urbano de Vitoria-Gasteiz. Esta operación consistió en el desarrollo de un conjunto de edificaciones y espacios públicos (Plaza Nueva, Paseo de los Arquillos, Plaza del Machete, Cuesta de San Vicente) que salvan brillantemente el desnivel de 20 metros existente en la ladera sur de la colina (Figura 7).

Desde el punto de vista urbanístico no habrá transformaciones importantes hasta el fugaz paréntesis liberal (1820-1823), en que se creará el Salón de La Florida, un nuevo espacio ajardinado abierto al público al sur de la ciudad, que señala el inicio de la vocación de conexión de la ciudad con su entorno que se hará patente en el desarrollo futuro.

Durante la Primera Guerra Carlista (1833-39) seguirán llevándose a cabo operaciones puntuales de desarrollo urbano, aprovechando el suelo liberado por las leyes de desamortización de 1833 y 1837, a través de las cuales se incautarán o adquirirán para uso público muchos de los terrenos ocupados por los conventos al sur de la ciudad. Como se ha visto al tratar la evolución económica, tras el traslado a la costa en 1839 de las aduanas internas, la ciudad se vio obligada a reconvertirse optando por reforzar su peso administrativo como capital provincial e iniciando a la vez un proceso acelerado de

terciarización. El nuevo desarrollo vino acompañado de diversas operaciones de adecuación urbana, como el derribo de los portales de acceso al casco antiguo o la ampliación en 1854 del Parque de la Florida. Desde el punto de vista urbanístico el trazado de la línea de ferrocarril Madrid-Irún constituye el factor más importante de impulso al crecimiento.

4.4.2. El siglo XX: la consolidación de un modelo urbano

Este nuevo siglo se caracteriza por la consolidación del planeamiento como herramienta principal de transformación de la realidad urbana de Vitoria: la serie de planes que se producen a lo largo de los siguientes 100 años mantienen una clara línea de continuidad



Figura 8. El Plano del Ensanche (1860-1865) del arquitecto municipal Francisco de Paula Hueto. (Archivo Municipal de Vitoria).

En 1865 se aprueba definitivamente la realización de un Plan de Extensión hacia el sur para absorber el aumento demográfico y adecuar la realidad urbana a las nuevas oportunidades de comunicación (Figura 8). El proyecto, el denominado Ensanche de 1865, ocupa una superficie de poco menos de 40 hectáreas. Responde estrechamente al objetivo de ligar el tejido de la ciudad con el ferrocarril, incorporando anteriores operaciones como la Plaza Nueva y el Parque de La Florida. Se redactan también una serie de ordenanzas, en 1854, en 1860, en 1863 y en 1874, que se centran especialmente en el control de la forma urbana. El ensanche de 1865 será el que articule todo el crecimiento urbano hasta finales de siglo, acompañando un incremento de la población que en 1897 alcanza ya los 30.514 habitantes. La ciudad ocupa en aquel momento 155 hectáreas, es decir, se ha triplicado con relación a su situación en 1865.

tanto con el pasado como entre ellos, de modo que cada uno parte de las propuestas anteriores tratando de adaptarlas a las nuevas realidades identificadas.

El grado de consolidación que presenta a principios de siglo el ensanche de 1865, unido a la pujanza económica que se adivina, conducen a las autoridades municipales a plantear una nueva extensión. A finales de la década se elabora el Plano de Idea del Ensanche de Vitoria 1909/1910 (Figura 9) en el que la extensión no se limita al sur sino que se plantea una extensión global de la ciudad. El modelo de ensanche adoptado se basa en la prolongación del viario existente en todas direcciones. Al este, se muestra consolidada la primera ronda de circunvalación y al oeste aparece el trazado de una segunda ronda. La totalidad de la propuesta de extensión aparece abrazada a su vez por una tercera ronda que será recogida por todos los documentos posteriores de planeamiento, convirtiéndose de algún



Figura 9. Plano e idea del Ensanche de Vitoria, 1909-1910.

modo en una invariante en el planeamiento vitoriano del siglo XX.

El documento urbanístico que inaugura realmente la secuencia de planeamiento del siglo XX es el Proyecto de Ensanche de Vitoria de 1927 (Figura 10). Se trata de un plano de alineaciones al modo de los del siglo anterior. De hecho, hasta el plan de 1963, todos los sucesivos planes destinados a encauzar el crecimiento de Vitoria responderán a esta pauta. La dirección predominante de crecimiento propuesta por este documento es la oeste, respondiendo claramente a la tendencia natural de crecimiento y a las barreras que suponen el ferrocarril Madrid-Irún por el sur y el anglo-vasco por el este. El Plan de 1927, aunque tiene una gran importancia como génesis de todo el futuro planeamiento, no llegó realmente a plasmarse sobre el terreno durante su periodo de vigencia, debido sobre todo a las circunstancias históricas del período, principalmente la crisis del 1929. En el ámbito urbanístico, Vitoria responderá a la misma pauta de relativo estancamiento que en anteriores periodos de crisis, un estancamiento que se mantendrá durante el periodo republicano y durante la Guerra Civil de 1936 a 1939.

Aún así, en 1940 el total del suelo urbanizado alcanza ya las 378,3 hectáreas. El crecimiento ya ha dado el salto por el sur al otro lado del ferrocarril Madrid-Irún. Esta zona ya muestra su especialización como zona de equipamientos y de viviendas para las clases acomodadas, en especial la Ciudad Jardín. El proyecto de ensanche de 1927 sigue sirviendo como directriz básica de planeamiento hasta



Figura 10. Proyecto de Ensanche de Vitoria, 1927 de Roberto Dublang y Julián Apraiz. (Archivo Municipal).

que la realidad de la posguerra exige una revisión para adecuarlo a las nuevas circunstancias.



Figura 11. Anteproyecto de Ensanche de Vitoria de 1944, de Julián y Miguel Apraiz. (Archivo Municipal).

El resultado inicial de la revisión es el Anteproyecto de Ensanche de Vitoria de 1944 (Figura 11). Este documento, fiel también a la tradición de continuidad urbanística, responde a la lógica establecida por el plan de 1927 de mallas con diversas orientaciones dentro de un modelo radio-concéntrico. La máxima virtud de esta propuesta es su carácter híbrido y pragmático que

lo aleja de cualquier rigidez teórica, conjugando las propiedades articuladoras del orden geométrico con la adecuación a las preexistencias y a la topografía propia del orden orgánico. El sistema de espacios verdes sigue también la lógica del plan de 1927, actuando como área de protección frente a las infraestructuras y como vertebrador de la propuesta. Desde el punto de vista funcional, el plan consolida las pautas generales que habían venido configurándose desde principios de siglo y que aparecían en el plan de 1927: al norte del casco, la zona industrial, y al sur del ferrocarril Madrid-Irún, las zonas de servicios y equipamientos urbanos deportivos y las zonas residenciales de lujo y baja densidad. Las nuevas expectativas de crecimiento industrial, que en este caso sí habrían de cumplirse, se reflejan en la capacidad total para 140.000 habitantes establecida por el anteproyecto de acuerdo con los estándares vigentes. Añadiendo los 60.000 habitantes aproximados con que cuenta el casco en el momento de la redacción, la capacidad final suma 200.000 habitantes. El sistema de rondas que aparecía de forma incipiente en el plan de 1927 sigue sin mostrar una configuración clara, con lo cual el borde urbano obedece a una lógica fragmentaria y más bien confusa. La dialéctica entre esta lógica de piezas mínimamente articuladas y muy diferenciadas y los intentos de dotar a la ciudad de una imagen global va a caracterizar el planeamiento vitoriano de la segunda mitad de siglo.

El siguiente proyecto, realizado en 1947 (Figura 12), es el primero que responde al nombre y a la figura de Plan General de Ordenación Urbana, pero constituye realmente una revisión del Anteproyecto de Ensanche de 1944. Es un documento mucho más depurado y se distingue de su precedente sobre todo por la presencia de la ronda como elemento unitario que cierra y abraza el conjunto de piezas articuladas, contribuyendo a la imagen de compacidad del conjunto. La imagen cerrada y compacta que ofrece el plan de 1947 pasa a convertirse en un invariante urbanístico que llega hasta nuestros días, a modo de imagen canónica de la Vitoria moderna. Los sucesivos planes no han hecho sino incidir sobre la morfología, la escala y la interrelación de las piezas interiores, mientras que el desarrollo urbano se ha ido configurando mediante el relleno de aquellas piezas cuya estructura variaba ha llegado a plasmarse en la realidad urbana. De algún modo, ha sido en esta persistencia de una imagen urbana compacta y reconocible a lo largo del tiempo, frente a la habitual desmembración y desfiguración de los cascos urbanos de las ciudades españolas, donde ha residido la justa consideración de modélico del urbanismo vitoriano.



Figura 12. Proyecto de Ensanche de Vitoria. Plan General de Ordenación Urbana de Julián y Miguel Apraiz, 1947. (Archivo Municipal 1-6-15).

El plan de 1947 no llega a aprobarse, pero sirve de clara referencia al desarrollo urbano durante el siguiente periodo. En 1954 se inicia la redacción de un nuevo plan general de ordenación urbana que se aprueba en 1956 (Figura 13), el mismo año en que entra en vigor una nueva Ley del Suelo. El documento se plantea para un techo de población de 150.000 habitantes a 50 años vista, pero no prevé la magnitud del despegue industrial que se va a producir inmediatamente después de su aprobación y, en gran parte, ésta será la razón principal de su corto periodo de vigencia. En lo que se refiere a su estructura urbana, recoge, con algunas modificaciones, la ronda exterior establecida



Figura 13. Plan General de Ordenación de 1956, de Manuel Muñoz Monasterio, Miguel Apraiz y Miguel Mieg. Plano de zonificación.

en los anteriores planes, pero introduce considerables variaciones en la configuración de detalle de las piezas interiores a base de supermanzanas. A pesar de verse rápidamente superado por la realidad urbana, lo cierto es que, en su corto periodo de vigencia, el Plan de 1956 cumple su función como referencia estructural y, de hecho, el crecimiento residencial se produce en el suelo calificado por el plan.

Durante el periodo de vigencia del plan se produce el despegue industrial definitivo de Vitoria y se inicia el proceso de estrecha colaboración entre el Ayuntamiento y la Caja Municipal de Vitoria. Aplicado al planeamiento urbano, este modelo de financiación, que se complementará con la colaboración de la Diputación Provincial y de la Caja Provincial de Álava, permitirá mantener el control público de la forma urbana a lo largo de la segunda mitad del siglo XX y constituirá por tanto uno de los factores más sólidos que justifican la idea de excelencia asociada al urbanismo vitoriano. El proceso de despegue industrial se traducirá en el desarrollo de una serie de polígonos -Gamarra-Arriaga (1958), Olarizu (1950-1960) Gamarra-Betoño (1956). En lo que respecta a tejido residencial, sólo tres polígonos de vivienda social se desarrollan de acuerdo con el plan de 1956 en la forma de planes parciales: el de Zaramaga (1959), al norte del casco; y los del Poblado de Ariznabarra (1960) y Adurtza (1959). Su diseño responde muy estrechamente a las realizaciones llevadas a cabo por la Obra Sindical del Hogar en aquella época a base de pequeños bloques lineales de cuatro plantas.

El Plan General de Ordenación Urbana de 1963 (Figura 14) vino a sustituir el relativamente efímero plan de 1956 cuando el acelerado proceso de industrialización de la ciudad superó rápidamente las previsiones del mismo. En ese momento, la superficie del término municipal es de 208 km² y abarca 49 entidades de población. El número de habitantes asciende ya a 76.142. El plan no supone en absoluto una ruptura con los anteriores documentos, sino que los toma como punto de partida para la propuesta. El techo habitacional que se plantea es de 193.000 habitantes en un período de 25 años. El plan del 63 incorpora al modelo los desarrollos que se han producido en el intervalo. La principal diferencia con el anterior plan reside en la clara opción por un desarrollo industrial exterior al anillo de cierre del casco, repartido en polígonos monofuncionales al Noreste (Gamarra y Betoño), al Sureste (Olarizu) y al Noroeste (Ali Gobeo). También se sitúan fuera de este anillo parte de los desarrollos residenciales al este del casco.

De acuerdo con la legislación del momento, el plan general de 1963 es desarrollado a través de una



Figura 14. Plan General de Ordenación de la ciudad de Vitoria y su término municipal, 1963, de Ignacio Lasquibar.

larga serie de los denominados planes parciales. En su conjunto, estos planes parciales constituyen un verdadero muestrario de los planteamientos urbanísticos de la época (Figura 15) y, a través de su gran diversidad y heterogeneidad, ponen claramente de manifiesto el déficit conceptual en cuanto a la escala intermedia que caracteriza el urbanismo del momento. Los espacios inter-bloques generados por estas disposiciones arbitrarias son en general superficies desestructuradas, amorfas, carentes de jerarquía y de legibilidad. El conjunto, en resumen, es una significativa muestra del fracaso del Movimiento Moderno y de sus contrapropuestas organicistas y estructuralistas en ofrecer alternativas convincentes a la calle corredor e incluso de responder con coherencia a las proclamadas demandas higiénicas en cuanto a orientación y soleamiento. En el caso de la capital vasca, el abanico se amplía para incorporar toda la gama de tipologías del urbanismo de la época incluso dentro de un mismo polígono. Este carácter de laboratorio urbanístico puede achacarse al impulso predominantemente público que tiene el desarrollo urbano en la época. Sin embargo, la pobreza de las condiciones culturales, profesionales y económicas, dificultaban o imposibilitaban la traducción convincente al ámbito español de las propuestas más avanzadas que se estaban produciendo en aquel momento en el ámbito europeo. En cuanto a los polígonos industriales, se desarrollarán con relativa celeridad a lo largo de los años 60; en 1965 ya estaban parcelados 842.857 m² de los 1.029.285 m² calificados en total.

El Plan de 1963 comienza a desarrollarse rápidamente desde el momento mismo de su aprobación. A mediados de los 60 ya están terminados o en construcción los barrios de Zaramaga, Arana, Txagorritxu y El Pilar, y en 1970 se inicia el barrio de Santa Lucía. Aunque el Plan del 63 preveía un máximo de 190.000 habitantes para 1988, la situación de crecimiento acelerado a lo largo de los años 60 parecía indicar que la cifra



Figura 15. El Plan del 63 como laboratorio formal. En la parte superior, el barrio sueco de Gröndal (1945), de Baskström y Reinius, y el barrio de Le Mirail (1971), en Toulouse, de Candiles, Josic y word; en la parte inferior, el Polígono 45 de Aranzizkarra, de 1971, en proyecto y en la actualidad. Se pueden observar las influencias formales europeas sobre este último.

prevista por el plan se superaría con amplitud y que no tardaría en llegarse a los 300.000 habitantes. La presión urbanística que comienza a ejercer Vitoria, en pleno crecimiento industrial, sobre su comarca escapa también por completo a las previsiones del plan del 63, de índole estrictamente urbana. Así, a principios de los 70, acaban de desarrollarse los polígonos industriales previstos por el Plan. Simultáneamente comienzan a ponerse en carga otros polígonos industriales alaveses ajenos al plan. La desaparición en 1967 del ferrocarril de vía estrecha Anglo-Vasco-Navarro, por añadidura, propiciaba también la extensión urbana hacia el este. El periodo de vigencia previsto para el Plan de 1963 era de 15 años, pero todas estas circunstancias llevaron a plantear su revisión anticipada en 1969, ampliando su escala desde la urbana a la comarcal. Relacionada con este momento de optimismo desarrollista y característica de la época es el proceso paulatino de degradación que experimenta el casco medieval, como ya se ha visto en el anterior apartado.

La percepción de urgencia respecto a las expectativas de crecimiento inmediato y acelerado lleva a que se acuda al recién aprobado Decreto Ley de 27 de junio de 1970, en el cual se regulaban las denominadas Actuaciones Urbanísticas Urgentes (Actur). Mediante este instrumento de cariz plenamente desarrollista se trataba de agilizar la disposición y puesta en carga de grandes zonas periurbanas en las grandes ciudades. En el caso de Vitoria, este instrumento general se traduce en el denominado Actur Lakua (1970-1973) (Figura 16), un Plan Parcial de 466 Ha situado al noroeste de la circunvalación establecida por el Plan del 63. La capacidad inicial que se plantea la operación es de más de 24.000 viviendas. Teniendo en cuenta que el tamaño familiar medio en 1970 era en España de 3,90 personas por hogar¹⁶, el techo poblacional que se planteaba era de unas 94.000 personas.

Este plan aprobado en marzo de 1972, constituye una modificación profunda del plan general del 63 y en ese sentido, se aparta de la lógica de respeto a la jerarquía de planificación a la que respondían todos los demás planes parciales del periodo, mientras que morfológicamente rompe con la imagen orgánica y radio-concéntrica que se había mantenido hasta el plan del 63. La desmesura del Actur Lakua, con supermanzanas de 650 x 350 m y un sistema viario formado por una malla de tráfico motorizado con bulevares de 32 m de anchura y un eje vertebrador de 92 m y una malla peatonal entrecruzada con la anterior, entra en radical competencia con la estructura de desarrollo seguida hasta entonces. Por otra parte, la propuesta de Lakua responde al afán de experimentación que caracteriza también el urbanismo

¹⁶ BLANES, GIL Y PÉREZ: Población y actividad en España: evolución y perspectivas. Servicio de Estudios de La Caixa, 1996. http://www.pdf.lacaixa.comunicacions.com/ee/esp/ee05_esp.pdf



Figura 16. Propuesta original del Actur Lakua de 1970 de Izquierdo Dobarco.

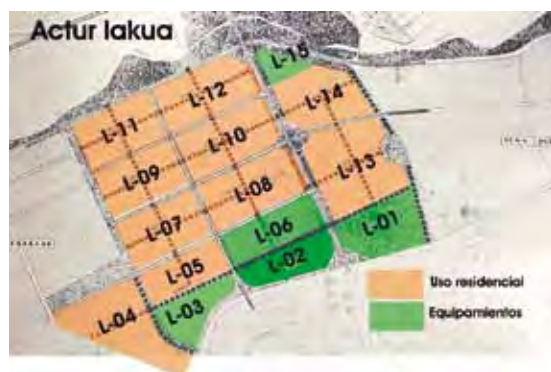
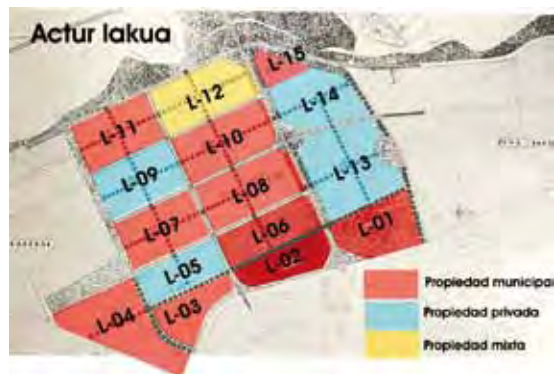


Figura 17. Régimen de propiedad y distribución de usos iniciales del Actur Lakua, 1970. (Elaboración propia).

del periodo y, en ese sentido, se ofrece como una extraña newtown, pero pegada al tejido existente sin solución de continuidad, optando en eso por seguir la pauta de evitar por encima de todo los mecanismos de salto urbano, de acuerdo con la señalada voluntad de compacidad vitoriana.

Las densidades residenciales resultantes oscilaban entre 82 y 89 viviendas/ha, muy por encima de las 75 viv/ha que establecía la nueva ley del suelo de 1975 como máximo. Debido en parte al mecanismo perverso del reglamento de 1978 que obligaba a reservas de suelo para equipamientos locales de forma independiente para cada polígono, esta densidad se traduciría además en la necesidad de grandes alturas de la edificación. El resultado es un sistema de

espacios públicos sobredimensionado, desarticulado y no jerarquizado que impide aprovechar las ventajas relativas de la densidad. Entre 1974 y 1982 se llevaron a cabo rápidamente las obras de urbanización básica y a continuación se desarrollaron los planes parciales correspondientes a los 15 polígonos en que se dividió el Actur (Figura 17). Ante la problemática fragmentación que se estaba produciendo en la totalidad de la operación, se decidió convocar un concurso restringido para el desarrollo conjunto de algunos de estos polígonos. Debido a la deceleración del crecimiento, los proyectos del concurso de 1977 no llegaron a realizarse según los proyectos ni en los plazos fijados.

En 1972, por iniciativa municipal se había planteado también un Plan Comarcal que inicialmente comprendía siete municipios de la Llanada Alavesa, cubriendo una superficie total de 390 km². La propuesta de Plan Comarcal, que vería la luz en 1976 con el acuerdo de todos los municipios implicados, buscaba deliberadamente concentrar el crecimiento demográfico en la capital, pero no llegó a ser aprobado nunca porque entraba en contradicción con las propuestas descentralizadoras de la Diputación Foral, que proponía un programa de zonas industriales alternativas. En 1977 se celebran las primeras elecciones generales democráticas. Un acontecimiento de gran importancia para Vitoria es su elección en 1980 como capital de Euskadi y sede del Gobierno Vasco.

La situación en la que se encuentra Vitoria en el momento de ser designada como capital está caracterizada por un casco medieval degradado física y socialmente, un ensanche del XIX deteriorado por el impacto de la presión urbanística de las anteriores décadas, un conjunto de barrios residenciales periféricos heterogéneos y aquejados por la desestructuración de sus redes de espacios públicos, la sobredimensionada "nueva ciudad" de Lakua con un nivel de desarrollo y de ocupación muy por debajo de las expectativas que habían llevado a su apresurada puesta en carga (sólo cuatro de los quince polígonos estaban iniciados) y una ocupación de suelo industrial muy desequilibrada con respecto a otros usos.

Fiel a su tradición, la ciudad de Vitoria, a través de sus nuevas autoridades municipales democráticas, abordará el cambio de coyuntura con el que se inicia la década recurriendo una vez más a los instrumentos de planeamiento. Entre 1981 y 1986 se redactarán y aprobarán dos iniciativas de planeamiento fundamentales para el desarrollo urbano de la siguiente década: el Plan Especial de Rehabilitación Integrada del



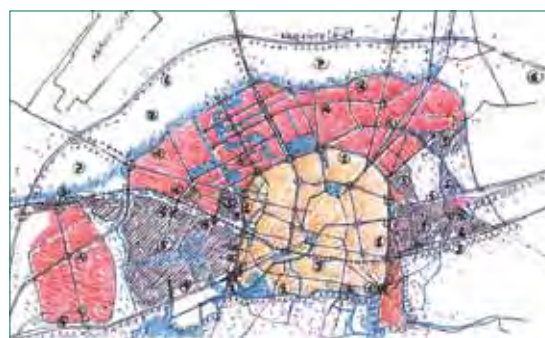
Figura 18. Avance del Plan General de 1985 (Revisión del Plan de 1963): calificación pormenorizada del suelo en la ciudad y zonas de expansión.

Casco Medieval y el Ensanche Neoclásico (1981-1991) y el Plan General de Ordenación Urbana, que se iniciará en 1982 como revisión del Plan del 63 (Figura 18).

El primero de estos instrumentos, el PERI del casco y el ensanche, se caracteriza por el enfoque eminentemente social de la rehabilitación integrada. Dentro de este marco, sus objetivos generales eran conservar y poner en valor la morfología urbana del casco, mantener a su población natural y restituir su vigencia como centro de actividad de la ciudad. En los diez años de vigencia del plan se consiguieron superar los aspectos más críticos de la situación de deterioro preexistente, pero no se llegó a conseguir plenamente la autorrecuperación del casco, que al final de la década seguía mostrándose mortecino desde el punto de vista de la centralidad y la actividad.

En cuanto al otro documento de planeamiento, el Plan General de Ordenación Urbana de 1985, se plantea dos objetivos principales: el primero es que Vitoria recupere su carácter histórico de encrucijada, que ha quedado reducido en las anteriores décadas. El segundo es consolidar la recién adquirida capitalidad, otorgando la debida importancia a los valores simbólicos y culturales. En el plano económico, el plan propone una reformulación del papel de la ciudad como plaza comercial y de servicios de proyección estatal e internacional, tratando de solventar el desequilibrio existente entre un sector industrial sobredimensionado y un terciario más bien raquítico. Teniendo como horizonte estos criterios, y dentro del objetivo general de restitución de la idea de compacidad de la ciudad, la mayor alteración que propone el plan desde el punto de vista estructural con respecto al planeamiento heredado del 63 es la superación del modelo radioconcéntrico y su transformación hacia un modelo de desarrollo "lineal reticulado" en dirección este-oeste más adecuado a la lógica territorial y, desde el punto de vista estructural, orientado en torno a la Nacional I y a la vía del ferrocarril

Madrid-Irún. Este modelo de crecimiento, entre otros efectos, tiene el de controlar el ambientalmente peligroso acercamiento urbano por el sur a los Montes de Vitoria. Dentro de este marco se sitúa la eliminación del cierre sur de la circunvalación que proponía el plan del 63. En cuanto a la estructura urbana (Figura 19), el plan propone actuar principalmente sobre la ciudad existente, intentando completar y esponjar las tramas consolidadas, formalizar los bordes urbanos y solventar los problemas causados por la forma de desarrollo fragmentario generada por el plan del 63 y sus desarrollos complementarios posteriores.



(1) Reurbanización de la Ronda de Circunvalación; (2) Cierre "blando" del tramo sur de la circunvalación; (3) Conservación del trazado actual del FFCC y nueva estación de mercancías; (4) Nuevas directrices de desarrollo urbano; (5) Zonas rústicas especialmente protegidas por su situación estratégica: posibles crecimientos futuros en dirección E-O; (6) Nueva circunvalación Norte (variante N-I); (7) Ámbitos de crecimiento difuso entre el río Zadorra y la nueva circunvalación.

Figura 19. Principales propuestas del plan de 1985.

Respecto al futuro crecimiento, el plan no califica apenas suelo urbanizable, ya que, al inicio del plan, se detecta una capacidad vacante cercana a las 35.000 viviendas entre el suelo calificado por el plan del 63 y el del Actur Lakua (Figura 20). El plan se centra así, por una parte, en los polígonos a medio edificar situados principalmente al oeste (Ariznabarra, San Martín, Ajuria y Seminario), pero la pieza fundamental en torno a la cual se desarrolla es la zona correspondiente al Actur Lakua, que al inicio de la operación, como hemos visto, se halla sin desarrollar en su mayor parte, con una capacidad vacante de 20.000 viviendas. El crecimiento propuesto por el plan se concentra sobre esta pieza, a la que trata de otorgar una unidad de la que carecía. En cuanto a la densidad global de Lakua, el Plan del 85 propone una reducción desde las 24.000 viviendas previstas inicialmente hasta un total aproximado de 18.000.

El cada vez mayor prestigio de Vitoria es, sin duda, el resultado palpable de las décadas de planeamiento público, que, a pesar de las disfunciones y errores que hemos ido identificando en los apartados anteriores, sobresale como modélico en relación con lo ocurrido en el resto de ciudades españolas. Por otra parte, el Plan de

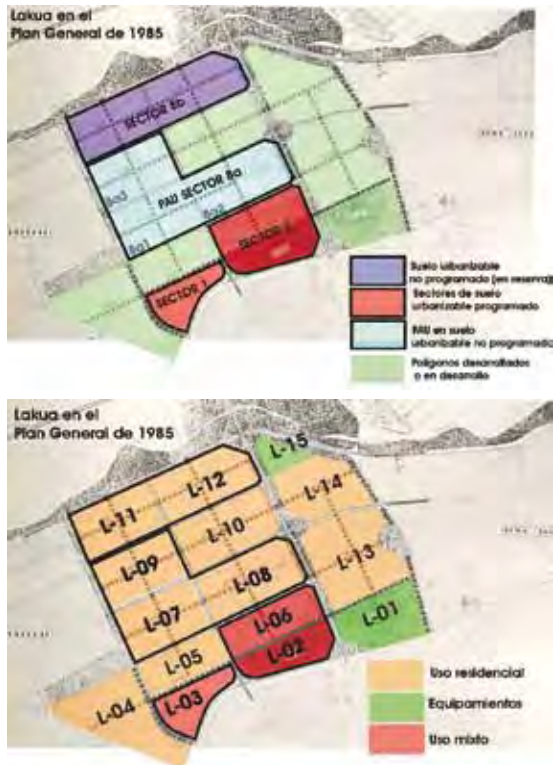


Figura 20. Determinaciones del Plan de 1985 para Lakua. (Representadas sobre el plano original del Actur. Elaboración propia).

Vitoria del 85 no tarda en convertirse en referente tanto por sus planteamientos como por sus resultados.

Sin duda, otro elemento fundamental de esta percepción fue la decidida política municipal de inversión en la mejora física y social de la ciudad mediante iniciativas no directamente ligadas al planeamiento urbanístico que caracteriza el periodo específico. Entre estas iniciativas, cabe destacar el amplio programa de centros cívicos que se lleva a cabo a partir de 1983. En su formulación inicial, son centros de cultura, ocio y administrativos que tratan de ofrecerse como referencia ciudadana a nivel local y como impulsores de la participación.

Por otra parte, la ciudad de Vitoria será pionera en España en sumarse a las iniciativas destinadas a mejorar la calidad ambiental global a través de la mejora del medio ambiente urbano local. El año 1995, junto con la localidad mallorquina de Calviá, la capital vasca firmará la Carta de Aalborg, poniendo en marcha el primer proceso de Agenda 21 del territorio español. Este proceso ejemplifica la atención estratégica concedida por Vitoria al medio ambiente a partir de los años 90.

En cuanto a las propuestas ambientales ya iniciadas, se plasman a mediados de los 90 en transformaciones significativas del escenario urbano: la red de carriles bici alcanza los 25 km de longitud y la peatonalización afecta a ya a 40.000 m² de viario en el centro urbano.

Especial mención merece también el tratamiento y la gestión del agua en Vitoria, tanto en lo que se refiere a la política de detección de fugas y mantenimiento de la red como a la puesta a punto de herramientas para el control y la evaluación de la calidad. La más relevante desde el punto de vista urbanístico de todas estas iniciativas ambientales es, sin duda, la propuesta de Anillo Verde, impulsada por el Ayuntamiento a través del Centro de Estudios Ambientales.

Paralelamente, en el ámbito del planeamiento se producen una serie de iniciativas destinadas a hacer frente a la nueva situación de repunte económico que inaugura la nueva década. En concordancia con las tendencias urbanísticas del momento, se impulsa la creación en 1992 del Parque Tecnológico de Álava en Miñano, con una superficie de 117 hectáreas y situado a 5 kilómetros de la ciudad.

Con el objetivo de absorber el nuevo crecimiento incipiente, en 1993 se decide en primer lugar poner en carga parte de las reservas de suelo no programado calificadas por el Plan de 1985. Las mismas previsiones de crecimiento, unidas a los cambios legislativos introducidos por las leyes del suelo de 1990 y la posterior de 1992, llevan a las autoridades municipales a plantear aquel mismo año la revisión del Plan General vigente que, por otra parte, como ya se ha visto, había cumplido en gran parte sus objetivos.

El nuevo plan, aunque su primer documento propositivo se redactó en 1994, habría de conocer una serie de vicisitudes por las cuales no habría de alcanzar la aprobación definitiva hasta junio de 2003 del denominado Texto Refundido. Al margen de este largo periodo de elaboración y reelaboración, este Plan no cambió fundamentalmente en sus determinaciones básicas y su modelo urbano desde su primera formulación hasta su versión final, a la que corresponde en gran medida la actual configuración urbanística de Vitoria (Figura 21).

El Plan del año 2000, aunque mantiene el eje de crecimiento este-oeste y asume el proceso de remodelación del tejido consolidado propuesto por el Plan de 1985, cuyas operaciones en suelo urbano en marcha y previstas asume o desarrolla, es básicamente un plan de expansión que supera como horizonte demográfico la cifra de 300.000 habitantes barajada en la anterior etapa de crecimiento expectante de la que había surgido el Actur Lakua. Esta expansión se concentra básicamente en dos paquetes al este y al oeste, entre la primera ronda de circunvalación y las áreas naturales de Zabalzana y Salburua. La expansión

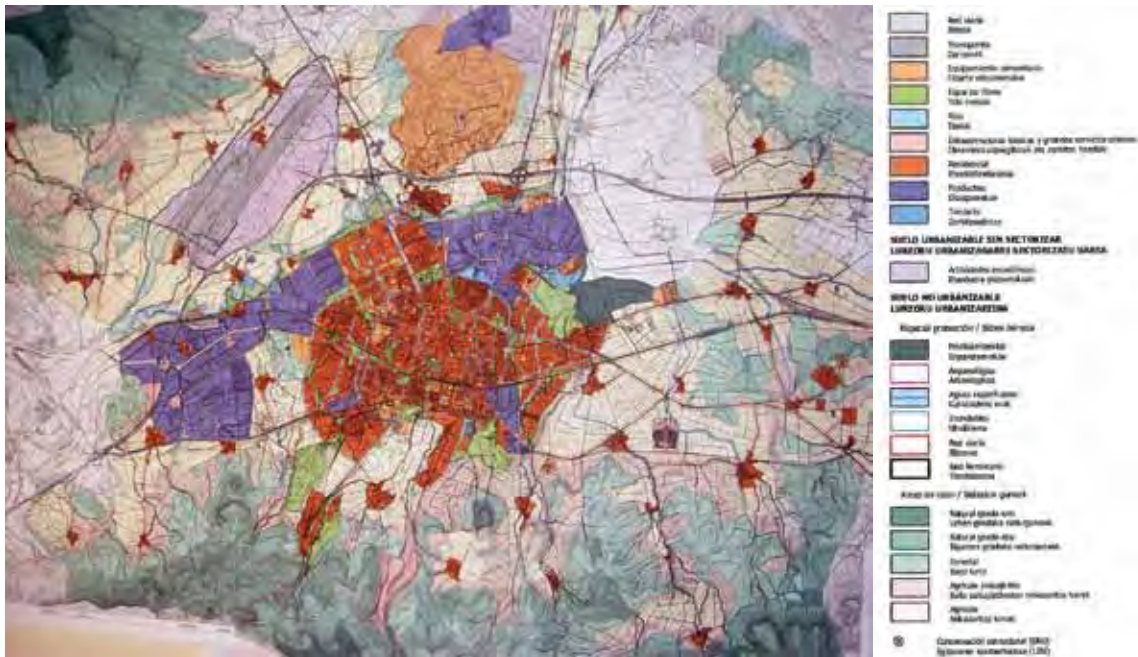


Figura 21. El Plan General de Ordenación Urbana del 2000: plano de calificación global de usos.

industrial se localiza fundamentalmente en torno al polígono de Jundiz, aunque propone otras tres localizaciones: junto a la antigua N-I; en Crispijana y junto al municipio de Nanclares. El total de suelo clasificado entre urbano y urbanizable para todos los usos por el plan asciende a 5.379,26 Hectáreas.

En cuanto a su estructura urbana, puede decirse que el plan del 2000 entronca claramente con la tradición urbanística de Vitoria de continuidad con el planeamiento anterior y de adaptación a las nuevas necesidades. En consonancia, el modelo de crecimiento y de ciudad que propone este plan asume tanto la idea de compacidad que ha guiado la historia del urbanismo de Vitoria desde sus inicios y el modelo radioconcéntrico como la propuesta de privilegiar el eje lineal este-oeste contenida en el Plan de 1985. Podría decirse, entonces, que pertenece claramente a la tradición de “urbanidad” que caracteriza a Vitoria y que constituye un plan marcadamente disciplinar, en el

sentido de deudor de todo el instrumental clásico del urbanismo español de la segunda mitad de siglo XX. En lo que se refiere al diseño urbano de los sectores de expansión de Salburua y Zabalgana, la estructura responde a un mecanismo orgánico de prolongación del viario existente, cosido del tejido y adaptación a la topografía, recuperando en ese sentido la idea de las tramas pluriorientadas establecida por los planes de crecimiento de la primera mitad del siglo XX.

4.4.3. Conclusión: pros y contras de la “urbanidad” vitoriana

Se podría alegar que la continuidad entre planes que, como hemos visto, caracteriza el urbanismo de Vitoria y le confiere su carácter ejemplar no responde sino a la función explícita de todo planeamiento tal como se expone en toda la literatura teórica y legislativa. Lo que hace excepcional el caso de Vitoria es precisamente que esas buenas intenciones programáticas rara vez



Figura 22. Las reservas de suelo para actividades económicas el PGOU 2000 en Foronda, Nanclares y Miñano.

se hayan hecho realidad en el Estado Español, en el que ha dominado el desfase entre el planeamiento y la realidad urbana.

No es fácil explicar las causas de esta circunstancia excepcional ni es éste el lugar donde profundizar en ello, pero en los anteriores apartados se ha intentado dejar constancia de que la voluntad de controlar la forma de la ciudad y el protagonismo de las instancias municipales han sido invariantes en su historia y que, como tales, habían dejado ya al entrar en el nuevo siglo una impronta en la cultura y en el paisaje urbano que difícilmente podían obviarse.

En cualquier caso, pueden señalarse algunos aspectos relevantes como hipótesis para tratar de entender la insólita "urbanidad" vitoriana, entre ellos la propia dimensión de ciudad media que siempre ha mantenido, su carácter de capital administrativa inserta en un entorno fundamentalmente rural, la circunstancia de haber experimentado un proceso de industrialización muy paulatino y siempre secundario frente al de las vecinas Guipúzcoa y Vizcaya o la existencia de una trama cultural burguesa diversificada, entre otras. Todo ello podría haber generado una mirada social hacia el entorno urbano inmediato más introvertida y pausada y a la vez un gusto por el ornato urbano, no contradictorio con una voluntad de conexión con la naturaleza cercana. Sin embargo, estos rasgos comunes a otras ciudades medias y cultas y con circunstancias económicas parecidas, no las ha librado de los embates del mal urbanismo ni de la desestructuración urbana, sobre todo en la segunda mitad del siglo XX. Por ello tal vez habría que insertar también el azar en la ecuación y señalar que Vitoria ha tenido también la

suerte de contar siempre con agentes interesados en mantener esa continuidad histórica a nivel urbano por encima de otros intereses.

Sin embargo, tal como señalábamos al principio de este capítulo, esta fidelidad literal a las determinaciones del planeamiento que caracteriza a Vitoria ha sido precisamente la que, por otra parte, la ha hecho más vulnerable a las debilidades, inconsistencias y callejones sin salida que han aquejado al propio urbanismo como disciplina y como práctica.

4.5. Evolución del casco urbano: resumen gráfico

La observación de la serie de fotos aéreas que reflejan el crecimiento del casco urbano de Vitoria a los largo del tiempo permite comprobar visualmente tanto el mantenimiento de la compacidad del tejido urbano a lo largo del último siglo, en consonancia con la evolución anterior, como la pauta de crecimiento en mancha de aceite evitando en gran medida los mecanismos de "salto" urbano, es decir, crecimiento excéntrico dejando bolsas intermedias de suelo sin urbanizar, con el fin de producir fenómenos de revalorización, tan característico del crecimiento urbano en España en el siglo XX (Figura 23).

En la evolución del periodo 1990-2004 se puede comprobar el predominio de este-oeste en la pauta de crecimiento, más acorde con la configuración geográfica de la Llanada Alavesa. Esta pauta de crecimiento ofrece una mejor oportunidad para la preservación de la zona sur correspondiente a los Montes de Vitoria (Figura 24).

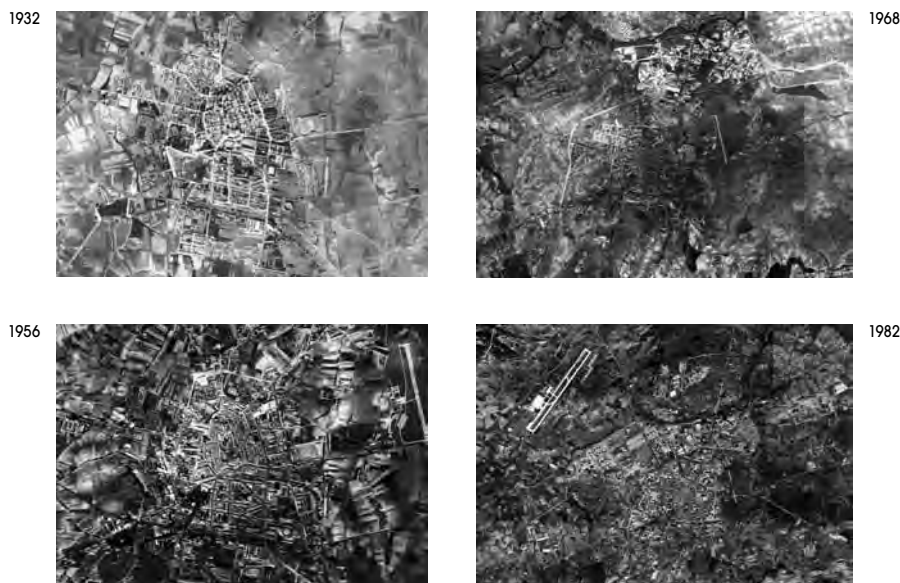


Figura 23. Evolución del casco urbano de Vitoria 1932-1982. (Sistema de Información Ambiental de Vitoria-Gasteiz, Centro de Estudios Ambientales).

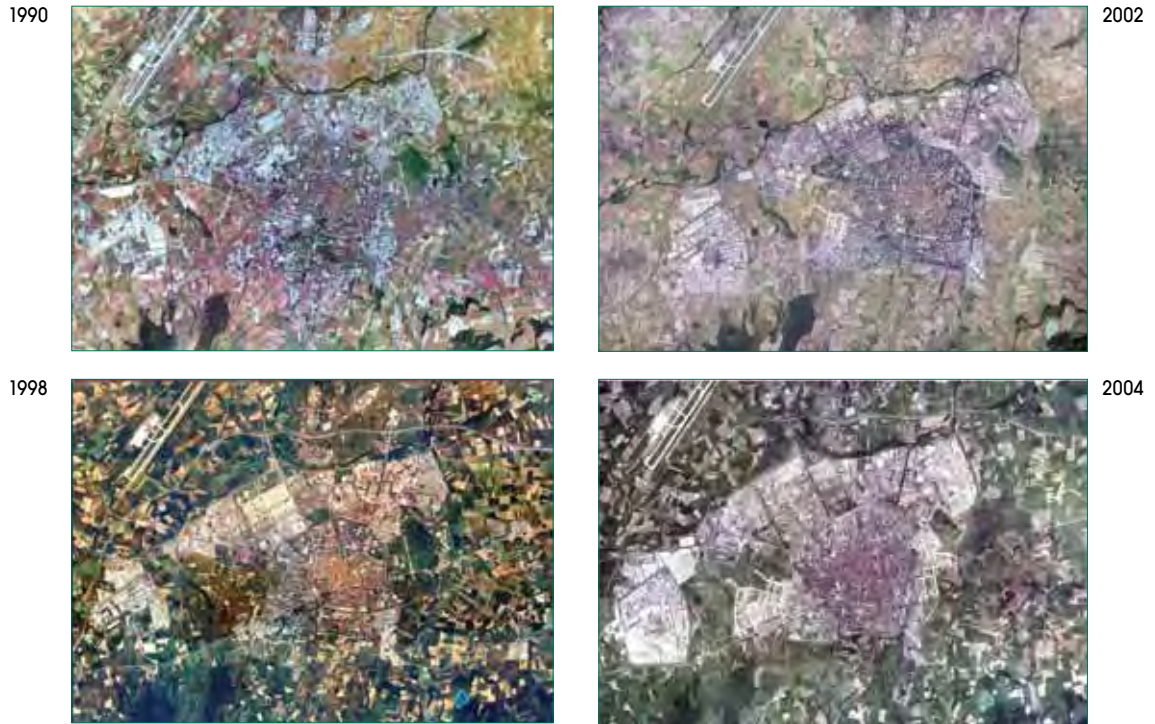
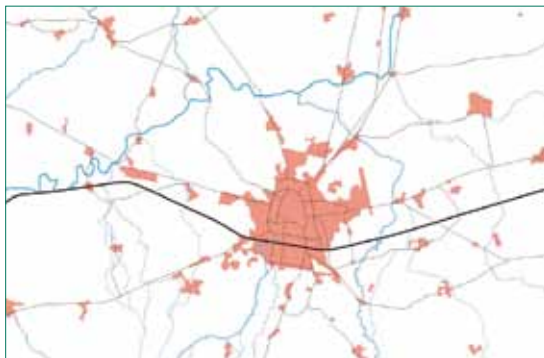


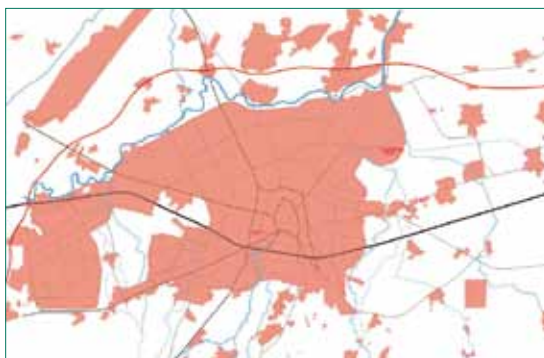
Figura 24. Evolución del casco urbano de Vitoria 1990-2004. (Sistema de Información Ambiental de Vitoria-Gasteiz, Centro de Estudios Ambientales).



Ocupación efectiva del suelo en 1957, antes de la etapa de desarrollo urbanístico de Vitoria-Gasteiz.



Ocupación efectiva del suelo en 2001, previa al proceso de desarrollo del PGOU 2000.



Ocupación efectiva del suelo en 2004, en pleno proceso de desarrollo del PGOU 2000.



Superposición del suelo ocupado en 2004 sobre el suelo clasificado por el PGOU 2000.

Tomando como referencia la ocupación efectiva del suelo en 1957, anterior al primer boom constructivo correspondiente al salto industrial de Vitoria, se puede comparar el crecimiento entre el periodo 1957-2001 y el periodo 2001-2004, posterior a la aprobación del

plan vigente. La superposición de las manchas de los momentos más significativos del proceso ofrece una imagen significativa del impacto en cuanto a ocupación del suelo del boom inmobiliario que ahora toca a su fin (Figura 25).

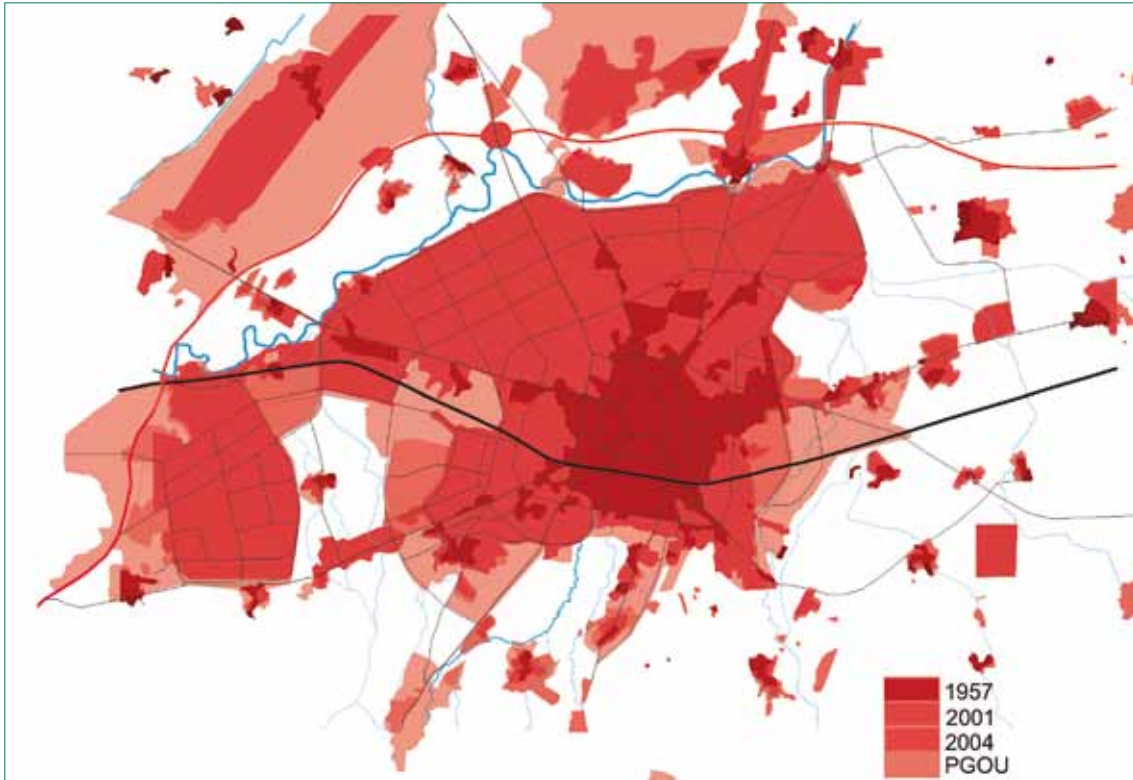


Figura 25. Superposición de la mancha de suelo ocupado en 1957, 2001 y 2004 sobre la totalidad de suelo comprometido por el PGOU 2000 en el entorno inmediato del casco urbano de Vitoria-Gasteiz.

4.6. Marco jurídico institucional ambiental

Vitoria-Gasteiz es la capital tanto del País Vasco como del Territorio Histórico de Álava. Para entender su marco institucional, hay que comenzar por constatar que el actual gobierno español confiere un alto porcentaje de autonomía política a las regiones, llamadas autonomías, en la organización institucional española. La Constitución de 1978, fruto del pacto político de la llamada Transición al gobierno democrático, definió un reparto de poder entre el gobierno central y las autonomías regionales, que les ha transferido a estas últimas muchas de las competencias del estado central anterior. Es una situación de hecho equiparable a países federales como Alemania o Austria. Esta profunda reestructuración del poder político y económico se ha desarrollado con gran celeridad a partir de la Ley de Transferencias de 1992. En el caso del País Vasco, además del poder legislativo y ejecutivo en muchas materias, su estructura recoge el reconocimiento de peculiaridades como la lengua propia, la cultura o la autonomía económica a través de acuerdos entre el País Vasco y el Estado Español.

Por otra parte, Vitoria-Gasteiz es también la capital del Territorio Histórico de Álava, un ámbito provincial con gestión independiente de impuestos y del gasto en el territorio a través de la Diputación Foral,

elegida por sufragio universal. El Territorio Histórico de Álava suma a Vitoria-Gasteiz otros 50 municipios de menor tamaño.

En lo relacionado con los temas de este informe GEO Ciudades, las competencias institucionales se reparten entre los cinco niveles de organización político-administrativa que se superponen en el territorio municipal de Vitoria-Gasteiz. La Unión Europea tiene mucho peso en temas de sostenibilidad y medio ambiente a partir de sus directivas de obligado cumplimiento. El Estado también mantiene un perfil alto en temas ambientales, como calidad del aire, usos del suelo, agua y energía o grandes redes de transporte. La Comunidad Autónoma es la entidad competente en temas de medio ambiente, urbanismo y vivienda, así como actividad económica, cohesión social, cultura o consumo. La Diputación Foral, que destina presupuestos a proyectos sociales, de actividad económica o de gestión de residuos, entre otros.

El Ayuntamiento constituye la administración local básica, la más próxima a la ciudadanía y la que, por ello y por el principio de subsidiariedad, abarca un mayor número de temas, desde la planificación urbanística hasta la elaboración de Agendas 21 o planes locales. El presupuesto municipal asciende a 474,5 millones de euros en 2007.

Por tanto, Vitoria-Gasteiz es una suerte de nodo institucional, en el que confluyen cinco administraciones, cada una de ellas con su presupuesto propio, sus prioridades políticas y estratégicas y su visión de futuro sobre el territorio. La vía de concertación entre administraciones se ha desarrollado con bastante eficacia en algunos temas relevantes. En otras ocasiones se producen sinergias interesantes entre las estrategias estatales, o regionales con los planes locales. Pero también existen superposiciones de ámbitos de trabajo o incluso desacuerdos en los planteamientos en un territorio institucional tan complejo.

Por lo que respecta a la sociedad civil, este municipio se caracteriza por una gran articulación tanto en los aspectos familiares y de red social de amigos, como en el porcentaje de personas que forman parte de asociaciones y organizaciones de todo tipo: cívicas, deportivas, culturales, en la aún asistencia masiva a espacios colectivos de fiesta o de convivencia, y en la presencia activa de la ciudad, su entorno y los procesos en los medios de comunicación, pese a las tendencias al desapego social y político y a la individualización de la actual sociedad. El hecho de ser una ciudad media, con masa crítica poblacional y un porcentaje sustantivo de personas que viven y trabajan en la misma ciudad contribuye a este fuerte vínculo con la ciudad.

El Ayuntamiento asume sus responsabilidades, a través de ocho áreas de gobierno: Hacienda y Presupuestos, Función Pública, Promoción Económica, Educación, Cultura y Deportes, Asuntos Sociales, Ordenación del Territorio y Vivienda, Medio Ambiente y Presidencia. La administración municipal se organiza en los departamentos de Urbanismo, Hacienda, Patrimonio y Presupuestos, Educación, Cultura, Salud y Consumo, Promoción Económica, Función Pública, Gestión de la Tecnología y Atención a la Ciudadanía, Intervención Social, Deporte, Medio Ambiente, Mantenimiento de Edificios municipales, Seguridad Ciudadana y Presidencia.

Además de la estructura funcional, cuenta con la Agencia de Renovación Urbana y tres empresas públicas municipales: TUVISA (transportes público urbano), AMVISA (gestión del agua) y Ensanche 21 (desarrollo de operaciones urbanísticas). En cooperación con el Gobierno Vasco desarrolla GILSA (actividad industrial) y Biogardélegui (aprovechamiento energético de residuos), y participa en otras empresas mixtas (CEIA, Parque Tecnológico de Álava SA, VIA, CTV o Hazibide), junto a la Diputación de Álava, o agentes económicos privados como el SEA (Empresarios Alaveses) o la Cámara de Comercio e Industria. La concertación con agentes económicos como las Cajas de Ahorro, los empresarios alaveses, o los promotores inmobiliarios es

una opción habitual en el desarrollo de los proyectos urbanísticos o de actividad económica de la ciudad.

En colaboración con el departamento de Medio Ambiente, trabaja, por último, el organismo autónomo Centro de Estudios Ambientales (CEA), con un mandato de investigación y formulación de objetivos estratégicos en la relación de la ciudad con el medio ambiente. En su etapa inicial se encuentra el Observatorio de Sostenibilidad Local, un innovador proyecto de seguimiento de los programas de sostenibilidad local.

El Ayuntamiento lidera varias líneas estratégicas de acción en la sostenibilidad (Agenda 21), en la promoción de la actividad económica (Plan Estratégico de ciudad) y en otros muchos temas. La experiencia exitosa de los Centros Cívicos le confiere un papel protagonista en la red Kaleidos de reflexión sobre las redes de proximidad a la ciudadanía, cuya gerencia se ubica en Vitoria-Gasteiz. El municipio participa en el desarrollo de varios proyectos europeos, de investigación en medio ambiente, cooperación internacional, igualdad de oportunidades, promoción del empleo y otros.

La población se agrupa en 25 barrios, a los que se añadirán en breve los nuevos desarrollos de Salburua y Zabalgana, y tres zonas rurales, que agrupan en 63 núcleos rurales a un 2,06% de la población. Los barrios son unidades de convivencia en su mayoría de pequeña y media escala, salvo Arriaga-Lakua que aloja a 26.095 personas y Sansomendi a 21.902 habitantes.

Las elecciones municipales de mayo de 2007 han concedido el gobierno al PSE-EE, que lidera la Junta de Gobierno y tiene en Patxi Lazcoz al actual alcalde. La continuidad de la gestión en los grandes temas estratégicos y el compromiso con la sostenibilidad se ha venido produciendo en las últimas décadas, pese al cambio de tendencias políticas tanto en la Alcaldía como en la Diputación Foral, y los diversos colores políticos en las instituciones que confluyen en el marco institucional aquí explicado.

4.7. Datos básicos del metabolismo urbano de Vitoria-Gasteiz: agua, energía y residuos

4.7.1. Agua: abastecimiento y saneamiento

En Vitoria-Gasteiz, la captación, tratamiento y distribución del agua para abastecimiento es gestionada por la empresa municipal Aguas Municipales de

Vitoria, S.A. (AMVISA). El sistema de abastecimiento utiliza cuatro puntos de captación para atender las necesidades de los diferentes grupos de usuarios.

- Embalse de Gorbea. Sólo suministra el 4% (40 l/seg.) de las necesidades de Vitoria-Gasteiz.
- Embalses del Zadorra (Ullibarri-Gamboa y Santa Engracia). Conectados entre sí y con una capacidad de 180 hectómetros cúbicos que hace de ellos los mayores del País Vasco. Son propiedad del Consorcio de Aguas de Bilbao, y de ellos se obtiene la mayoría, el 90% (725-750 l/seg.) del agua captada para el suministro de Vitoria-Gasteiz.
- Embalse de Albina. Sólo tiene 6 hectómetros cúbicos de capacidad, y actualmente no se usa para abastecimiento debido a la calidad del agua.
- Captación de Durana. Captación directa del río Zadorra, suministra el 6% (50 l/seg.) del total y podría alcanzar los 300 litros por segundo.

En total se captan anualmente unos 800 litros por segundo (en torno a los 25 Hm³), de los cuales el 90% procede de los embalses propiedad del Consorcio de Aguas de Bilbao. Todos los volúmenes captados, excepto los procedentes de los manantiales del Gorbea, son enviados a la ETAP de Araka (Tabla 6) donde reciben los tratamientos necesarios para su potabilización. El agua, una vez tratada, se almacena en dos depósitos con una capacidad de 30.000 metros cúbicos cada uno, que alimentan la red general de transporte que forma un anillo en torno a la ciudad. A dicha red de transporte se le inyecta el agua procedente de los manantiales del Gorbea.

Calidad y cantidad de agua necesaria son dos aspectos inseparables para garantizar un adecuado abastecimiento. En Vitoria-Gasteiz, la calidad del agua es controlada por AMVISA, que actúa como Unidad de Control y Vigilancia, en sus laboratorios de la Estación de Tratamiento de Aguas Potables (ETAP) de Araka, donde se realizan análisis físico-químicos y microbiológicos de las aguas de abastecimiento y de las aguas continentales. La calidad se controla en 53 puntos de muestreo de la red, en las salidas de los depósitos de almacenamiento y en 12 puntos de muestreo en grifos de los usuarios y los resultados analíticos obtenidos cumplen adecuadamente lo establecido en las normativas estatal y autonómica (R.D. 140/2003 y D. 178/2002).

La irregularidad de las precipitaciones, salpicadas de periodos más o menos prolongados de sequía, es una

de las presiones a que se ve sometido el sistema de abastecimiento. Presiones que en los años 1989 y 1990 dieron lugar a importantes restricciones de agua en la ciudad, debida a una reducción de las precipitaciones del 30-35%. Presiones que probablemente se incrementarán como consecuencia del cambio climático.

VOLÚMENES TRATADOS E.T.A.P. Araka		VOLÚMENES TRATADOS EN LA EDAR	
AÑO	Hm ³	AÑO	VOLUMEN TRATADO Hm ³
2000	23,6	2000	26,62
2001	24,5	2001	28,38
2002	23,8	2002	30,42
2003	24,0	2004	36,81
2004	22,8	2005	36,5
2005	23,0	2006	32,1
2006	22,6	2007	30,8
2007	20,9	2008	32,4
2008	20,2		

Tabla 6. Araka (Fuente: AMVISA).

Tabla 7. Volúmenes de agua tratados en la EDAR (Boletín 2009. Agenda 21).

La red de saneamiento recoge las aguas residuales de la ciudad y las conduce hasta la Estación Depuradora de Aguas Residuales (EDAR) de Crispijana, situada en la margen izquierda del río Zadorra.

Aunque muy extendida, la red de saneamiento no alcanza a la totalidad de las viviendas, ya que parte de los núcleos rurales tienen que recurrir a sistemas locales de tratamiento (un 2% de las cerca de 100.000 viviendas del municipio).

El total de volúmenes tratados en la EDAR de Crispijana ascendió a 32,4 hectómetros cúbicos (Tabla 7). Volumen sensiblemente superior al agua introducida en la red de abastecimiento debido a las aguas pluviales y a la incorporación del cauce de algunos de los arroyos del Sur a la red de saneamiento.

4.7.2. Energía: producción y consumo

El consumo interior bruto de energía durante 2006 fue de 559.659 toneladas equivalentes de petróleo (tep) (Tabla 8), lo que representa un consumo bruto unitario de 2,44 tep por habitante y año. Los derivados del petróleo y el gas natural son los principales componentes, representan el 82,23% de consumo interior bruto total. Destacar asimismo que el importante peso de consumo de gas natural se explica por ser Vitoria-Gasteiz una ciudad pionera en la utilización de esta fuente energética, y por el consumo de gas para alimentar central de cogeneración de Michelin.

CONSUMO INTERIOR BRUTO (tep). 2006		
TIPOS DE ENERGÍA	TEP	%
• Derivado del petróleo	243.599	43,52
• Gas natural	216.654	38,71
• Energía eléctrica	96.729	17,28
• Energías renovables	2.677	0,47
TOTAL	559.659	100,00

Tabla 8. Consumo interior bruto de energía. (Fuente: Plan Local de la Energía).

La energía procedente de las fuentes renovables apenas representa el 0,47% del consumo interior bruto total, dado su escaso aprovechamiento actual. La principal aportación a las energías renovables procede de la planta de valorización energética de biogás del vertedero de Gardelegui, de 650 Kw. Instalados. En la EDAR de Crispijana también se genera biogás, que es utilizado en su totalidad para alimentar la planta.

CONSUMO FINAL POR TIPO DE ENERGÍA. 2006		
TIPOS DE ENERGÍA	TEP	%
• Derivado del petróleo	242.011	45,41
• Gas natural	136.269	25,57
• Energía eléctrica	127.801	23,98
• Energías renovables	492	0,09
• Energías derivadas	26.321	4,93
TOTAL	532.920	100,00

Tabla 9. Consumo final por tipo de energía. (Fuente: Plan Local de la Energía).

El consumo de energía final en Vitoria-Gasteiz ascendió en 2006 a 532.920 tep (Tabla 9, Gráfico 3), lo que representa un consumo unitario de 2,33 tep, 2 tep por habitante y año. Al comparar este consumo unitario con el de otros ámbitos territoriales como el País Vasco (2,6 tep), España (2,4 tep) o la Unión Europea de 15 países (2,8 tep), se observa que Vitoria-Gasteiz tiene el menor consumo per cápita de energía final de todos los ámbitos.

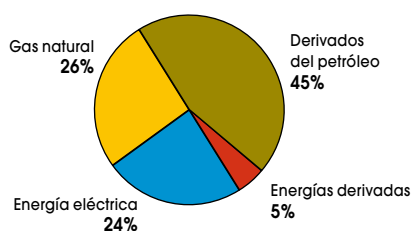


Gráfico 3. Consumo final por tipo de energía.

ESTRUCTURA CONSUMO FINAL ENERGÍA. VITORIA-GASTEIZ Y ÁMBITOS (%).				
TIPOS DE ENERGÍA	UE-15	ESPAÑA	PAÍS VASCO	VITORIA-GASTEIZ
• Derivado del petróleo	50,32	57,96	39,14	45,42
• Gas natural	22,47	15,48	22,35	25,58
• Energía eléctrica	18,77	20,41	28,93	23,98
• Energías derivadas	2,20	-	2,40	4,94
• Energías renovables	3,64	3,98	4,32	0,09
• Combustibles sólidos	2,59	2,15	2,86	0,0
TOTAL	100,00	100,00	100,00	100,00

Tabla 10. Estructura del consumo final de energía. Vitoria-Gasteiz y ámbitos. (Fuente: Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, EVE, SGE. Los datos de la UE-15 proceden de la AIE y son de 2002).

El análisis de la estructura del consumo final de energía en Vitoria-Gasteiz (Tabla 10) y en los otros ámbitos analizados muestra significativas diferencias que dotan de cierta especificidad al consumo de Vitoria-Gasteiz.

El consumo de combustibles sólidos es muy escaso, sólo se conoce el uso de pequeñas cantidades de coque en actividades industriales. Los derivados del petróleo son los productos energéticos más utilizados en el consumo final de la energía, representan el 45,42% del total, porcentaje superior al del conjunto del País Vasco pero inferior al de la U.E-15 y significativamente menor que el del territorio español. El gas natural es el segundo producto energético más consumido en Vitoria-Gasteiz, representa el 25,58% del consumo total y refleja un consumo sensiblemente superior al de los otros ámbitos, hecho que explicaría, en parte, el menor consumo de derivados del petróleo respecto al ámbito español y europeo. El consumo de energía eléctrica, 23,98% del total, es el tercero en importancia y, al contrario de los que ocurría con los derivados del petróleo, su consumo es menor que el del País Vasco, pero superior al de los otros ámbitos, lo que también influye en el citado menor consumo de derivados del petróleo. El consumo de energía directa procedente de fuentes renovables es muy escaso, tanto en valores absolutos como porcentuales, apenas representa el 0,09% del total de energía consumida. Comparándolo con otros ámbitos territoriales (País Vasco 4,32%, España 3,98% y EU-15 3,64%) se observa una muy escasa implantación de las energías renovables en Vitoria-Gasteiz.

CONSUMO FINAL DE ENERGÍA POR SECTORES. VITORIA-GASTEIZ (2006)		
SECTORES	TEP	%
• Industria	183.229	34
• Residencial	81.548	15
• Servicios	48.654	9
• Primario	6.134	1
• Transporte	213.355	41
TOTAL	532.920	100

Tabla 11. Consumo final de energía por sectores. (Fuente: Plan Local de la Energía).

ESTRUCTURA CONSUMO FINAL DE ENERGÍA POR SECTORES (%) VITORIA-GASTEIZ Y ÁMBITOS.				
SECTORES	UE-15	ESPAÑA	PAÍS VASCO	VITORIA-GASTEIZ
• Industria	26,52	34	45,89	34
• Transporte	32,96	38	33,36	41
• Usos Diversos	40,52	27,9	20,75	25

Tabla 12. Estructura del consumo final de energía por sectores. Vitoria-Gasteiz y ámbitos. (Fuente: los datos de Vitoria-Gasteiz proceden del Plan Local de la Energía y son de 2006. Los del País Vasco proceden de EVE y están referidos a 2006. La información de España es de la SGE y están referidos a 2006. Los datos de la UE-15 proceden de la Eurostat y son de 2006).

El consumo final de energía por sectores en Vitoria-Gasteiz (Tabla 11) muestra que el principal consumo corresponde al transporte, que en 2006 consumió 213.355 toneladas equivalentes de petróleo, lo que representa el 41% del consumo final total. El sector industrial consumió el 34% del total, los hogares consumieron el 15%, el sector servicios el 9% y el sector primario el 1%. La causa principal de las significativas diferencias entre la distribución del consumo en Vitoria-Gasteiz y el conjunto del País Vasco (Tabla 12) estaría en el fuerte peso de la industria, con los importantes consumos energéticos de Vizcaya.

El análisis del consumo unitario de energía del sector transporte sigue mostrando la importancia del mismo respecto a los otros ámbitos territoriales (Tabla 43). En 2006, el consumo por habitante en Vitoria-Gasteiz ascendió a 0,93 toneladas equivalentes de petróleo, dato que contrasta con el tipo de ciudad -de pequeño-mediano tamaño- que es Vitoria-Gasteiz, y a la que se le supone una menor necesidad de transporte motorizado que la de ciudades de mayor tamaño.

El Gas Natural es el segundo producto energético más utilizado en el consumo interior bruto del término municipal, representa el 38,71% del total. Por sectores (Tabla 13), el mayor consumo corresponde a la cogeneración con el 37% del total, seguido del sector industrial (36% del total). El consumo en los hogares representa el 21% del total y en el sector servicios el 6%.

CONSUMO DE GAS NATURAL POR SECTORES. 2006		
SECTORES	Mwh PCI	%
• Industria	920.925	36
• Residencial	522.595	21
• Servicios	141.458	6
• Cogeneración	934.400	37
TOTAL	2.682.694	100

Tabla 13. Consumo de gas por sectores. (Fuente: Plan Local de la Energía).

CONSUMO DE ELECTRICIDAD POR SECTORES. 2006		
SECTORES	Mwh	%
• Industria	818.602	55
• Residencial	259.557	18
• Servicios	376.935	26
• No clasificados	17.374	1
TOTAL	1.472.486	100

Tabla 14. Consumo de electricidad por sectores. (Fuente: Plan Local de la Energía).

El consumo de energía eléctrica (Tabla 14) representa el 24% del consumo final de energía. Por sectores, el industrial es, con diferencia, el mayor consumidor con un 55% del consumo total. El sector servicios, con el

26%, y el sector residencial, con el 18%, son los otros sectores que consumen energía eléctrica en el término municipal.

El consumo de combustibles sólidos en Vitoria-Gasteiz es prácticamente inexistente, en comparación con el conjunto del consumo final de energía. Los productos energéticos derivados del petróleo son los de mayor importancia en el consumo final de energía, representan el 45% del consumo total, incluidos los gases licuados del petróleo. El gasóleo es el producto más utilizado, representa el 80% del consumo total. La gasolina, con el 14% de consumo, es el otro producto más utilizado (Tabla 15). El elevado consumo, tanto de gasóleo como de gasolina, está relacionado con las necesidades del sector industrial así como del sector transporte.

CONSUMO DERIVADOS DEL PETRÓLEO SEGÚN TIPO. 2006		
PRODUCTOS	TEP	%
• Gasolinas	34.505	14
• Gasóleos	193.297	80
• Querosenos	9.748	4
• Fuelóleos	4.092	1
TOTAL	241.643	100

Tabla 15. Consumo de derivados del petróleo según tipos. (Fuente: Plan Local de la Energía).

Los gases licuados del petróleo (GLP) son una pequeña parte de los productos derivados del petróleo y se utilizan principalmente envasados en bombonas para usos domésticos (Tabla 16).

CONSUMO GASES LICUADOS DEL PETRÓLEO (GLP). 2006		
TIPO	TEP	%
• Envasado	1.309	67
• Granel y canalizado	647	33
TOTAL	1.956	100

Tabla 16. Consumo de gases licuados del petróleo (GLP). (Fuente: Plan Local de la Energía).

4.7.3. Generación de residuos/recursos

El censo más completo de los residuos generados en Vitoria-Gasteiz (Tabla 17), es el que se refiere a los residuos sólidos urbanos que alcanzó la cantidad de 503.675 t en 2006. De esta cantidad la mayor parte corresponde a residuos de construcción y demolición, escombros, con 395.253 t en las que no se han contabilizado las tierras de excavación. Estos residuos, hasta la reciente puesta en marcha de la nueva planta de residuos de construcción y demolición (RCDs) de Gardelegui eran recogidos en masa y depositados en el vertedero de Gardelegui.

RECOGIDA DE RSU EN VITORIA-GASTEIZ (1997-2006)							
TIPOS		1997			2006		
		t	Kg/hab/año	Kg/hab/día	t	Kg/hab/año	Kg/hab/día
RD	En masa	54.018	248,2	0,68	52.271	226,7	0,62
	FIRSE	5.509	25,3	0,07	16.478	71,5	0,20
	RPdH	24	0,1	0,00	450	2,0	0,01
	RV	658	3,0	0,01	2.454	10,6	0,03
RICSA	En masa	12.902	59,3	0,17	13.480	58,5	0,16
	RSE (p/p)	0	0,0	0,00	4.289	18,6	0,05
PODAS	Leñosos	3.180	14,6	0,04	3.698	16,0	0,04
	Césped	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d
	Hojas	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d
LODOS	35% materia seca	33.823	155,4	0,43	15.302	66,4	0,18
RCD	Escombros	247.090	1.135,0	3,11	395.253	1.714,1	4,70
TOTAL		357.204	1.641,4	4,50	503.675	2.184	5,98

Tabla 17. Recogida de residuos sólidos urbanos en Vitoria-Gasteiz 1997-2006.

Este censo, sin embargo, no permite clasificar los residuos por materiales totales de forma desagregada y, en aquellos materiales que sí se presentan de esta forma, no se identifican con arreglo a código alguno de clasificación (Ley de residuos, CER...). Las dificultades para evaluar la generación de residuos emitidos a la atmósfera, impiden conocer el censo total de estos residuos, de los cuales tan sólo respecto al anhídrido carbónico (CO₂) podemos contar con datos aproximados.

En 2006, los residuos domésticos sumaron un total de 71.653 t, lo que equivale a 310,8 kg/hab/año ó 0,86 kg/hab/día; de los cuales, la bolsa de basura recogida en masa representó la mayor parte (52.271 t).

Los residuos procedentes de actividades comerciales e institucionales (RICSA), fueron 17.769 t, equivalentes a 77,1 kg/hab/año ó 0,21 kg/hab/día.

El total de los residuos domiciliarios (domésticos, comerciales e institucionales), alcanzó en 2006 la cantidad de 89.422 t.

Se recogieron 15.302 t de lodos de la EDAR de Crispijana (35% de m.s.) y 3.698 t de residuos leñosos procedentes de podas y jardines.

COMPOSICIÓN Y SISTEMAS DE RECOGIDA DE LOS RESIDUOS SÓLIDOS DOMICILIARIOS DE VITORIA-GASTEIZ EN 2004														
MATERIALES EXISTENTES EN LOS RSU (2004)	RECOGIDA EN MASA		RECOGIDAS SELECTIVAS										TOTAL MATERIALES	
	RESIDUOS DOMÉS (BdB)	RICSA	RESIDUOS DOMÉSTICOS Y R. PODAS Y JARDINES								RICSA		%	t
			ENVASES LIGEROS		CONT. ESPECÍFICO		RP, RV, RPJ, GARB.		%	t	%	t		
	% TOTAL	t	% TOTAL	t	% TOTAL	t	% TOTAL	t					% TOTAL	t
PAPEL-CARTÓN	16,89	8.862	22,67	2.799	13,75	333	100	8.286	s/d	1 ⁽⁶⁾	100	3.982	s/d ⁽⁹⁾	24.263
PLÁSTICOS	13,58	7.125	18,32	2.262	52,88	1.280	-	-	s/d	s/d	s/d	s/d ⁽⁸⁾	s/d ⁽¹⁰⁾	10.667
VIDRIO	8,68	4.554	8,67	1.070	0,58	14	100	4.432	s/d	s/d	100	243	s/d ⁽¹⁰⁾	10.313
METALES	8,10	4.250	9,87	1.217	11,17	270	0	0	s/d	330 ⁽⁶⁾	s/d	s/d ⁽⁸⁾	s/d	6.067
CELULÓSICOS	3,65	1.915 ⁽¹⁾	10,52	1.299 ⁽¹⁾	0,98	24	0	0	s/d	3.222 ⁽⁵⁾	100	63 ⁽¹⁾	s/d ⁽¹⁰⁾	6.523
BRIK	2,15	1.128	1,36	168	12,6	305	0	0	s/d	s/d	s/d	s/d ⁽⁸⁾	s/d ⁽¹⁰⁾	1.601
OTROS	3,52	1.847 ⁽²⁾	3,52	441 ⁽²⁾	5,23	127	0	0		1.915 ⁽⁷⁾	100	21 ⁽⁸⁾	s/d ⁽¹⁰⁾	4.351
TEXTILES	-	⁽⁴⁾		⁽⁴⁾	0,33	8	100	304	s/d	8 ⁽⁶⁾	0	0	s/d ⁽¹⁰⁾	320
R. PELIGROSOS	0,59	310	0,7	86	0	0	-	-(12)	s/d	154	-	225	s/d ⁽¹¹⁾	775
MAT. ORGA ⁽³⁾	42,75	22.430	24,31	3.002	2,48	60	0	s/d	s/d	s/d	0	0	s/d ⁽¹⁰⁾	25.492
	99,91	52.469	99,99	12.349	100,00	2.421	-	13.022	-	5.328	-	4.534	-	90.372

⁽¹⁾ Maderas; ⁽²⁾ Tierras, cenizas, gomas, textiles, cueros y otros; ⁽³⁾ Restos de comida y similares; ⁽⁴⁾ Incluidos en otros; ⁽⁵⁾ RPJ 3.180 t.; T.Em (42 t.); ⁽⁶⁾ TR. Emaús; ⁽⁷⁾ RV; ⁽⁸⁾ Envases ligeros 21 t, sin datos sobre % de plásticos, brik, metales...; ⁽⁹⁾ Próximo al 100, falta Garbigunes; ⁽¹⁰⁾ Falta voluminosos y/o Garbigunes; ⁽¹¹⁾ Próximo al 100%; ⁽¹²⁾ Incluidos en RPdH, Garbigunes.

Tabla 18. Composición y sistemas de recogida de los residuos sólidos domiciliarios de Vitoria-Gasteiz en 2004. Elaboración propia.

En 2004, los residuos domésticos sumaron un total de 70.061 t, lo que equivale a 308,4 kg/hab/año ó 0,85 kg/hab/día; de los cuales, la bolsa la basura recogida en masa representó la mayor parte (52.469 t), cantidad que hasta la puesta en marcha de la nueva planta de biometanización y compostaje de Jundiz se depositaba en su totalidad en vertedero, sin que ninguno de los materiales componentes de la misma fuera objeto de selección con destino a su aprovechamiento. Un total de 17.592 t de diversos materiales fueron objeto de recogida selectiva mediante diversos sistemas (domiciliaria, aportación al contenedor mono material y última material, aportación a punto verde móvil (PVM) y a garbigunes). 154 t corresponden a residuos peligrosos del hogar (Tabla 18).

Los residuos procedentes de actividades comerciales e institucionales (RICSA), fueron 16.882 t, equivalentes a 74,3 kg/hab/año ó 0,21 kg/hab/día. De esta cantidad fueron recogidos en forma selectiva puerta a puerta, 4300 t de diversos materiales y 225 t de residuos peligrosos.

El total de los residuos domiciliarios (domésticos, comerciales e institucionales), alcanzó en 2004 la cantidad de 86.890 t.

Por último, se recogieron 28.531 t de lodos de la EDAR de Crispijana (25% de m.s.) y 3.180 t de residuos leñosos procedentes de podas y jardines que, en su totalidad, fueron depositados en el vertedero. Respecto al resto de los RSU generados en Vitoria-Gasteiz (procedentes de la limpieza viaria y de parques y jardines, vehículos fuera de uso...) no se tiene información.

En total, se han recogido por separado 24.506 t en 2004 (25% del total domiciliario), destinándose a su aprovechamiento 19.112 t, lo que equivale a un 22% del total de las 86.890 t recogidas.

LAS PRESIONES BÁSICAS SOBRE EL MEDIO AMBIENTE Y LA SOSTENIBILIDAD EN VITORIA-GASTEIZ



5. LAS PRESIONES BÁSICAS SOBRE EL MEDIO AMBIENTE Y LA SOSTENIBILIDAD EN VITORIA-GASTEIZ

No es éste el lugar donde analizar de forma detallada el conjunto de presiones o amenazas que a nivel global contribuyen a la divergencia entre los criterios y objetivos de sostenibilidad y las estrategias y políticas concretas a la escala local, pero consideramos imprescindible hacer mención de modo muy escueto a las mismas, aunque sea sólo con el objeto de hacer palpable el marco y las reglas del juego que sin duda limitan las posibilidades de acción desde lo local. Ello es importante no sólo desde una perspectiva de búsqueda del rigor conceptual, sino sobre todo como forma de indagar en cuáles son los ámbitos donde la acción local puede ser más eficaz y mensurable a nivel inmediato y aquellos en donde, al estar fuera de alcance la posibilidad de introducir cambios fundamentales a corto plazo desde lo local, debe primar fundamentalmente el valor ejemplar que pueda ayudar a crear vectores de contracorriente a nivel global.

Por otra parte, el carácter de este informe como el primero que se lleva a cabo dentro del ámbito europeo según el proyecto GEO Ciudades hacía aconsejable, tal como hemos expuesto en la introducción, una exposición de carácter generalista que ayude a la mejor comprensión de cuáles son los principales factores que condicionan a nivel europeo la intervención urbana desde la óptica de la sostenibilidad.

Dado el carácter intrínsecamente transversal y multisectorial de las presiones, cada una de las cuales extiende sus impactos hacia diversos sectores, a su vez interrelacionados, en este capítulo no se ha seguido la estricta estructura sectorial de los restantes, sino que se ha buscado individualizar adecuadamente cada uno de los factores de presión identificados.

5.1. Factores básicos de presión a la escala europea

5.1.1. Dependencia global de los combustibles fósiles

Cada vez resulta más evidente que nos encontramos cerca de lo que se viene denominando “pico del petróleo”, es decir que nos acercamos, si no estamos ya inmersos, al momento en el cual el flujo global de combustible fósil no se va a poder incrementar si no es a costa de enormes inversiones para su

extracción, que lo harían inviable desde el punto de vista económico. Según vaticinan gran parte de los informes realizados, los desajustes entre la oferta y la demanda no serán repentinos, sino que se producirán de forma paulatina y se manifestarán mediante subidas progresivas del precio.

Dejando de lado las discusiones sobre la fecha en que se producirá el “pico del petróleo”, lo que parece evidente es que estamos entrando en una época en que los combustibles fósiles han dejado de ser baratos y en que, además, se está tomando conciencia de su carácter de recurso no renovable, que más tarde o más temprano se agotará en función de la viabilidad de extracción, y que, por lo tanto, no podrá ser utilizado por las generaciones futuras.

El gas natural, junto con los derivados del petróleo, es la otra fuente fósil de importancia para el suministro energético, y también está entrando en su fase de máxima producción, aunque los informes técnicos retrasan su “pico” unos años respecto al del petróleo.

Esta nueva situación de los recursos fósiles afectará de forma significativa al actual sistema energético de Vitoria-Gasteiz, debido a su fuerte dependencia de los combustibles fósiles y al crecimiento continuo de la demanda.

5.1.2. Sobreconsumo y obsolescencia

Naciones Unidas, en su declaración oficial con motivo de la Cumbre de la Tierra de 2002 determina que “las principales causas de que continúe deteriorándose el medio ambiente mundial son las modalidades insostenibles de consumo y producción, particularmente en los países industrializados”, urgiendo a revisar estos modelos insostenibles, recurriendo a alternativas de consumo responsable.

La huella ecológica de las ciudades europeas sobrepasa claramente la capacidad de carga del territorio en el que se asienta debido a patrones de movilidad y crecimiento insostenibles, pero también a un ritmo frenético de consumo y obsolescencia de los productos. Este modo de vida generalizado está en la base de temas de difícil resolución como la generación y tratamiento de residuos o el agotamiento creciente de suelo, energía y materiales. La sociedad industrial ha centrado tradicionalmente su atención en la producción de objetos, con lo que se ha dado prioridad siempre a los requerimientos del producto principal de cara a la satisfacción de necesidades del

mercado. El consumo de materias primas (recursos naturales) y la correspondiente generación de residuos, ha permanecido hasta la fecha en un segundo plano.

Consumir es utilizar o gastar productos y recursos naturales para satisfacer necesidades o deseos. La sociedad de consumo ha inducido un complejo sistema que centra en los objetos las expectativas de satisfacción de la población, derivando mediante la publicidad los deseos o necesidades de todo tipo a la compra y utilización de productos y bienes. El modelo no es universalizable, y por tanto es éticamente inadmisibles, pero está extendido como referente por todo el mundo occidental. La compra continua de numerosos objetos, muchos de ellos con un proceso de obsolescencia programada desde el propio diseño, forma parte de una ceremonia de mantenimiento del estatus social, que caracteriza a las clases medias de las sociedades industrializadas.

El consumo está asociado a la producción, y es un elemento determinante para mantener equilibrado el ciclo económico. Las familias españolas han pasado de centrar su consumo en la alimentación, el 60% del consumo familiar en los años 60, como es el caso aún en muchos ámbitos del planeta, a destinar a este fin el 30% de sus ingresos sólo dos décadas después. Lastrado en gran parte por el peso de las hipotecas inmobiliarias necesarias para conseguir un alojamiento, el endeudamiento de las familias españolas es preocupante, con un porcentaje que supera el 60% del PIB nacional, según un informe internacional reciente.

Los análisis del consumo hablan de la "horizontalización de la demanda" (Nueno, 2006), explicando una tendencia a la universalización de un consumo creciente, que, de hecho, supera claramente la capacidad social de ganar dinero para pagarlo. El consumo constituye un medio de lograr una identidad deseada o aspiracional. La oferta global contribuye a ofrecer toda una serie de productos que inducen al consumo de objetos o servicios que hace una década ni siquiera existían. La industria se afana en diseñar y producir nuevos objetos que tengan la capacidad de hacerse imprescindibles en un tiempo récord y generalizar en el amplio mercado global.

5.1.3. Alimentación basada en el sobreconsumo de proteínas animales

Incluso los patrones alimentarios han virado hacia la insostenibilidad. Pese al prestigio de las denominadas dietas mediterráneas, la tendencia de los últimos

tiempos es a un porcentaje creciente de proteína animal en la dieta. La mayor parte de la población del planeta mantiene aún dietas predominantemente vegetarianas, por diversas razones, económicas, espirituales o culturales. Pero en nuestro entorno, la alimentación se basa en un alto consumo de proteínas animales. El equilibrio de las dietas de alimentación hacia un patrón más vegetariano es una de las claves para reducir la huella ecológica en los escenarios prospectivos españoles calculados mediante la huella ecológica.

La producción intensiva de carne y la cría industrial de animales para el consumo se ha revelado como un proceso netamente insostenible. La ganadería industrial es responsable del 18% de las emisiones mundiales de CO₂, produce el 65% de las emisiones de óxido nítrico (casi trescientas veces más contaminante que el CO₂), del 37% del metano de origen humano y el 64% del nitrógeno que contribuye a los peligrosos fenómenos de acidificación de los ecosistemas, con efectos como la lluvia ácida. El balance de energía necesario para producir carne, huevos o leche, en un análisis LCA¹⁷ oscila entre la ratio 4:1 a 54:1 respecto a un modelo basado en la producción de vegetales, fruta, legumbres, grano y semillas.

Un 70% del grano producido en Estados Unidos, según su Departamento de Agricultura, tiene como fin el engorde del ganado para carne. El proceso es responsable de la mitad del consumo de agua y del uso del 80% del suelo cultivado. Y genera un volumen de excrementos superior en un 30% al total producido por la población estadounidense, sin contar con sistemas filtrado y depuración de sus vertidos similares a los empleados en zonas urbanas.

5.1.4. Auge de la agroindustria

Las actividades agrarias de las últimas décadas se han caracterizado por un fuerte proceso de industrialización que ha dado lugar a lo que se viene a denominar agroindustria o agroquímica. Proceso que, sin duda, ha tenido importantes consecuencias a escala mundial en aspectos como la productividad de las tierras de cultivo, que durante el siglo XX triplicaron su rendimiento, y que en el caso de cultivos como los cereales el rendimiento se multiplicó por cinco. Este proceso de industrialización tuvo como pilares básicos los siguientes:

- Mecanización de las labores agrarias y la pérdida de efectivos agrarios.
- Empleo masivo de productos fertilizantes y fitosanitarios.

¹⁷ Life Cycle Analysis (Análisis del Ciclo de Vida)

- Incremento considerable de las superficies de regadío.
- Introducción de variedades vegetales y animales modificadas genéticamente.
- Pérdida del papel hegemónico de la producción agraria frente a la industria y la distribución agroalimentaria.

Si importantes han sido los logros del proceso de industrialización de la actividad agraria, no menos importantes han sido los impactos negativos que dicho proceso ha tenido sobre recursos esenciales como los suelos, el agua, el aire, la biodiversidad, el paisaje o la propia salud de los seres vivos.

5.1.5. Cultura del automóvil

En las últimas décadas se ha generalizado la tendencia a asociar movilidad con motorización: la buena coyuntura económica ha consolidado la dependencia respecto al motor de la mayoría de los desplazamientos, y, en particular, el uso universal del automóvil privado. El transporte público se plantea de hecho como una alternativa para aquellos que no disponen o no pueden utilizar un vehículo propio, estigmatizados socialmente como grupo cautivo de los transportes colectivos. Otros modos como el peatonal o la bicicleta se asocian a desplazamientos no necesarios o deportivos sin valorar sus posibilidades como modos de transporte. De hecho la intermodalidad se entiende en este contexto como interfaz entre el modo automovilístico y el transporte público.

En este estado de opinión irreflexivo, el marco institucional y económico apoya por defecto la extensión de la compra y utilización del automóvil, considerándose la hipermotorización como un indicador de progreso y la dependencia del vehículo como un elemento de prestigio social. Se considera generalizada la posesión de un coche o más por familia, cuando la realidad es que aún existe un porcentaje amplio de la ciudadanía que no tiene coche o no puede acceder a su uso (por edad, condición u organización familiar). La creación de infraestructuras exclusivamente planificadas para la circulación motorizada y, más concretamente, para el tráfico de vehículos privados está considerada como un elemento indiscutible de progreso.

El coche privado se presenta como un objeto de deseo y de prestigio para la mayoría de la población. La no consideración e infravaloración de los costes externos asociados a este modelo hacen de este modo el más confortable y a menudo, el más económico, y por

tanto el preferido para la mayoría de la población. La velocidad o el derecho al uso en exclusiva del espacio público para circular o incluso aparcar el vehículo privado tienen estatus de derechos universales en esta cultura del automóvil, apoyada por la importancia de la industria automovilística en las economías europeas.

Es únicamente en las últimas décadas cuando se plantea una revisión de su predominio en los momentos y lugares en que los impactos de su uso se hacen más patentes (problemas de congestión, de contaminación excesiva, de salud) o en relación al protagonismo del modelo de transporte en las tendencias insostenibles de nuestra sociedad, desde supuestos más bien teóricos como los principios de la movilidad sostenible o de la desvinculación del transporte privado con el crecimiento económico; o desde la práctica con la recuperación del espacio público o las demandas sociales de calmar el tráfico, controlar la contaminación o la accidentabilidad.

En el marco del urbanismo, se asume como error de razonamiento la tendencia continuada a adaptar la ciudad al automóvil, en lugar de optar por el proceso contrario, o el error conceptual de rechazar la calle o la plaza como elementos urbanos configuradores de la ciudad en el urbanismo funcionalista del siglo XX. Errores que se intentan corregir en los planteamientos de urbanismo y transporte integrados y planes de movilidad sostenible desarrollados en los últimos años.

El análisis desde presupuestos ambientales y, en particular el seguimiento de los procesos causantes del cambio climático, han destacado el modelo de transporte como responsable en un alto porcentaje de problemas crecientes como la contaminación atmosférica y su incidencia en la calidad del aire.

5.1.6. Dispersión urbana

Los problemas de congestión y degradación ambiental en el entorno urbano están en el origen de una fuga social del centro de las ciudades, que deviene en difusión de patrones urbanos de vida en un campo, que deja de serlo para convertirse en no-ciudad y no-campo, en espacio urbano difuso y discontinuo de enorme impacto ambiental negativo. Las consecuencias del no hacer en las zonas consolidadas se traducen en consumo de suelo, generación de transporte en los modos menos sostenibles, imposibilidad de llevar modos de vida adecuados al nuevo marco ambiental y nueva presión sobre la ciudad en un círculo vicioso de congestión, dispersión y congestión difusa que afecta a un territorio cada vez más amplio.

La tendencia es a expandir el tejido residencial en un territorio que sobrepasa los límites de la ciudad compacta y se apoya en las infraestructuras viarias, en el peor de los casos, y/o ferroviarias, en los países donde la planificación es más efectiva. Es un fenómeno nacido en el urbanismo estadounidense de la posguerra que recoge las utopías de la ciudad jardín y que se extendió rápidamente al marco europeo en el siglo XX. Esta urbanización dispersa es cautiva del transporte privado, de la seguridad privada, de los grandes centros de actividad económica comercial o dotacional asimismo situados en el espacio no urbano y accesibles principalmente en vehículo privado. Su éxito está también relacionado con el gradiente de precios del suelo, y por tanto, de la vivienda en función de su distancia al centro consolidado. El éxito del modelo, que refuerza deseos de individualidad y autonomía familiar se traduce en un enorme consumo de suelo en estructuras de muy baja densidad de pobre eficacia en temas como las infraestructuras comunes y de falta de alternativas en temas como el transporte colectivo, la creación de espacios de convivencia o la seguridad. El modelo implica la descentralización de los equipamientos, grandes dotaciones y centros de trabajo, primando localizaciones de fácil acceso y aparcamiento en automóvil, vaciando de contenido y actividad los centros urbanos, como es notorio en la evolución de gran parte del urbanismo anglosajón.

El coste de la desurbanización y de la deslocalización de los elementos urbanos no se evalúa habitualmente. En Estados Unidos este tipo de modelo ha provocado crisis fiscales de los ayuntamientos locales. Sólo se tiene en cuenta el deseo de mayor independencia y calidad de vida de las familias que optan por alejarse de los problemas de vecindad, de congestión, de salud, de falta de adecuación de la ciudad existente para los niños, empujados por la imposibilidad de compra de la vivienda deseada en el centro a causa de los altos precios inmobiliarios.

5.1.7. Mantenimiento de los factores de exclusión social

La buena situación económica global de los países europeos no impide que una parte de la población permanezca ajena al bienestar conseguido. Las desigualdades económicas y sociales permanecen en los buenos ciclos económicos y aumentan en los tiempos de crisis, enquistándose especialmente en las zonas urbanas, que atraen a la población en busca de empleo. La cohesión económica y social es uno de los elementos importantes de la reflexión actual sobre políticas urbanas, hasta el punto de haberse

constituido en uno de los ejes de la política europea, según consta en el Tratado de Maastricht.

Abordar los problemas de cohesión o inclusión social es un tema difícil. La utilización de indicadores agregados económicos a nivel urbano esconde esta realidad de deterioro social que coexiste con las buenas perspectivas económicas globales. Por tanto, detectar la 'exclusión social' de personas y territorios, un concepto de los años 80, y poner en marcha políticas de integración, de inclusión o de creación de bienestar universal es uno de los retos de nuestra sociedad.

La exclusión se define como falta de acceso a los mecanismos de bienestar y redistribución económica, debido a la marginación en tres aspectos fundamentales: marginación económica (falta de recursos), falta de alojamiento adecuado (vivienda y equipamientos y servicios urbanos) y exclusión social (falta de redes de apoyo y familiares y asistencia social).

La disfunción en estas tres áreas se condensa en generación de pobreza y exclusión social, a la que se hace frente mediante políticas de inclusión, de integración o de asistencia social. Se entiende por integración un proceso dinámico y multifactorial que posibilita a las personas que se encuentran en un sistema marginal, a participar del nivel mínimo de bienestar general. La integración significa conseguir que las personas tomen parte en las tres áreas que son fuente de recursos materiales e inmateriales: el empleo, la vivienda, la familia y la solidaridad primaria; y la protección social. En cada una de estas áreas, las transformaciones sociales y económicas de los últimos años han generado procesos de exclusión o desventaja social. La inclusión social supone que las personas tengan acceso a todas las dimensiones de la vida social: económica, social, educativa, alojamiento digno, relaciones y convivencia, la participación y la ciudadanía en general.

En el tema de la lucha por la inclusión social han sido las instituciones internacionales las primeras en dar la voz de alarma. En concreto la Unión Europea reacciona a raíz de los efectos de la crisis del 73, poniendo en marcha los Programas Europeos de Lucha contra la Pobreza. Tras tres series de programas de amplio impacto, el impulso europeo se debilita a partir de 1994, tras la puesta en marcha de las políticas nacionales.

En el Estado Español, la inclusión social es competencia de las comunidades autónomas y, en muchos casos, de los gobiernos municipales. En la CAPV se ha configurado un sistema de protección social con el objetivo de

dar soluciones a los colectivos en riesgo de exclusión social. El sistema vasco define dos categorías de falta de recursos: la pobreza de mantenimiento y la pobreza de acumulación. La primera presenta dos umbrales: el riesgo de pobreza o pobreza severa, en la que se encuadran aquéllos que no tienen recursos suficientes para abordar los gastos básicos de supervivencia, y el riesgo de ausencia de bienestar o pobreza moderada, que afecta a los que en un momento dado son incapaces de participar mínimamente en los modos de vida y las actividades sociales normales. La pobreza de acumulación, por su parte, encuadra a los hogares incapaces de conseguir mantener, a largo plazo, un nivel de vida mínimamente adecuado.

El Parlamento Europeo en 1988 instó a los poderes públicos a establecer una renta mínima garantizada de inserción de los ciudadanos más pobres en la sociedad. El primer país en desarrollar esta medida, que se convierte en referente europeo y, en especial, para la política vasca es el modelo francés de Revenu Minimum d'Insertion RMI, un concepto que combina un doble enfoque económico y de inserción social. Se replantea el modelo de prestaciones sociales para que no desincentive la entrada en el mundo laboral y cronifique las situaciones de dependencia. Las políticas activas de inserción vinculan el principio de derecho a la inserción con el principio de contraprestación de inserción activa.

5.1.8. Individualización y aislamiento

Analiza Manuel Castells en un texto reciente que los datos de encuestas alrededor del mundo van todos en la misma dirección: la sociedad actual valora enormemente la autonomía en todas las facetas de la vida personal. Autonomía en el trabajo, en el tiempo libre, en las relaciones personales, en la manera de pensar, en relación con los medios de comunicación, en la política y también en la familia, aunque en este caso se mezcla el deseo de autonomía con la búsqueda de seguridad, una necesidad profunda a la que la familia responde en mayor medida que ningún otro entorno.

Autonomía y tendencia a la individualización que está de nuevo, profundamente relacionada con la evolución de las comunicaciones y la innovación tecnológica, así como con el nuevo contrato social y otros factores del proceso globalizador. La comunicación instantánea telemática reorganiza no sólo los procesos de producción, sino las instituciones locales y los estilos de vida tanto individuales y familiares. La globalización afecta a la vida cotidiana de los habitantes de la ciudad, sobre todo en los países desarrollados.

Ulrich Beck apunta en sus reflexiones que en la sociedad de la globalización, el mercado mundial sustituye al quehacer político, según los principios del liberalismo. El poder político inercial se redefine en procesos en los que los estados nacionales soberanos se entremezclan e imbrican mediante actores transnacionales y sus respectivas probabilidades de poder, orientaciones, identidades y entramados varios. En estos nuevos espacios, la legitimidad democrática no es el elemento fundamental y el prestigio del espacio político se resiente de esta pérdida de poder.

En las sociedades postradicionales tal y como las define Anthony Giddens, el nuevo individualismo está asociado a la aniquilación de las pautas tradicionales de organización social, como efecto del impacto de la globalización. Se produce una transformación de las significaciones colectivas y la cohesión social ya no puede garantizarse mediante la acción social del estado ni mediante el apego de la tradición. Los individuos se definen desde su individualidad, no desde lo colectivo como era habitual hasta este momento. Conceptos como los grupos de solidaridad o la conciencia de clase quedan obsoletos ante valores que se centran en la autonomía personal o la figura del individuo como autor de su propia vida, en estructuras sociales flexibles y con normas de obligado cumplimiento mínimas.

Individualización significa la desintegración de las certezas de la sociedad industrial y de la compulsión de encontrar y buscar nuevas certezas para uno mismo y para quienes carecen de ellas. Pero también significa nuevas interdependencias, incluso interdependencias globales. La individualización y la globalización son, de hecho, dos caras del mismo proceso denominado por Ulrich Beck la 'modernización reflexiva'. La vida cotidiana es más libre y, al tiempo, debe ser más reflexiva. En síntesis, el motor del cambio social es la individualización. Y se asocia con un nuevo concepto de la seguridad y del riesgo en este mundo sin redes.

5.1.9. Hábitos de ocio de alto impacto ambiental

Un concepto tan importante en nuestra cultura como es el ocio o las actividades de tiempo libre tiene un corto recorrido mirando hacia atrás, en su carácter de derecho universal. Las encuestas de usos del tiempo en el entorno europeo determinan un peso creciente del tiempo personal disponible una vez descontado el comprometido con el trabajo, estudio, cuidado personal y doméstico o transporte para realizar estas actividades principales. El tiempo libre a lo largo de la vida tiene una importancia creciente respecto al tiempo

laboral, personal, de transporte, de formación... No disminuye en la misma proporción el tiempo de trabajo doméstico, que además adolece de una clara desproporción en la dedicación real entre hombres y mujeres.

En tiempos pasados, el tiempo ocioso era un privilegio de las élites, un lujo de la misma categoría que el consumo ostentoso. La mayoría de la población empleaba todo su tiempo y energía en la supervivencia y la solución de la vida cotidiana. Actualmente, en que las necesidades primarias están garantizadas, la productividad crece y la economía de los servicios permite una reorganización de los ritmos de vida, el ocio comienza a tener un claro protagonismo en la vida urbana.

Una parte importante de este tiempo liberado se emplea en actividades de consumo de modo que los nuevos espacios comerciales no tienden a hacer el acto de la compra más eficaz, sino a crear lugares atractivos que consigan mezclar consumo y ocio. Los centros comerciales y de ocio se van convirtiendo en la base de la vida urbana, en los espacios de socialización por excelencia en los nuevos desarrollos urbanos.

Por otra parte, el ocio se comercializa, suponiendo un camino desde las formas tradicionales colectivas de recreo (fiestas, romerías, excursiones...) hacia formas comerciales de entretenimiento organizadas por las empresas, como desarrollo cultural propio de las clases medias urbanas. El auge de los espectáculos del siglo pasado, con la organización de conciertos, teatro, cine como espectáculos de masas o de élites responde a este patrón. En la actualidad, surge una doble tendencia: a convertir el hogar en sede de este consumo de entretenimiento y a generar grandes espacios de ocio, con un patrón similar a los centros comerciales de consumo, pero con diferente objeto de venta (centros mixtos comerciales-ocio, parques temáticos, campos de golf, puertos deportivos, circuitos de velocidad...).

Ambas iniciativas responden a estrategias de negocio de una industria global, ajena a la experiencia y a las condiciones locales, que intenta abarcar el mayor número posible de consumidores de estos nuevos productos o servicios con el mayor nivel posible de estandarización.

La primera tendencia se corresponde con el peligro de la individualización y pérdida de lo colectivo, que es elemento configurador de lo urbano por excelencia.

La segunda tendencia ofrece un alto riesgo para la adopción de modelos sostenibles. Son operaciones urbanas de alto consumo de suelo y recursos, que responden a un patrón de artificialización que detrae recursos importantes energía, materiales, agua... para usos puntuales en el tiempo. Generalmente se apoya en transporte individual motorizado, y son de iniciativa privada, poco integrados en la planificación racional de los usos del suelo y menos aún, en los nuevos patrones de sostenibilidad. También cumplen la función de constituirse en elementos atractivos para la creación de guetos residenciales con un planteamiento elitista que agrupa a familias y hogares de un mismo perfil económico, creando grupos de ciudadanos autistas respecto a la sociedad.

Tienen un efecto secundario en la succión de actividades que antes eran netamente urbanas, en el sugerentemente descrito como 'sventramento' de la ciudad residual, disecada en su estado actual, pero privada de las actividades y las funciones que la dotan de vida y la hacen atractiva a visitantes y habitantes.

La universalización del ocio de consumo, de las vacaciones, del turismo genera impactos asociados a la vida cotidiana impensables hace unos años. Presiones de las que la mayoría de los ciudadanos no son conscientes en absoluto. Y que están poco reflejados en la planificación urbanística y territorial, más vinculada a un modelo de ciudad de la producción que está desapareciendo gradualmente en la nueva economía de los servicios y el conocimiento.

5.1.10. Tendencia al menor tamaño y atomización de hogares

La población crece moderadamente pero no así el número de hogares que se multiplican por el creciente peso de los hogares con una o dos personas en su seno. Esta tendencia está relacionada con el envejecimiento de la población y el número de personas mayores, mayoritariamente mujeres que se van quedando solas. Y también con la tendencia a la individualización antes comentada, con un porcentaje de la población que prescindir de las estructuras familiares en su emancipación o en otros momentos vitales.

Estas tendencias privan a las personas que viven solas del apoyo de la convivencia en común y generan una demanda de espacios de alojamiento, cada vez más pequeños, pero con mayor consumo y equipamiento relativo. Incluso manteniendo las ratios medias de superficie per cápita, la presión en todo tipo de consumos es mayor.

La normalización de varias relaciones a lo largo del tiempo conduce a nuevos tipos de convivencia: familias reconstituidas, uniones libres o de conveniencia, y a la emergencia de nuevas situaciones vulnerables, como ejemplo, los hogares con hijos a cargo de un solo adulto (mujeres en su mayoría) que estadísticamente se perfilan como un grupo social con un acusado riesgo de pobreza.

El concepto tradicional de la familia nuclear basada en un matrimonio estable (con estigmatización social del divorcio) y en una fuerte división de roles entre los sexos, propio de la sociedad del desarrollo industrial se ha transformado en una familia que sigue siendo un elemento fuerte de articulación social, pero que se basa en acuerdos más flexibles, con tendencia a la equiparación de roles femeninos y masculinos, con un nuevo estado de derechos entre sus miembros, menos duradera, más respetuosa con la individualidad de sus miembros y menos estandarizada.

5.1.11. Mantenimiento inercial de las condiciones de desigualdad de oportunidades entre hombres y mujeres

En la sociedad actual, a pesar de la legitimación institucional a todos los niveles de la igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres queda mucho por hacer en la integración de un concepto justo de género en la cultura social. Los cambios sociales en las pautas de vida individual y familiar de las últimas décadas vienen haciéndose patentes: cada vez son más las mujeres que trabajan fuera del hogar, y que no dejan de hacerlo en el momento de formar una familia. Sin embargo, la mayor asunción de responsabilidades domésticas, de crianza y de cuidados en el seno familiar es causa de una cierta renuncia a la carrera profesional y sus exigencias de tiempo, con el riesgo de quedar en una situación económica marginal en caso de ruptura de la pareja. Ésta es una de las causas de la reciente 'feminización de la pobreza', concepto generalizado a partir de su elaboración de manos de la sociología feminista. La deficiente integración de una mayoría de mujeres en la estructura laboral y social implica asimismo una pérdida de activos importante para la actividad económica que la sociedad no puede ni debe permitirse.

Las mejores calificaciones y mejor preparación escolar media alcanzada por las mujeres en los últimos años, no tienen aún consecuencias directas en el acceso a los puestos superiores de la carrera profesional. La educación infantil está prácticamente normalizada

desde este punto de vista. El acceso a la enseñanza secundaria y universitaria, así como las enseñanzas complementarias evidencian una mayor ratio de mujeres que de varones.

Las consecuencias de estas barreras sociales y asimétricas condiciones laborales se concretan en peores condiciones de trabajo para las mujeres incorporadas al mercado laboral, menores recursos económicos en general para todas las mujeres asalariadas y dependencia económica de las mujeres no activas.

Otros temas relacionados con la perspectiva de género serían el escaso peso de las mujeres en los círculos representativos y de poder o el fenómeno de la extensión de la violencia de género.

5.1.12. Procesos de deslocalización industrial a nivel global

La internacionalización de una economía basada en la información fácilmente transmisible universalmente supone una presión sobre los tejidos industriales clásicos, cuya actividad se puede trasladar sin complicaciones a otra parte del planeta, con condiciones de trabajo menos exigentes con el capital. Esta posibilidad genera un temor fundado a las deslocalizaciones de actividad económica. Si bien lo cierto es que la mayoría estadística de los traslados se vienen produciendo entre territorios próximos, dentro del propio País Vasco, o en los llamados efectos frontera en espacios colindantes o incluso dentro del propio municipio de Vitoria-Gasteiz.

Pero la seguridad de una localización industrial permanente se ha perdido y la amenaza en un espacio económico tan dependiente de los grandes creadores de empleo es real. El contrapunto es la importancia creciente de la calidad de vida y la oferta residencial como factor de atracción de los cuadros corporativos en un territorio en el que la localización de sedes y fábricas deviene más libre que nunca. O la irrupción de otros factores de localización como la proximidad a la investigación universitaria, la existencia de condiciones de vida razonables para los trabajadores y el apoyo de redes tecnológicas o de I+D a la actividad empresarial.

La globalización ha generado grandes cambios en el mercado mundial pero no impone un único modelo de organización económica ni a las empresas ni a las fuerzas políticas regionales. Coexisten diversos modelos organizativos, complejos, con un peso creciente de la subcontratación y la dispersión espacial

de los procesos productivos, pero con estructuras propias de cada empresa o región, derivadas en parte de la herencia humana y técnica, de las comunidades de conocimiento y su experiencia en los territorios que no han sido objeto de una fuerte crisis.

La distribución de los espacios de la producción económica, sobre todo los industriales, sobre la ciudad es función de las externalidades de los procesos productivos (contaminación, ruidos, paso de transporte de materiales y productos) y también del recinto que la industria detrae de la accesibilidad, de la calidad del espacio urbano. Las reglas de diseño de las áreas industriales son meramente económicas y determinadas por las propias empresas en el momento en que éstas acceden a la compra de los solares. El control público se termina cuando la licencia municipal se ha concedido. El reto de siglo XXI se cifra en conseguir domesticar estos espacios industriales y dotarles de, al menos, tanta calidad como el resto de la ciudad.

5.1.13. Especialización de las ciudades

Desde inicios de la década de los 90, el escenario global está dominado por la competencia entre las llamadas ciudades globales (Londres, Nueva York, Tokio) dentro de una lógica de división de funciones y poderes que se refleja a su vez en las sucesivas escalas territoriales y regionales. Tal como demuestra Saskia Sassen¹⁸, el avance en la capacidad y velocidad de comunicación no genera difusión, descentralización y desmaterialización, sino que precisa de grandes concentraciones físicas de recursos materiales, servicios y equipamientos en los centros financieros y decisionales para aprovechar las economías de escala, posibilitar la multiplicación de los contactos y favorecer la velocidad en la toma de decisiones.

Convertidas en nodos de esta extensa red, las ciudades compiten entre sí a todas las escalas para atraer recursos y ocupar puestos de privilegio en el escenario global y toda la teoría que se genera a principios de la década en este sentido gira en torno a la idea de los grandes ejes logístico-decisionales, en torno a cuya área de influencia tratan de situarse tanto las capitales como las ciudades medias en función de los rasgos específicos que se consideran más competitivos. Las grandes operaciones urbanísticas ligadas a eventos internacionales, con el ejemplo de la Barcelona Olímpica de 1992 en primer plano, y la arquitectura mediática se convierten en instrumentos privilegiados para esta función.

Es cierto, por el contrario, que en un entorno de globalización, encontrar el lugar de las ciudades medias deviene cada vez más difícil con relación a la actividad económica. La globalización significa, entre otras cosas, concentración, relación creciente entre grandes mercados. La exportación y los intercambios crecen mucho más rápidamente que la producción. El comercio necesita de la macroescala para rebajar costes. Para que funcione con eficiencia, tiene que coincidir una producción centralizada y masiva en origen con una distribución centralizada y masiva en destino, unos canales comerciales centralizados y masivos y una estructura global a lo largo de toda la cadena de creación de valor y de producción/distribución del producto. Su efecto en las ciudades es el derivado de una espiral de enorme potencia: los mercados concentrados inducen producción global, porque evidentemente es rentable y viable hacer grandes producciones para esos grandes mercados. La producción global impulsa transporte global, es decir, se generan sistemas de transporte masivos, en los cuales el transporte es baratísimo. Y el transporte global, a su vez, alimenta las macroestructuras urbanas que ofrecen los mercados concentrados, cerrando el ciclo. Y esa espiral de la globalización es uno de los vectores ocultos que están en la base de la transformación de las estructuras urbanas. A partir de los años 80 y, en general, en la segunda mitad del siglo XX, cuando se dispara la globalización económica, la producción crece multiplicándose por un factor de 6 mientras los intercambios se multiplican por 20.

5.1.14. Exclusión de las variables ambientales en los modelos económicos dominantes

Tanto las herramientas para la cuantificación ecológica de los flujos de energía y materiales y de la huella ecológica de las aglomeraciones urbanas como las metodologías de recogida de datos, seguimiento y evaluación ambiental han experimentado un importante desarrollo en las dos últimas décadas a nivel general y su aplicación está cada vez más extendida entre las instancias internacionales encargadas del medio ambiente. Por el momento, sin embargo, su incorporación de forma reglada a los procesos de planeamiento está lejos de conseguirse a nivel general e igualmente está ausente en las estrategias de planeamiento territorial y urbano en marcha en Vitoria-Gasteiz.

¹⁸ SASSEN, Saskia, *the Global City: New York, London, Tokyo*. Princeton University Press, 1991

5.1.15. Resistencia activa por parte de grandes agentes económicos a reconocer los efectos de la actividad humana sobre el medio ambiente

Los datos consolidados por la comunidad científica, por ejemplo a través del trabajo del IPPC en temas como el cambio climático o la huella ecológica de la actividad económica y urbana en las ciudades europeas plantean un escenario necesario de notable cambio para hacer revertir estas tendencias. Los efectos en la competitividad entre países o los cambios en los estilos de vida para hacer frente a los compromisos de Kyoto son notables y suponen una revisión profunda de los modos de producción, de los patrones de consumo, de los hábitos de movilidad y de transporte de mercancías, así como una reducción de niveles de confort irresponsable que carecían de límites en temas como calefacción, iluminación, acondicionamiento de aire o modos de desplazamiento.

El compromiso europeo de incrementar eficacia y ahorro de energía hasta alcanzar el 20% del consumo de 1990 en el año 2020, se amplía a un objetivo más amplio del 30% en caso de que los grandes países desarrollados asuman el mismo compromiso. Tener objetivos claros a medio plazo supone un marco de transparencia para las empresas, que anteriormente contaban con un objetivo a corto plazo para el 2012, lo que unido a los permisos de comercio de emisiones ("Emissions-trade scheming" ETS) facilita la tranquilidad en cuanto a la permanencia de su negocio, bien reduciendo emisiones bien comprando los derechos de emisión de otras compañías con mejores prácticas ambientales.

Desde el inicio de esta línea de acción se configuró una reacción alentada por parte de las organizaciones industriales con más dificultades para adaptar su ámbito de negocio al nuevo marco: compañías petrolíferas, industria pesada e industria automovilística. Ejemplo de estos grupos que han invertido grandes sumas en alentar contra-investigación para avalar su escepticismo ante las conclusiones del IPPC¹⁹ son organizaciones como la Global Climate Coalition (GCC) establecida en 1989, que ha llegado a agrupar a más de 230.000 empresas y asociaciones corporativas con el objetivo de coordinar la participación de la empresa en el debate científico y político en el tema del Cambio Climático. Si bien mantiene en su seno a los grandes de la industria petrolífera como Exxon, Texaco, ARCo y Mobil, o de la automovilística como Ford, Chrysler o General Motors, va perdiendo activos importantes como Shell. Se considera por parte de los medios como en franco declive. Han desarrollado una activa financiación de

investigaciones y apoyo a científicos clima-escépticos, al objeto de desacreditar las conclusiones del IPPC.

5.1.16. Auge del "greenwashing" o tintado de verde de las políticas y utilización indiscriminada del etiquetado verde

El progresivo seguimiento de la postura de las corporaciones frente al compromiso ambiental y social ha provocado el inicio de políticas de integración del medio ambiente o de responsabilidad en las líneas de trabajo de la mayoría de las grandes empresas, con amplia publicidad para conseguir la benevolencia popular hacia la adopción de estas medidas.

El límite entre un verdadero compromiso corporativo con el medio ambiente y el llamado 'greenwashing' o tintado de verde se sitúa en los efectos de un genuino compromiso ambiental o social de la compañía o la toma de medidas más o menos simbólicas para obtener una buena reputación como empresa 'verde'. Una reciente encuesta realizada en Reino Unido²⁰ destaca que la preocupación empresarial de las 100 empresas cotizadas en la Bolsa de Londres se sitúa más en la creación de una imagen corporativa verde o eco-amigable. La encuesta realizada sobre 1.200 creadores de opinión sólo encontró un 1% que pensaban que la preocupación por el medio ambiente era genuina, cifrando un 27% el interés en adoptar las políticas verdes en proteger su reputación, un 20% en corresponder a la presión de los consumidores y un 18% en las posibilidades de buen negocio asociadas.

Medidas como el uso de coches de baja emisión o híbridos o la adopción de teleconferencias o un reciclaje cuidadoso en la sede, o medidas de flexibilización para la conciliación en países europeos son de ínfimo impacto comparadas con la producción en países con escasos condicionantes ambientales en plantas energéticamente ineficientes o utilizando trabajadores infantiles o adultos en horarios y condiciones de trabajo abusivos.

5.2. Factores básicos de presión y debilidades a la escala local

Si en el caso de las presiones a la escala global, el margen de actuación desde lo local queda reducido en muchos casos y en términos generales a la creación de indicios de contratendencias que puedan contribuir, en conjunto con otras iniciativas locales y a largo plazo, a la creación de verdaderas sinergias una vez conseguida una cierta masa crítica, en el caso de las presiones locales y sus correspondientes impactos, el margen de

¹⁹ International Panel on Climate Change (Panel Internacional Sobre el Cambio Climático)

²⁰ Chatsworth Communications Enquiry sobre FTSE, 2007

actuación es mucho más amplio pues depende en gran medida de las decisiones tomadas en el aquí y ahora de la administración y la ciudadanía local. Es, por ello, en estas presiones donde deben incidir los mayores esfuerzos a nivel local, en la conciencia de que, al estar estrechamente ligadas con las presiones globales, es ésta la mejor vía para la creación de las mencionadas contracorrientes en aras de la sostenibilidad.

5.2.1. Expansión del sector inmobiliario

Los datos del Observatorio de la Sostenibilidad estatal OSE cifran la mayor presión de la actividad económica en España en el excesivo peso de la actividad constructora, que desequilibra una economía potente que genera empleo y crece a ratios mayores que el resto de los países europeos, caminando hacia la convergencia real con Europa, que los fondos de cohesión han fomentado eficazmente en los últimos años. En el caso del País Vasco, el sector de la construcción, si bien también ha crecido en los últimos años, no presenta el protagonismo en la balanza de pagos que presenta en el resto de las regiones, contrapesado por una industria potente y en alza y otros sectores económicos emergentes como la cultura y el turismo. En el caso de Vitoria-Gasteiz, la situación es similar a la que presenta la Autonomía y el Territorio Histórico, con aún mayor peso de una industria que se mantiene en unos indicadores de crecimiento y productividad muy positivos. El sector más vulnerable, a pesar del importante mercado al que puede acceder, es sin duda la agricultura, que sufre la ocupación del suelo por el crecimiento de la ciudad e infraestructuras y presenta un carácter cada vez más periurbano.

Sin embargo, a pesar de que en términos económicos locales, el sector inmobiliario no supera al industrial, la principal presión ambiental a la que se enfrenta Vitoria-Gasteiz es la debida a un proceso urbanizador propiciado por una situación general de expansión desahogada del sector inmobiliario en términos generales a lo largo de la pasada década. Esta expansión, que en estos momentos parece estar llegando a su fin, ha generado para el conjunto del Estado Español un parque inmobiliario de casi 24 millones de viviendas. En relación con una población de 44 millones de habitantes, se obtiene una relación habitantes/vivienda de 1,9. Considerando que la ocupación media real es actualmente de 2,62, obtenemos que, en términos brutos, se dispondría de un superávit cercano a los 8 millones de viviendas. Está por llevar a cabo un análisis detallado de las características de este parque, pero los datos de que se disponen señalan que el número de viviendas vacías asciende en este momento a tres

millones en todo el estado, mientras que la relación entre viviendas principales y secundarias se mantienen en alrededor del 70%.

El País Vasco y Vitoria-Gasteiz no han escapado a esta dinámica expansiva, a pesar de mantener unos índices más razonables. En 2005 el parque inmobiliario disponible en la CAPV ascendía a 952.200 viviendas para 2.123.791 habitantes, lo cual ofrecía un índice de ocupación efectivo de 2,2 habitantes por vivienda, sin contar con las que estaban en construcción o con licencia en dicho momento, aún de expansión.

Los impactos de esta expansión descontrolada, como veremos, se hacen notar en todos los sectores: aumento del precio de la vivienda y del suelo, ocupación innecesaria de suelo agrícola, aumento de las distancias a recorrer en el casco, disminución de la vitalidad del espacio público, incremento de la demanda y el consumo de recursos, así como de los residuos y las emisiones, incremento de las cargas de mantenimiento del tejido artificializado.

Los indicios actuales de desaceleración en el proceso, aunque permiten vaticinar una mejora en cuanto a la dinámica de despilfarro de recursos ambientales, pueden traducirse simultáneamente en problemas sociales derivados del fuerte endeudamiento hipotecario de los hogares y en vectores críticos en el sector bancario.

5.2.2. Consideración de Vitoria como reserva de suelo del País Vasco

Dentro del marco dominante en el planeamiento urbano y estratégico, el suelo es considerado fundamentalmente como un producto cuya relativa abundancia debe usarse como instrumento prioritario para consolidar el papel de la ciudad y su entorno en relación con las diferentes escalas (regional, estatal, europea).

Vitoria-Gasteiz ha conseguido mantener una importante reserva de suelo gracias a una política caracterizada históricamente por la contención del crecimiento y la compacidad. En un momento de escasez de suelo en los restantes enclaves regionales, la existencia de esta reserva de suelo se convierte en un factor clave de atracción. Por otra parte, la calidad ambiental de la ciudad, al constituir otro elemento clave de atracción hacia la misma, contribuye a realimentar los factores de presión, poniendo a su vez en riesgo esta calidad.

La principal presión sobre la reserva de suelo existente ha sido, sin duda, la derivada del sobrecalentamiento del sector inmobiliario que se ha producido a lo largo de la pasada década. La tendencia dominante tiende a considerar esta reserva en términos exclusivamente de oportunidad económica para Álava ante el agotamiento de los suelos industriales en la franja cantábrica.

La ventaja comparativa que ofrece Vitoria con respecto a otras capitales vascas por su reserva de suelo, por su posición de encrucijada y por la calidad urbanística y ambiental que ha sabido conservar a lo largo de su historia se ofrece en estos momentos como el principal factor estratégico para reactivar el sector industrial, del que es en gran parte dependiente, en un momento en que las bolsas de suelo para actividades económicas en la vertiente cantábrica son muy escasas y en que se cierne la amenaza de la deslocalización a nivel global.

La presión industrial sobre la reserva de suelo se ha traducido en la calificación de nuevo suelo para actividades económicas por parte del PGOU vigente, especialmente en las denominadas “reservas de suelo para actividades económicas” de Foronda, Nanclares, Miñano y Jundiz.

La consideración del suelo por parte del planeamiento estratégico y territorial exclusivamente por su función de reserva para la ubicación de actividades económicas, sin atención a sus cualidades y atributos específicos ni a su carácter de recurso primordial escaso, constituye el principal punto de quiebro y desconexión entre el planeamiento de Vitoria y la apuesta decidida por la sostenibilidad.

5.2.3. Fricción y divergencia efectiva entre planeamiento y sostenibilidad

Aunque Vitoria-Gasteiz ha sido pionera en la articulación de políticas urbanas hacia la sostenibilidad, la incorporación transversal de criterios ambientales al planeamiento hasta el momento sólo se ha producido en los ámbitos sectoriales más relacionados con el metabolismo urbano, sin llegar a contrarrestar de forma significativa los procesos de ocupación del suelo propiciados por el planeamiento urbano y territorial. La presión inmobiliaria ha contribuido a agudizar las fricciones ya existentes entre planeamiento y sostenibilidad.

La desconexión inicial entre la Agenda 21 y los procesos de planeamiento, especialmente el PGOU 2000, sobre la que incidiremos en el capítulo de respuestas al analizar estos documentos, es el reflejo

más paradigmático de este marco general de fricción y divergencia.

En cuanto al conjunto de documentos de planeamiento urbanístico, territorial y estratégico (el propio Plan General de Ordenación Urbana 2000, el Plan Estratégico de Vitoria Gasteiz 2010, el Plan Territorial Parcial de Álava Central y el Plan Territorial Sectorial de Creación Pública de Suelo para Actividades Económicas y de Equipamientos Comerciales), se puede decir que mantienen un considerable nivel de coherencia entre ellos, adoptando como marco ineludible la necesidad de canalizar un crecimiento urbano y económico que se considera positivo en sí mismo, pero sin prestar especial consideración a los impactos derivados del proceso de ocupación del suelo ni a la evolución de la huella ecológica de la ciudad. Por otra parte, la alta calidad del planeamiento en términos generales, sobre todo cuando se compara con el que se está llevando a cabo en otras ciudades y enclaves del estado, contribuye en muchas ocasiones a ocultar la discrepancia intrínseca en torno a sus objetivos y los objetivos de sostenibilidad.

Esta circunstancia se refleja incluso en algunos planteamientos y enfoques ambientales, como ocurre con la Estrategia Ambiental Vasca de Desarrollo Sostenible, en la que el propio planeamiento urbanístico es considerado como un factor clave de sostenibilidad en sí mismo, al margen de su contenido propositivo. Esta contradicción se hace palpable en términos generales en todas las políticas ambientales, las cuales se centran en el mantenimiento de los estándares de calidad ambiental existentes, adoptando una actitud fundamentalmente reactiva y defensiva, enfocada especialmente hacia los aspectos de carácter “metabólico” (agua, energía, y residuos).

La referencia a los aspectos urbanísticos en algunos de estos documentos estratégicos, cuando aparece, se centra en la rehabilitación urbana, sin hacer mención a la ocupación del suelo. A esta filosofía puramente reactiva, pragmática en su voluntad de no enfrentarse a las dinámicas dominantes de desarrollo urbano, parece querer escapar la Agenda 21 de Vitoria-Gasteiz sobre todo en la nueva fase que se inaugura en torno al año 2004, en la que se incorporan decididamente las variables de uso del suelo a la lista de indicadores de referencia. Por otra parte, la recién aprobada Ley del Suelo y Urbanismo del País Vasco contiene elementos positivos desde la óptica de la sostenibilidad.

Existen igualmente fricciones entre movilidad y sostenibilidad en la ciudad: a pesar de contar con

ciertos parámetros comparativamente mejores que otras ciudades de su tamaño y entorno, el modelo de movilidad de Vitoria-Gasteiz presenta un conjunto de consecuencias ambientales y sociales considerablemente extensas, graves y profundas.

En lo que se refiere a la estabilidad del modelo de movilidad, la inercia de la situación actual y las presiones que ejercen determinados fenómenos de cambio social, económico y urbanístico hoy vigentes empujan hacia un patrón de movilidad con superiores cargas ambientales, sociales y económicas que alejarían al municipio, en ausencia de políticas activas que las contrarresten, de un modelo de mayor sostenibilidad.

Las respuestas institucionales al proceso de presión-impacto en el que se encuentra inmersa la ciudad de Vitoria-Gasteiz difieren según el ámbito de reflexión e intervención del que provienen, pero se pueden caracterizar de forma sintética por la contradicción básica existente entre medio ambiente y planeamiento, una contradicción que aparece en todos los documentos programáticos vigentes.

5.2.4. Incremento del parque automovilístico

Como ocurre en general en las ciudades europeas, Vitoria-Gasteiz presenta un cuadro de hipermotorización (Tabla 19), es decir, de sobreabundancia de vehículos motorizados y en particular de automóviles (428 por cada 1.000 habitantes en 2004 y 448 en 2007). Los hogares con dos o más coches son ya alrededor del 24% y el 75% de los hogares están motorizados en mayor o menor grado. La capacidad de transporte del parque de automóviles de la ciudad duplica su población. Hipermotorización que, junto a los recursos públicos y privados invertidos en infraestructuras y servicios de transporte, simboliza la envergadura de la apuesta económica que está realizando la colectividad en la configuración del modelo de movilidad vigente; apuesta cuya continuidad también es cuestionada por la faceta social y económica de la sostenibilidad.

MOTORIZACIÓN EN DIVERSAS CIUDADES Y ÁMBITOS TERRITORIALES EN 2004	
ÁMBITO	Nº DE AUTOMÓVILES POR 1.000 HABITANTES
Pamplona-Iruña	432
Donostia-San Sebastián	410
VITORIA-GASTEIZ	428
Álava	453
C.A. País Vasco	420
España	454

Tabla 19. Motorización en diversas ciudades y ámbitos territoriales en 2004²¹.

El parque de vehículos motorizados del municipio de Vitoria-Gasteiz se ha venido incrementando en los últimos años hasta llegar a 137.000 de los cuales 103.000 son automóviles (Tabla 20). Esas cifras son indicativas de un fenómeno de hipermotorización común a todas las ciudades de la Comunidad Autónoma del País Vasco y, más en general, a todas las ciudades españolas, representando una capacidad de transporte sobreabundante.

EVOLUCIÓN DE LA MOTORIZACIÓN EN VITORIA-GASTEIZ		
	1999	2007
Todos los vehículos	105.366	137.048
Automóviles	84.456	103.258

Tabla 20. Evolución de la motorización en Vitoria-Gasteiz. (Fuente: Anuario Estadístico 2008. Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz).

Más de la mitad de los desplazamientos diarios realizados en Vitoria-Gasteiz se hacen andando, el modo más sostenible de desplazamiento, frente a cerca de una tercera parte en automóvil y alrededor de un 8% en transporte colectivo. En comparación con otras ciudades españolas y europeas, estas cifras ofrecen un perfil más peatonal y un uso del automóvil medio, mientras que el transporte colectivo tiene un papel relativamente más reducido, con tasas de utilización del autobús muy inferiores a las de otras ciudades de referencia.

El balance de la fortaleza peatonal, el peso del automóvil y la debilidad del transporte colectivo se traduce en un conjunto de consecuencias ambientales, sociales y económicas considerablemente extensas y profundas.

A la movilidad le corresponde, por ejemplo, un 37% del consumo energético y de las emisiones de CO₂ del municipio, las cuales, estando en el entorno de la media europea, obligan a tomar medidas para cumplir los compromisos del protocolo de Kioto. El ruido, la contaminación atmosférica, la accidentalidad o los problemas de la sedentarización, la convivencialidad y la socialización del espacio público, generados por el tráfico motorizado, a pesar de tener una dimensión a veces inferior a las de otras ciudades de referencia, no por ello dejan de ser graves.

Las principales fuerzas que operan en dirección a un modelo de movilidad menos sostenible se pueden sintetizar en las siguientes:

- Cambio en la escala de la ciudad y, consecuentemente, en la longitud de sus desplazamientos cotidianos.
- Ampliación de la interdependencia en la CAPV y, con ello, incremento de los desplazamientos diarios de media y larga distancia.

²¹ Fuentes: "Análisis de la movilidad en el municipio de Pamplona". Consultrans. Ayuntamiento de Pamplona, 2004. Anuario Estadístico 2005. Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz (Gabinete de Estudios y Estadísticas. Departamento de Nuevas Tecnologías). Eustat. "EU Energy and Transport in figures. Statistical pocketbook 2005". Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas. Luxemburgo, 2006.

- Ampliación del fenómeno metropolitano (aglomeración urbana de Vitoria-Gasteiz) y, por tanto, emergencia de desplazamientos pendulares con otros municipios.
- Mantenimiento de las causas de fondo sociales, económicas y culturales que estimulan la tenencia y uso del automóvil, así como el crecimiento de las demandas de bienes producidos lejos.

MOTORIZACIÓN COMPARADA EN DIVERSOS PAÍSES EUROPEOS ²²	
ÁMBITO	Nº DE AUTOMÓVILES POR 1.000 HABITANTES
VITORIA-GASTEIZ	428
Álava	453
C.A. País Vasco	420
España	454
MEDIA UE	495
Alemania	546
ITALIA	581
Suecia	456
Reino Unido	463
Holanda	429
Dinamarca	354
Noruega	429

Tabla 21. Motorización comparada en diversos países europeos.

Podría pensarse que se está llegando a una saturación en el número de automóviles por 1.000 habitantes y que la ciudad, en consecuencia, se habría de enfrentar exclusivamente a la gestión de la movilidad y el espacio público con un parque automovilístico más o menos del tamaño del actual. Sin embargo, no sería de extrañar que, a falta de contrapresiones que modifiquen las tendencias vigentes, el crecimiento del número de automóviles siguiera su curso y, en ausencia de crisis estructurales, pudieran alcanzarse tasas de motorización semejantes a las de los países europeos de mayor hipermotorización (Tabla 21).

El uso masivo del automóvil como modo de moverse por la ciudad, junto a las necesidades de transportar desde largas distancias la mayoría de los recursos necesarios para el funcionamiento de ésta (productos energéticos, materias primas, alimentos, productos manufacturados, etc.) es, por otra parte, responsable de una parte considerable del consumo energético total. Por otra parte, el tráfico es el principal contaminante acústico en Vitoria-Gasteiz y la segunda fuente de gases invernadero del municipio.

5.2.5. Políticas proclives al abandono de las prácticas agrarias tradicionales

Las principales presiones que actúan sobre el sector agrario están estrechamente relacionadas con el enfoque que ha tenido hasta recientemente la Política

Agrícola Común (PAC), a través de la cual se viene estableciendo el marco en el que se debe desarrollar la actividad agraria en los países miembros de la Unión Europea, así como con el consumo de recursos y con la producción de residuos.

La PAC, cuyos principales objetivos en las primeras décadas fueron el aumento de la producción de alimentos sin tener en cuenta consideraciones ambientales o sociales, ha favorecido con sus políticas significativos cambios en los espacios agrarios europeos como serían el abandono de las prácticas agrarias tradicionales en aras de una mayor mecanización, el incremento de la dependencia de insumos no renovables, como los fertilizantes inorgánicos o los productos fitosanitarios de síntesis, la reducción del número de explotaciones y, principalmente, del número de agricultores y ganaderos. Presiones que en mayor o menor medida también han afectado y condicionado el espacio agrario de Vitoria-Gasteiz.

En la reforma del 26 de junio de 2003 se ofrece un cambio de enfoque, que se analiza más en detalle en el capítulo correspondiente a las respuestas institucionales, según el cual se corrigen al menos en términos de declaración de intenciones los aspectos más negativos de esta política, incorporando entre otros aspectos los agroambientales, pero aún es pronto para analizar la eficacia a nivel de resultados.

5.2.6. Aumento de la demanda de recursos primarios

En términos cuantitativos, se estima que cada ciudadano de la U.E. (15), dispone, de promedio anual, de 50.000 kilogramos de recursos naturales (materiales y energía), la mayor parte de los cuales se obtienen en territorios lejanos de la U.E. (EUROESTAT). La transformación de estos recursos en bienes útiles (materiales, energéticos...) se realiza mediante procesos de muy escasa eficiencia. El 93% de los recursos consumidos son transformados en residuos, tan sólo un 7% de promedio, se convierte en bienes útiles.

A falta de una estadística completa del consumo de recursos en Vitoria-Gasteiz, contamos con una primera aproximación que se deduce de las cantidades de residuos recogidos por los servicios públicos. Los materiales de construcción son los que exigen la mayor utilización de recursos naturales (gravas, arenas, arcillas, calizas, maderas, agua...), sin despreciar tampoco los bienes manufacturados (aglomerantes hidráulicos, plásticos, aceros, vidrios...). El segundo lugar en el consumo de recursos naturales, lo ocupan

²² Fuentes: "Análisis de la movilidad en el municipio de Pamplona". Consultrans. Ayuntamiento de Pamplona, 2004. Anuario Estadístico 2005. Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz (Gabinete de Estudios y Estadísticas. Departamento de Nuevas Tecnologías). Eustat. "EU Energy and Transport in figures. Statistical pocketbook 2005". Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas. Luxemburgo, 2006.

los bienes manufacturados (papeles, cartones, plásticos, vidrios, metales, textiles...), cuyos residuos se sitúan en segundo lugar. En tercer lugar se encuentran los alimentos, transformados y sin transformar, cuyos residuos de naturaleza orgánica fermentable, constituyen un recurso tan valioso para el medio suelo que exigen su urgente aprovechamiento, máxime cuando en la actualidad son desaprovechados en su totalidad. En la evaluación del consumo de materiales debe incluirse también su contenido energético, esto es, la energía necesaria para la extracción, transporte y transformación en su caso, de los mismos.

5.2.7. Conflictos de intereses derivados del actual sistema de concesiones de agua

CONCESIONES DE AGUA EN VITORIA-GASTEIZ	
CAPTACIONES	LITROS POR SEGUNDO
• Ullibarri	600
• Durana	300
• Albina	200
• Gorbea	50
TOTAL	1.150

Tabla 22. Concesiones de agua en Vitoria-Gasteiz. (Fuentes: AMVISA).

Vitoria-Gasteiz cuenta actualmente con unas concesiones de agua para abastecimiento de 1.150 litros por segundo (36 Hm³ anuales) distribuidas de la siguiente manera: Ullibarri, 600 litros por segundo; Durana, 300 litros por segundo; Albina, 200 litros por segundo; Gorbea, 50 litros por segundo (Tabla 22).

El agua del embalse de Ullibarri es utilizada por Iberdrola, a través del salto de Barazar, para aprovechamiento hidroeléctrico y por el Gran Bilbao y Vitoria-Gasteiz para abastecimiento. Además de las anteriores funciones de generación eléctrica y abastecimiento, el embalse cumple una función importante para Vitoria-Gasteiz, pues se utiliza para regular el caudal del río Zadorra con el objeto de reducir el riesgo de avenidas e inundaciones en zonas del término municipal. Estos diferentes usos dan lugar a intereses contrapuestos y a conflictos entre los diferentes usuarios. Conflictos que se pueden sintetizar de la siguiente manera: el aprovechamiento hidroeléctrico y los abastecimientos se benefician de los altos niveles de agua embalsada, pero el control de avenidas es más seguro cuando el embalse no está muy lleno.

Vitoria-Gasteiz utiliza actualmente para su abastecimiento las dos terceras partes (24 Hm³ anuales) del volumen total de sus concesiones (36 Hm³ anuales), situación que puede considerarse aceptable

actualmente, pero que puede presionar de manera significativa sobre el abastecimiento si se producen incrementos significativos de la población y de la actividad económica, o si caminamos hacia un modelo de ciudad que precise para su funcionamiento mayores dotaciones de agua.

5.2.8. Aumento del consumo energético

Los datos aportados por el Plan Local de la Energía muestran que el consumo bruto de energía en Vitoria-Gasteiz ha crecido en los últimos años a un ritmo medio anual del 3,8%. Tasa de crecimiento que ha evolucionado a un ritmo sensiblemente superior al de la población, ya que ésta ha crecido a un ritmo medio anual del 1% en los últimos años. Si consideramos que estos ritmos de crecimiento de los últimos años van a seguir en los próximos 20 años, el resultado será lograr duplicar las necesidades energéticas y elevar de 2,3 a 4,1 las toneladas equivalentes de petróleo necesarias para satisfacer el consumo medio energético de un habitante del término municipal (Tabla 23).

EVOLUCIÓN TENDENCIAL DEL CONSUMO INTERIOR BRUTO DE ENERGÍA			
AÑOS	HABITANTES	TEP	TEP/HABIT.
2004	224.965	531.580	2,3
2005	227.194	551.780	2,4
2006	229.466	572.747	2,5
2007	231.761	594.512	2,6
2008	234.078	617.103	2,6
2009	236.419	640.553	2,7
2010	238.783	664.894	2,8
2015	250.964	831.642	3,3
2020	263.766	1.002.128	3,8
2023	271.758	1.120.766	4,1

Tabla 23. Evolución tendencial del consumo interior bruto de energía según el ritmo actual de crecimiento. (Fuente: elaboración propia a partir de los datos del Plan Local de la Energía).

EVOLUCIÓN CONSUMO DOMÉSTICO DE ELECTRICIDAD Y GAS NATURAL. VITORIA-GASTEIZ				
AÑOS	ELECTRICIDAD		GAS NATURAL	
	Kwh./hab/año	EVOLUCIÓN	Kwh./hab/año	EVOLUCIÓN
1998	924	100	1.870	100
1999	991	107	2.387	112
2000	1.054	114	2.046	112
2001	1.064	115	2.088	115
2002	1.109	120	2.235	160
2003	1.095	119	2.152	165
2004	1.125	122	2.563	185
2005	1.135	123	3.711	198
2006	1.129	122	3.746	200
2007	1.161	126	3.774	202
2008	1.220	132	3.577	191

Tabla 24. Evolución del consumo doméstico de electricidad y gas natural. Vitoria-Gasteiz. (Fuente: Bolefín 2008. Agenda 21).

Las únicas series estadísticas disponibles sobre el consumo energético en Vitoria-Gasteiz son las

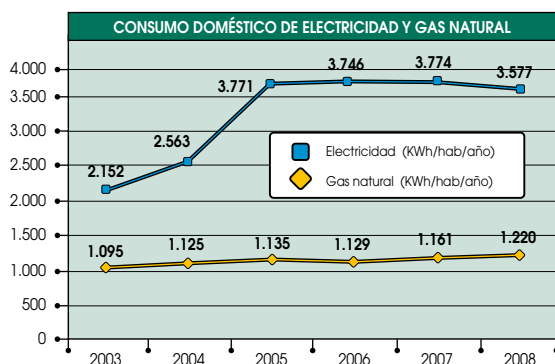


Gráfico 4. Consumo doméstico de electricidad y gas natural.

correspondientes a los usos domésticos de energía eléctrica y gas natural (Tabla 24, Gráfico 4). Las relativas al uso del gas natural muestran un crecimiento del consumo unitario, o per cápita, del 91% en el periodo analizado. La causa fundamental de este importante crecimiento es que el gas natural es una fuente energética en expansión, cuyo suministro aún no ha llegado a todos los hogares y, por lo tanto, no puede servirnos como referencia para valorar la evolución de la demanda energética de Vitoria-Gasteiz. Sí es de utilidad la serie sobre consumo de energía eléctrica en los hogares, que refleja una tasa de crecimiento medio anual del 3,2%, tasa que, al estar referida al consumo por habitante, ya lleva incorporado el efecto del crecimiento de la población, razón por la que muestra porcentajes ligeramente inferiores a los obtenidos para el consumo energético total.

Como rasgo positivo en el caso de Vitoria-Gasteiz, es preciso referirse a la intensidad energética final, un indicador que mide la relación entre el consumo final de energía y el Producto Interior Bruto (PIB), reflejando la cantidad de energía necesaria para obtener una unidad de PIB. En Vitoria-Gasteiz se necesitó en 2004 algo más de 84 toneladas equivalentes de petróleo para generar un millón de euros de PIB (Tabla 25).

CONSUMO DE ENERGÍA FINAL POR UNIDAD DE PIB. 2004	
	VITORIA-GASTEIZ
Energía final (tep)	515.234
Pib (millones de €)	6.120,8
Intensidad energética (tep/m. €)	84,2

Tabla 25. Consumo de energía final por unidad de PIB. (Fuente: Plan Local de la Energía).

Este indicador refleja, pues, una baja necesidad energética con relación al conjunto del País Vasco (113 tep por millón de €) o con la U.E-15 (115 tep por millón de €) y una muy baja intensidad energética si la relacionamos con el conjunto de España (170 tep por millón de €) (Gráfico 5).

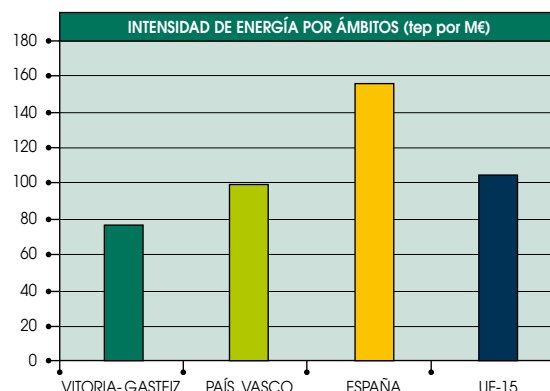


Gráfico 5. Intensidad energética por ámbitos.

5.2.9. Aumento en la generación de residuos domésticos

Los residuos domésticos se sitúan en Vitoria-Gasteiz en unos 310,8 kg/hab/año con 503.675 toneladas de residuos sólidos urbanos totales producidas a lo largo de 2006. Si bien los datos sobre la evolución del reciclaje de estos residuos son positivos acercándose al 25% de los residuos generados, sus efectos se sitúan muy por detrás de la evolución de la generación de dichos residuos.

Los residuos domésticos en su conjunto han aumentado entre 1997 y 2006, un 19% en peso de forma absoluta, mientras que en relación a los generados por cada ciudadano (kg/hab/año) lo han hecho en un 12,4%.

Los residuos peligrosos domiciliarios han experimentado un aumento muy considerable, habiéndose recogido de forma selectiva 451 toneladas de las 651 recogidas en total. El vertedero de Gardelegui cuenta con arco de detección de la radiactividad, por lo que, en principio, está garantizado que estos residuos no sean nunca depositados en el mismo. Sin embargo, en 2006 se depositaron 200 t de residuos peligrosos del hogar mezcladas por el resto de los residuos. El depósito de esta cantidad de materiales peligrosos contribuye, lógicamente, aunque se desconoce la forma exacta, a la capacidad contaminante de los lixiviados.

5.2.10. Consumo de fertilizantes y fitosanitarios

Entre las presiones que sufre el espacio agrario está la debida al incremento de la dependencia de insumos no renovables, como son los fertilizantes inorgánicos o los productos fitosanitarios de síntesis, destinados a combatir las plagas y enfermedades de los cultivos, la ganadería y las especies forestales. La producción de alimentos y materias primas es, así, una actividad que consume importantes cantidades de estos productos

que son responsables de importantes procesos de contaminación difusa en recursos tan significativos como el agua, el suelo, los alimentos o la biodiversidad.

En Vitoria-Gasteiz el consumo de productos fertilizantes nitrogenados, potásicos y fosfatados se ha estimado²³ en 4.000 toneladas anuales que representan, aproximadamente, el 13% del consumo de fertilizantes inorgánicos consumidos en la CAPV en 2005. Los consumos de productos fitosanitarios estimados²⁴ alcanzan las 133 toneladas anuales, de las cuales el 39% son fungicidas, el 38% herbicidas, el 7% insecticidas y el 16% otros productos fitosanitarios.

Por otra parte, la evolución del consumo de fertilizantes inorgánicos en el conjunto del País Vasco refleja un cierto estancamiento de las toneladas consumidas, estancamiento que puede estar más relacionado con el retroceso de la actividad agraria que con la incorporación de medidas agroambientales, como sería deseable.

5.2.11. Auge de las grandes superficies como fundamento del modelo terciario

La principal presión en contra de la diversidad y la mezcla de usos en el tejido urbano proviene del modelo de desarrollo del terciario dominante en este momento en España, basado en la creación de grandes hipercentros comerciales y parques tecnológicos periféricos.

Este modelo heredado de los Estados Unidos, donde se buscan alternativas al mismo desde hace más de dos décadas, genera todavía mayores disfunciones en su versión europea, donde la superposición de los modelos de expansión compacta y dispersa se traduce indefectiblemente en un fenómeno de succión centrífuga de los usos terciarios y comerciales de los centros urbanos por parte de estas grandes piezas desconectadas. Los grandes hipercentros comerciales y parques tecnológicos periféricos actúan así como verdaderas “aspiradoras” del pequeño comercio, las oficinas y, en general, la diversidad de usos y actividades y el vaciamiento de los espacios públicos en el interior de la ciudad consolidada. El pequeño comercio, por su parte, se ve cada vez más presionado para adoptar el modelo de franquicia como única forma de supervivencia.

En el caso de Vitoria, el sector comercial ha experimentado una profunda transformación desde la implantación de los grandes operadores comerciales

en 2001. Hay indicadores que ya reflejan claramente este cambio en el modelo de comercio y así, según los datos elaborados por el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, un 45% de las compras realizadas en enero de 2006 con tarjeta de crédito se realizaron en medianas y grandes superficies, aunque el Ensanche siga manteniendo su atractivo²⁵.

Desde el punto de vista urbanístico, esta apuesta por los hipercentros comerciales está estrechamente ligada a las grandes líneas estratégicas en marcha y a la configuración del gran Arco de la Innovación, que establece la estrategia de concentración de servicios y equipamientos a lo largo de una gran franja de centralidad territorial en torno a un eje sureste-noroeste. Está en estudio desde el Ayuntamiento el impacto de los centros comerciales concentrados puestos en funcionamiento hace unos años, y su presión sobre el tejido comercial central y disperso en los barrios.

5.2.12. Excesiva dependencia del sector industrial

La industria sigue siendo el principal sector económico de Vitoria-Gasteiz. La economía de Vitoria-Gasteiz depende en gran medida del sector industrial, lo cual la hace especialmente vulnerable frente a los previsibles procesos de deslocalización. Otros elementos característicos de Vitoria-Gasteiz, como es su posición de encrucijada y nudo de comunicaciones, pueden traducirse indistintamente en factores favorables o desfavorables desde la óptica de la sostenibilidad según dentro de qué modelo o lógica de desarrollo se inserten a nivel estratégico.

La principal presión en este ámbito es la derivada de la lógica del modelo económico del País Vasco, en el que un sector clave como es el industrial, una vez agotadas o en proceso de agotamiento las últimas bolsas de suelo de la vertiente cantábrica, necesita de las reservas de suelo existentes en Álava y Vitoria.

El fuerte enraizamiento industrial de la cultura de Vitoria-Gasteiz realimenta la percepción negativa de los procesos de deslocalización, concebidos exclusivamente como una amenaza, y contribuye a realimentar la idea de que las estrategias de desarrollo vigentes, basadas en la apuesta reforzada por el modelo monofuncional tecnológico-industrial, son realmente la única alternativa y a fomentar simultáneamente la ilusión de que es posible articular este modelo sin poner en riesgo unos valores ambientales, sobre los que existe también una fuerte percepción social.

²³ Para estimar el consumo de fertilizantes en Vitoria-Gasteiz se ha procedido a calcular un consumo medio de fertilizantes por hectárea labrada o cultivada para el conjunto del País Vasco.

²⁴ Estimación realizada a partir de los datos del Banco Público de Indicadores del Ministerio de Medio Ambiente.

²⁵ Zaramaga y El Boulevard suman el 30% de las compras con tarjeta, el doble que el centro, artículo de Aitor Alonso en El Correo Digital 28 de marzo 2006. <http://servicios.elcorreodigital.com>

5.2.13. Tendencia al envejecimiento de la población

La media de edad de la población vitoriana se situaba en 2005 en algo más de 40 años, superior a los 41 en las mujeres, más longevas. La esperanza de vida ha aumentado en Álava en los últimos 8 años, situándose en casi 85 años para las mujeres y en 78 años para los hombres, por encima de las medias españolas, de las medias europeas y en línea con los datos de la CAPV. Longevidad que se acerca a los países con mayor esperanza de vida en el marco internacional, situándose Vitoria-Gasteiz junto a países muy desarrollados como Japón, Suecia o Islandia.

La reciente vejez universal y la mejora de las condiciones de vida y salud que alimenta esta nueva longevidad, implica que actualmente ya hay cerca de 10.000 personas con más de 80 años y más de 25.000 con más de 70 años viviendo en Vitoria-Gasteiz. La evolución de la población por grandes grupos de edad muestra claramente este lento, pero continuo, envejecimiento de la población (Gráfico 6). A partir del 2000 el conjunto de población en edad de jubilación, con más de 65 años, representa el 16 % del total y su evolución muestra un ligero crecimiento en los últimos años, superando a los menores de 15 años, con el 13,2% y cuyas variaciones en los últimos años han sido

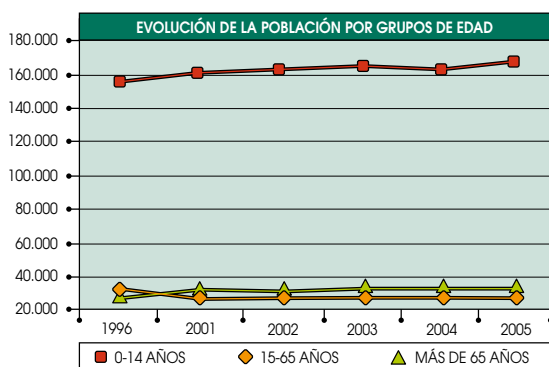


Gráfico 6. Evolución de la población de Vitoria-Gasteiz por grupos de edad.

poco significativas. Las personas ancianas, mayores de 80 años, con necesidades específicas de asistencia y cuidado, se acercaban al 4% de la población en 2005, con una proporción de mujeres mayores del 67,5% del total. Si sumamos en 2005 las personas mayores de 65 años al grupo de niños y jóvenes en tiempo de formación, el total sumaría un 39,2%, si se considera la entrada al mundo laboral a partir de los 25 años, o un 32,61% de la población tomando el inicio de la vida laboral a los 20 años; si sumamos el conjunto de personas dependientes mayores de 80 años al grupo de niños y niñas de 0 a 10 años, en fase de crianza,

tenemos un 12,3% de la población sana con necesidad de cuidados continuos, a los que habría que añadir la ratio de personas con discapacidad o dependencia por enfermedad o cualquier otra causa. En cualquier caso, estos índices indican una proporción algo menor de niños y jóvenes, y también de mayores y ancianos que en la media del Estado Español, en Europa y en el resto de Euskadi.

En consonancia con esto, la ratio de personas en edad de trabajar con respecto a las personas jubiladas, dependientes de la asistencia social o en fase de formación también ha disminuido en los años pasados. Los jóvenes y la población activa pierden, por tanto, peso relativo respecto al conjunto de la población, compensado parcialmente por la contratendencia de los saldos migratorios en los que predomina la población joven y activa. La población comprendida entre 15 y 65 años representa el 70,8% del total y se ha reducido en los últimos años.

Las personas mayores de 65 años, con una salud más frágil que el resto de la población y necesidades especiales de apoyo en los actos más elementales de la vida cotidiana, van a seguir creciendo en número, según indican las pirámides poblacionales y la proyección de la esperanza de vida. La presión será mayor en el momento, que se prevé en 2020, en el que las generaciones del gran crecimiento o baby-boom se sitúen en la edad de jubilación. La Organización Mundial de la Salud define que una población comienza a estar envejecida en el momento en que la población mayor de 65 años supone el 10% del total. Para ese momento, sería deseable que no sólo la accesibilidad fuera universal en edificios de uso público y espacio público, sino que también se hubiera conseguido en la mayoría de los edificios de vivienda y trabajo. El envejecimiento de la población está asociado a mayor coste de la protección social, sobre todo de las pensiones y también demandas a las autoridades locales de servicios relacionados con la salud o la asistencia a la dependencia. También se supone que dicho tipo de población tiende más al conservadurismo y es menos proclive a cambios.

EL ESTADO DEL MEDIO AMBIENTE Y LA SOSTENIBILIDAD EN VITORIA-GASTEIZ: PRINCIPALES IMPACTOS



6. EL ESTADO DEL MEDIO AMBIENTE Y LA SOSTENIBILIDAD EN VITORIA-GASTEIZ: PRINCIPALES IMPACTOS

Tal como se indica en el capítulo dedicado al enfoque metodológico del presente informe, se ha hecho un esfuerzo por distinguir con la máxima claridad posible entre presiones e impactos, aunque en ocasiones esta labor no sea fácil, como se puede comprobar a través de la abundante literatura al respecto. Ello es debido naturalmente al propio carácter sistémico de la perspectiva ecológica, desde la cual las cadenas de causas-efecto quedan subsumidas dentro de una concepción cíclica que pone de manifiesto el carácter transversal y reversible de dichas relaciones causa-efecto y la importancia de los efectos de retroalimentación positiva y negativa. Sin embargo, el cometido de un informe de estas características, de índole fundamentalmente práctica y operativa, exige renunciar a las disquisiciones académicas y, sin renunciar al rigor conceptual en el contenido, buscar la máxima claridad expositiva, haciendo hincapié en aquellas relaciones lineales que pueden contribuir a facilitar más la identificación de directrices de intervención.

El conjunto de impactos que a continuación se exponen escuetamente, agrupados sectorialmente en aras de esta claridad, son el resultado y la síntesis de un diagnóstico previo que ha permitido identificarlos como los más relevantes dentro de un conjunto más extenso. Dentro de cada sector, se ha hecho un esfuerzo por identificar los impactos causados sobre el sector tanto por las presiones de carácter general y local como por las presiones ejercidas desde los restantes sectores. El ejemplo más claro de esta relación es la identificación del sector de movilidad como uno de los principales generadores de impactos tanto sobre sí mismo como sobre los demás sectores.

Este capítulo, referido a los impactos, junto con el siguiente, en el que se exponen las oportunidades de partida que presenta el municipio para hacer frente a dichos impactos, forma el núcleo del informe-diagnóstico de Vitoria-Gasteiz propiamente dicho y por ello se han encabezado ambos bajo un mismo epígrafe que hace referencia al estado del medio ambiente y la sostenibilidad del municipio.

6.1. Medio natural

Las actividades industriales y urbanas, como equipamientos deportivos (campos de golf, circuitos), polígonos industriales, vertederos, las infraestructuras

de transporte (aeropuerto, trazado ferroviario de alta velocidad, autovías) y de producción y transporte energético (parque eólico, tendidos eléctricos), los cambios de usos del suelo y las actividades agroforestales son las causas más significativas que tienen un impacto ambiental negativo sobre el medio natural. Sin embargo, si se agrupasen las causas de impacto en función del impacto producido, éstas se podrían resumir en dos: aquéllas derivadas del crecimiento urbano y aquéllas derivadas de la actividad agraria y forestal-ganadera, siendo las primeras las más preocupantes desde los postulados de la sostenibilidad.

El presente apartado se centra de forma expresa en aquellos impactos derivados del crecimiento urbano, por su irreversibilidad y por tratarse de causas con una componente netamente municipal y de la actividad agrícola, por su contribución a la pérdida de biodiversidad y a la contaminación de los suelos y acuífero.

6.1.1. Pérdida de biodiversidad debida a los fenómenos crecientes de fragmentación, homogeneización, y degradación de los hábitats

En las mediciones realizadas entre 1980 y 2002 se constató para el conjunto de la UE una marcada pérdida de biodiversidad especialmente en aves y mariposas y para todos los tipos de ambientes: un 37% para las mariposas de humedales, un 28% para las mariposas de zonas de matorral y de medios agrícolas, algo menos de un 25% para las mariposas forestales y las aves de medios agrícolas, llegando a producirse un pequeño declive, menor del 5% en las aves de medios forestales y parques y jardines, a pesar de que la superficie de este tipo de hábitat ha crecido ligeramente en el periodo analizado. Entre las causas se citan la fragmentación de los hábitats y el aumento de la agricultura intensiva, que degrada o elimina los elementos naturales (como setos y ribazos) e introduce nutrientes en exceso y pesticidas en el medio²⁶. Los conocimientos sobre otros aspectos de la biodiversidad, como la biodiversidad a escala microscópica, la fauna invertebrada o las formas de vida edáficas son aún escasos, por lo que no existen valoraciones adecuadas de su estado o de su evolución reciente. Se conocen, no obstante, en términos generales los efectos provocados por la agricultura intensiva en las propiedades y funciones del suelo así como en algunos grupos de invertebrados, sobre todo los artrópodos.

Según el estudio Estado del Medio Ambiente en la Comunidad Autónoma del País Vasco. 2004 (IHOBE, 2005), la artificialización, fragmentación y destrucción

²⁶ Véase el análisis del estado de este indicador en mayo de 2005 disponible en la página web de la AEMA (http://themes.eea.europa.eu/IMS/IMS/Ispecs/Ispecification20041007131627/IAssessment1116497137063/view_content).

de hábitats naturales es la principal causa de pérdida de biodiversidad en el País Vasco. Esta tendencia global es cierta en gran medida en el caso del municipio de Vitoria-Gasteiz, donde posiblemente el mayor problema para la biodiversidad en el corto y medio plazo reside en la artificialización del medio y en la fragmentación y destrucción de hábitats.

Los impactos no se producen de manera homogénea en el territorio municipal ya que las principales presiones provienen del aumento de la superficie urbanizada que ha tenido lugar en los últimos años (y que se prevé que continúe) y de la multiplicación de las infraestructuras de transporte. Ambas presiones se centran en la zona de Llanada donde los mayores impactos ambientales son los producidos por la ocupación de la campiña por vertederos, escombreras, pasillos para infraestructuras y otros usos.

Al planificarse estas intervenciones infraestructurales tienden a preservarse los espacios cuyo valor ya ha sido reconocido (por ejemplo, Salburua). De este modo, los procesos de pérdida y fragmentación de hábitat y biotopos se centran en los ámbitos seminaturales y los pequeños elementos naturales, en general lineales, insertos en la matriz tradicionalmente agrícola de la Llanada, fundamentalmente en las márgenes y riberas y en los setos, ribazos y acequias, así como en las orlas y zonas de ecotono.

En la Llanada, además, la agricultura tiende a intensificarse y concentrarse en un menor número de agricultores, lo que redundará en los procesos de fragmentación y pérdida de micro y mesohábitats. Igualmente, la intensificación de la agricultura y la pérdida de los cultivos y rotaciones tradicionales afectan a la flora y fauna agrícolas y a la calidad global de los hábitats seminaturales y agrícolas. Por otra parte la extensión de los cultivos se hace en muchas ocasiones a costa de la destrucción/eliminación/degradación de la vegetación natural de ribazos y márgenes, que tienen una gran importancia como "filtro verde" que reduce el impacto de la contaminación difusa aportada por la propia agricultura.

El abandono de los usos tradicionales del territorio, que creaban un mosaico territorial complejo, ha dado lugar a una cierta pérdida de hábitats y de heterogeneidad paisajística. El resultado es, por lo tanto, la homogeneización espacial.

Se debe señalar que los ecosistemas ofrecen otros servicios, como la formación de suelo, la producción primaria, la compleción de los ciclos de nutrientes, la

estabilización de los micro y mesoclimas o la regulación del ciclo del agua y su depuración. Todos ellos se ven afectados por la degradación y la fragmentación, que actualmente son las tendencias dominantes en los ecosistemas naturales, seminaturales y agrícolas.

6.1.2. Reducción de la capacidad de conexión y amortiguación del Anillo Verde

La extensión de los nuevos desarrollos urbanos de Salburua y Zabalgana hasta los bordes mismos de los correspondientes parques del Anillo Verde ha reducido considerablemente la capacidad de conexión y amortiguación de este elemento, a pesar de la voluntad de incorporación del mismo en el propio proceso de diseño urbano de los nuevos desarrollos y de la realización de diversas acciones de recuperación de su hábitat en la última década.

La fidelidad formal al desarrollo compacto histórico radioconcéntrico por parte del PGOU vigente, unida al sobredimensionamiento del parque residencial, ha dado al traste con la posibilidad abierta por el Anillo Verde de crear verdaderos corredores verdes de conexión del sistema de espacios verdes de la ciudad con el entorno natural circundante. En efecto, la necesidad de poner en carga una gran superficie de suelo próxima al casco obligaba a ajustar estrechamente la trama urbana hasta el borde mismo de las áreas que se pretendía proteger a través del Anillo Verde, renunciando al margen para la creación de zonas intermedias de amortiguamiento e hipotecando así en la práctica el concepto de anillo tanto en lo que se refiere a su continuidad perimetral como a la posibilidad de completarlo con cuñas o corredores naturales de penetración hacia el interior urbano. Donde más debilitada se encuentra la conectividad ecológica del Anillo Verde es en el sur de la ciudad, entre Zabalgana y Armentia, Armentia y Lasarte, así como en Errekaleor, al sur de Salburua, donde queda restringido a un estrecho margen a modo de franja verde.

Existen diversos estudios sobre la conectividad ecológica, tanto en el ámbito regional como dentro del municipio de Vitoria-Gasteiz²⁷. Entre sus conclusiones cabe destacar el elevado grado de fragmentación ecológica en esta zona sur del municipio, que se vería aumentado por las actuaciones propuestas en el PGOU y por el crecimiento de las infraestructuras, especialmente la Ronda Sur, poniendo en peligro la conectividad entre el Anillo Verde y los Montes de Vitoria. Esta reducción de la conectividad supone una grave amenaza para la fauna terrestre y en particular

²⁷ En este último destacan los trabajos de Mallarach y otros (2004) (Análisis y diagnóstico de la conectividad ecológica y paisajística del sector sur del Anillo Verde de Vitoria-Gasteiz) y de Consultora de Recursos Naturales (2006) (Análisis de la conectividad ecológica de los humedales de Salburua (Vitoria-Gasteiz) con las áreas naturales colindantes).

para una especie en situación extremadamente crítica como es el visón europeo.

A pesar de la importancia que reviste la conexión ahora citada para especies destacadas de fauna, debe señalarse la ausencia de estudios similares para otras porciones del territorio municipal, como la conexión con Badaya, con los embalses de Ullívarri-Gamboa o entre los robledales-isla de la Llanada Alavesa.

6.1.3. Riesgo de desaparición del paisaje característico de la campiña y la Llanada

Las zonas que tienen una menor adecuación y, por tanto, poseen una mayor fragilidad a la hora de asumir usos urbanos son aquellas más alejadas de la ciudad consolidada, situadas en las zonas del cinturón montañoso y aquellas en las que se constata un alto valor ecológico. Son en general las zonas de la Llanada las que presentan una mayor aptitud para ser ocupadas por usos urbanos, siempre desde el punto de vista del medio físico y natural (Figura 26, Figura 27).

El continuo crecimiento de los usos urbanos sobre la zona llana, especialmente las nuevas áreas de extensión de viviendas unifamiliares en torno a los pueblos del municipio, así como su ocupación y cuarteamiento por elementos infraestructurales, agotando la capacidad de ésta, dibuja un escenario de insostenibilidad no sólo para la preservación del paisaje tradicional agrario del entorno de Vitoria-Gasteiz, sino incluso para aquellas zonas que se pretenden preservar por su alto valor ecológico.

La desaparición de las zonas cultivadas de la Llanada, incide en el efecto amortiguador de éstas sobre áreas de mayor valor. Es necesario profundizar en el conocimiento de las características propias de los espacios agrícolas de piedemonte y su papel ecológico en la conservación de los espacios de valor contiguos, diferenciando la presencia de elementos tradicionales y de valor natural como setos y linderos o de su cercanía a elementos naturales de interés como ribazos, riberas, humedales o montes. En este sentido también cabe recomendar profundizar en el estudio de zonas que aunque de alto valor, aún son poco conocidas, como las sierras de Badaya y Arrato.

En cualquier caso, la pérdida del paisaje agrario culto tiene, en sí misma, un efecto negativo que conlleva la pérdida de unos escenarios que han acompañado a Vitoria-Gasteiz a lo largo de su historia, y que además fueron razón de ser de los orígenes de la urbe. Perder el campo es perder una pieza fundamental en la identidad

cultural de la ciudad. Por otra parte, la disminución de la calidad paisajística del entorno natural y, por consiguiente, de su capacidad de atracción, amenazan la continuidad futura de la tradición histórica de contacto directo de la población con dicho entorno, así como las oportunidades que dicha calidad ofrece para un sector en paulatino crecimiento como es el turístico.

6.1.4. Erosión y contaminación de los suelos por las actividades agrícolas

Las actividades agrícolas y ganaderas generan impactos sobre el suelo, un recurso no renovable y esencial para la actividad agraria, que se manifiestan en aspectos como la contaminación, la erosión o la pérdida de fertilidad. Las actividades agrícolas y ganaderas contribuyen a la degradación y contaminación de los suelos mediante lo que se denomina contaminación difusa producida por la utilización de fertilizantes, fitosanitarios o por los residuos ganaderos.

Los procesos de erosión del suelo se originan tanto por causas naturales, en la mayoría de los casos de origen hídrico, como por causas antrópicas relacionadas con las actividades agrarias. Son procesos que se manifiestan de forma cuantitativa en forma de pérdida física de suelo y suelen medirse en toneladas por hectárea y año. También se manifiestan de forma cualitativa cuando se alteran sus cualidades físico-químicas y su contenido en materia orgánica y en nutrientes, aunque no existe información suficiente para evaluar a escala municipal estas pérdidas de calidad del suelo.

En el País Vasco la pérdida de suelo por fenómenos erosivos se ha estimado²⁸ en 10 millones de toneladas, que representan una pérdida media de 14 toneladas anuales. La mayoría de estas pérdidas se sitúan en el Territorio Histórico de Álava, donde se pierden anualmente 6 millones de toneladas, lo que representa una media de 21 toneladas por hectárea y año. Aunque no se dispone de datos sobre las pérdidas de suelo en Vitoria-Gasteiz, éstas no deben ser tan significativas como las del conjunto de Álava, debido a dos razones: las mayores pérdidas de suelo se producen en la Rioja Alavesa, y la Llanada Alavesa tiene pocas pendientes en las tierras de cultivo, lo que reduce sensiblemente los riesgos en este aspecto.

En Vitoria-Gasteiz, al igual que en el conjunto del País Vasco, no se realizan controles sistemáticos de los suelos afectados por la contaminación difusa, por lo que resulta imposible cuantificar de forma rigurosa las dimensiones de este impacto. La Agenda 21 incluye un indicador sobre suelos potencialmente

²⁸ Estado del Medio Ambiente en la CAPV 2004.

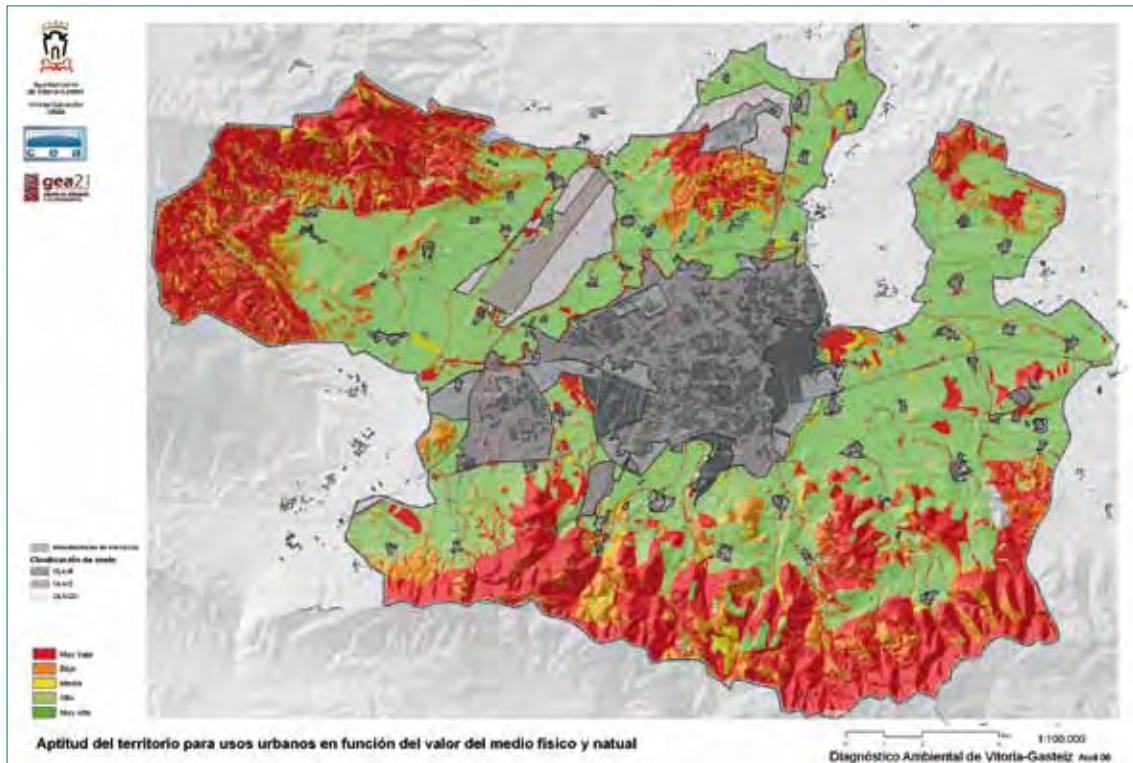


Figura 26. Mapas de adecuación o capacidad de acogida del territorio para usos urbanos en función de los factores del medio natural (vegetación y fauna). (Elaboración propia).

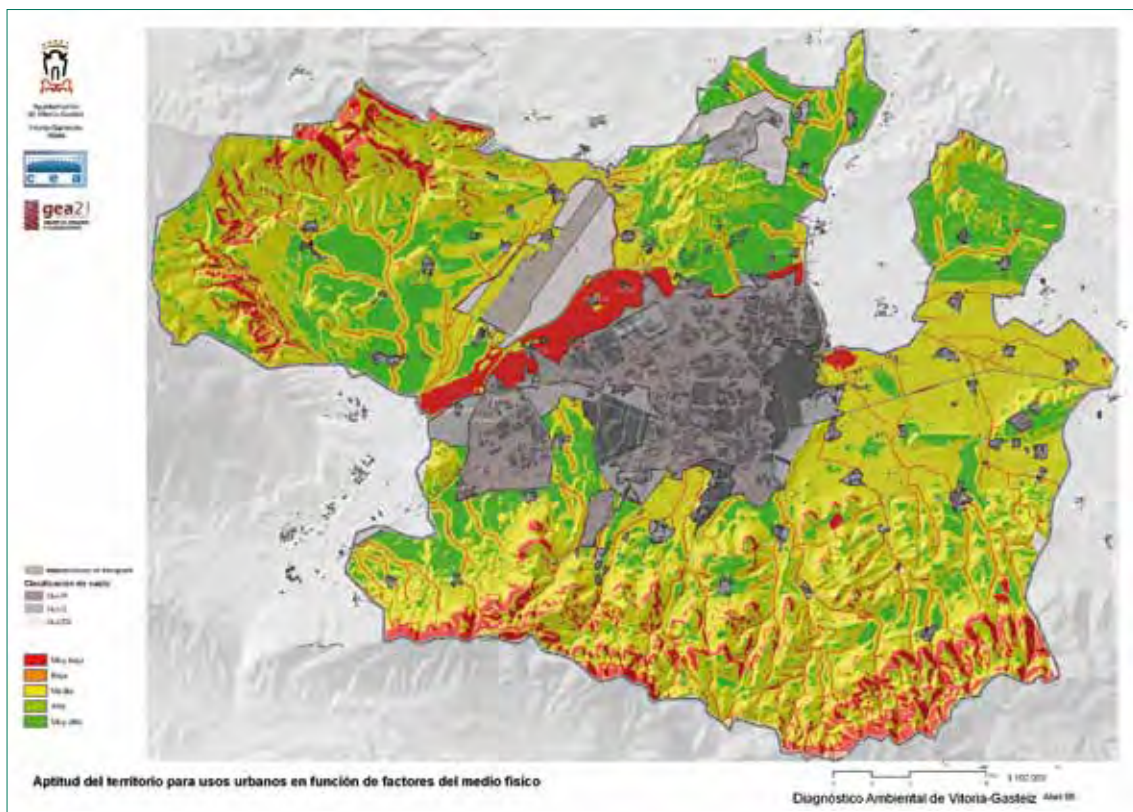


Figura 27. Mapa de adecuación o capacidad de acogida del territorio para usos urbanos en función de los factores del medio físico (climetría, acuífero cuaternario, inundabilidad, presencia de cursos de agua superficiales) (Elaboración propia).

contaminados que refleja que el 2,55% de la superficie municipal (706 hectáreas) son suelos potencialmente contaminados, aunque el origen de su contaminación sería fundamentalmente industrial y no agrario.

6.1.5. Alteración de la calidad de los ríos y de las fuentes de suministro de agua debido al vertido de lixiviados agrícolas y contaminantes industriales

Aguas arriba de la Llanada Alavesa predomina la economía rural extensiva tradicional con importancia de la ganadería, así como algunos núcleos industriales (Otxandio y Legutiano) en los que destacan los sectores metalúrgico, químico y de la madera. Ya en la Llanada, la actividad se reparte entre la agricultura tradicional (patata, remolacha y cereal), en proceso de intensificación a través del regadío, que incluye también algunas explotaciones mixtas agropecuarias y las industrias de Agurain, Alegría y especialmente del núcleo de Vitoria-Gasteiz. La calidad del agua del Zadorra en el término municipal está ligada a los efectos de todos esos usos, que determinan la presencia de carga orgánica, pesticidas y contaminantes industriales superior a la esperable en condiciones naturales (Tabla 26).

Desde el punto de vista de la calidad del agua, los vertidos de las aguas residuales son el principal impacto del sistema de saneamiento. En Vitoria-Gasteiz, el 98% de las aguas residuales se depuran en la Estación Depuradora de Aguas Residuales (EDAR) de Crispijana y el 2% restante, correspondiente a algunos núcleos rurales, utiliza otros sistemas de depuración.

CARGA ORGÁNICA QUE APORTA LA CIUDAD mg/l O ₂			
AÑOS	DQO (1)	DQO (2)	INCREMENTO
1999	8,0	19,4	11,4
2000	9,6	31,4	21,8
2001	9,9	25,3	15,4
2002	14,8	27,8	13,0
2003	11,3	19,1	7,8
2004	12,4	24,6	12,2
2005	12,6	20,7	8,1
2006	9,3	24,1	14,8
2007	11,8	17,3	5,5
2008	9,0	12,4	3,4

Tabla 26. Carga orgánica que aporta la ciudad. (Fuente: Agenda 21. Boletín 2009).

Los efectos que estos vertidos tienen sobre el medio receptor, el río Zadorra, se controlan periódicamente mediante el control de la carga orgánica en dos puntos, en los cuales se mide Demanda Química de Oxígeno: uno, anterior al vertido de la EDAR, (DQO 1), y otro posterior, (DQO2). A pesar del incremento

de la DQO después del vertido de la EDAR, se observa una tendencia a la reducción de este incremento, especialmente en los últimos años.

El vertido de lixiviados agrícolas, por el uso de abonos minerales y productos fitosanitarios, y ganaderos produce la alteración de la calidad del agua, dando lugar a procesos de eutrofización, en particular en el entorno de la zona de Llanada.

Al afectar a las fuentes de suministro, los procesos de contaminación puntual y difusa de origen industrial y agrícola, así como el agotamiento o sobreexplotación de dichas fuentes, afectan directamente al sistema de abastecimiento de agua de la ciudad. Todos estos impactos, a su vez, pueden verse incrementados si el cambio climático afecta de forma significativa a las aportaciones del ciclo hidrológico.

6.1.6. Riesgos de contaminación del acuífero, de alteración del ciclo del agua y de desecación de los humedales

En Vitoria-Gasteiz los impactos de la actividad agraria sobre el agua afectan principalmente al acuífero cuaternario que se localiza en el subsuelo del término municipal y que ha representado una fuente de suministro de agua utilizada durante siglos, dada su escasa profundidad. Este acuífero está constituido por depósitos fluvio-aluviales que ocupan una extensión de 90 kilómetros cuadrados, con un espesor medio de 5 metros. Está formado por dos sectores: el Oriental, que ocupa una superficie aproximada de 50 kilómetros cuadrados y tiene un espesor que oscila entre 2 y 10 metros, y el Occidental de 40 kilómetros cuadrados y un espesor de 1 a 4 metros. Son dos sectores impermeables, salvo en un pequeño punto situado al norte del sector Occidental, lo que explica la diferencia de calidad de las aguas de ambos sectores²⁹. El acuífero se recarga por las lluvias y en menor medida por las infiltraciones de los ríos que atraviesan la formación.

Las actividades industriales y urbanas, la desaparición de gran parte del bosque autóctono, los cambios de usos del suelo y, principalmente, las actividades agrarias, unido a la estrecha conexión del acuífero cuaternario con las aguas superficiales, son las causas más significativas que intervienen en la contaminación del mismo. La contaminación de origen agrario se produce fundamentalmente por las prácticas de fertilización de los cultivos y por el riego con aguas subterráneas que incrementa las concentraciones de nitratos y de

²⁹ Simposio I: El agua y sus usos agrarios. INFLUENCIA DE LOS CAMBIOS DE USOS DEL SUELO Y DE LAS AGUAS EN LA EVOLUCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN DEL ACUÍFERO CUATERNARIO DE VITORIA-GASTEIZ (PAÍS VASCO). Iñaki Arrate, Iñaki Antigüedad

otras sales. Este proceso de contaminación se acentúa en verano debido a que las extracciones de agua para riego dan lugar a un descenso del nivel freático y consecuentemente a una mayor concentración de los nutrientes y biocidas. Como consecuencia de la creciente contaminación, en 1998 la zona oriental de la Unidad Hidrogeológica es declarada como zona vulnerable a la contaminación por nitratos de procedencia agrícola³⁰.

Esta declaración ha favorecido el seguimiento y control de los contenidos en nitratos a lo largo de los últimos años (Tabla 27), seguimiento que se realiza mensualmente en tres puntos y anualmente en 18 puntos que incluyen aguas superficiales y subterráneas. Aunque la situación parece haber mejorado en los últimos años, todavía no lo ha hecho suficientemente. En el informe anual de 2008 se observa que 6 de los puntos analizados presentan niveles iguales o superiores a 50 miligramos por litros, es decir, están por encima del límite máximo permitido.

Nº MAPA	DENOMINACIÓN	NO ₃ - (mg/l)	
		2004	2008
2	ERREKALEOR	40,7	15,0
3	SANTO TOMÁS	45,2	17,8
4	ALEGRIA ESKALMENDI	50,0	38,0
5	ERREKABARRI	62,9	24,9
6	ARROYO ZERIO	50,5	21,4
7	ALEGRIA OREITIA	54,5	31,4
8	ANGOSTAILE	45,6	23,2
9	BALSA DE BETOÑO	20,3	1,0
10	BALSA DE ZURBANO	9,3	14,2
11	ARCAUTE	117,0	29,2
12	ILARRATZA	71,7	56,3
13	ZURBANO	45,6	63,4
14	POZO OREITIA	105,4	151,5
15	FUENTE ELBURGO	59,3	51,2
16	MANANTIALES ARBULO	97,4	52,2
17	JUNGITU	78,8	56,8
18	DRENAJE ARBULO	88,6	44,3
19	SALBURUA	37,2	25,4

Tabla 27. Contenido en nitrato del agua en los puntos de control.

Por otra parte, cualquier detracción de agua superficial o subterránea supone una alteración de las condiciones naturales de los recursos hídricos, alteraciones que pueden ser importantes si los volúmenes extraídos afectan a los denominados "caudales ecológicos" de los recursos fluyentes o bien a la capacidad de reposición de los acuíferos. La necesidad de mantener el nivel de los embalses lo más alto posible para garantizar las

necesidades del abastecimiento y de la generación hidroeléctrica ha dado lugar a importantes episodios de inundaciones en el término municipal, con el consiguiente impacto social, económico y ambiental que conlleva.

En lo que respecta a los humedales, se debe destacar su papel como sistema de filtrado y depuración de contaminantes como los nitratos. En líneas generales la mayor afección sufrida por los humedales alaveses viene de la intensificación de las actividades agrícolas en los terrenos colindantes a éstos (Arrojo, 2003).

Los recuperados humedales de Salburua desempeñan una importante función para la reducción de la concentración de nitratos, especialmente relevante si se tiene en cuenta la denominación del Sector Oriental de la Unidad Hidrogeológica Vitoria como Zona Vulnerable de acuerdo con la Directiva Europea 91/676/CEE, de 12 de diciembre.

6.2. Medio rural

La pérdida de valor del medio rural y de las actividades que en él se realizan es un fenómeno que tanto en Vitoria-Gasteiz como en el resto del territorio español se inicia mediado el siglo XX y se acelera de forma significativa en los años 70. Desde un punto de vista social, la imagen más representativa de esta pérdida de valor es el "éxodo" de millones de personas desplazándose del campo a la ciudad buscando una nueva vida y renegando de la "dureza de la vida en el campo". Todo esto influyó de forma significativa en la percepción que del campo se tenía y se fraguó una idea que de manera muy resumida se puede expresar como: el campo sinónimo de atraso y penalidades, y la ciudad el lugar de la modernidad y el progreso. Por otro lado los fenómenos de expansión urbana e industrial han considerado el espacio rural como la reserva de suelo para su crecimiento y las rentas agroforestales no han crecido al mismo ritmo que las de otros sectores.

En cuanto al proceso de industrialización de la actividad agraria, en Vitoria-Gasteiz no ha sido muy diferente a lo acontecido en el territorio de Unión Europea. También ha producido incrementos considerables de los rendimientos de los cultivos y la ganadería, y se ha basado en transformaciones como las producidas a escala planetaria, pero también ha generado importantes impactos negativos.

³⁰ Decreto 390/1998 de Declaración de Zonas Vulnerables a la contaminación de las aguas por los nitratos procedentes de la actividad agraria. En él se declara Zona Vulnerable el Sector Oriental de la Unidad Hidrogeológica Vitoria.

6.2.1. Pérdida acelerada de suelo agroforestal

Si tenemos en cuenta que la superficie total del territorio municipal es aproximadamente 27.700 hectáreas, de las cuales el 18,24% es superficie artificializada, el 4,67% es suelo urbanizable, el 2,55% son suelos potencialmente contaminados y el 0,034% suelos abandonados³¹, la superficie disponible actualmente para la actividad agroforestal se puede estimar en torno a las 20.000 hectáreas, algo más del 72% de la superficie total. Según los datos de 2005 (Tabla 28), el 94,7% de la superficie agrícola utilizada (SAU) son tierras labradas dedicadas de manera casi exclusiva a los cultivos herbáceos y el 5,3% restante corresponde principalmente a prados y pastizales permanentes, así como a eriales y especies forestales pastables.

SUPERFICIE AGRARIA UTILIZADA (SAU) 2005		
TIERRAS	SUPERFICIE HAS	%
TIERRAS LABRADAS		
• Cultivos herbáceos	9.948	
• Barbechos/retirada	898	
• Cultivos leñosos	1	
TOTAL TIERRAS LABRADAS	10.848	94,7
TIERRAS PARA PASTOS PERMANENTES		
• Prados-pastizales	549	
TOTAL PASTOS PERMANENTES	549	4,8
OTRAS TIERRAS		
• Erial matorral	37	
• Especies forestales	18	
TOTAL OTRAS TIERRAS	54	0,5
TOTAL SAU	11.451	100

Tabla 28. Superficie agraria utilizada (SAU) 2005. (Fuente: elaboración propia a partir de los datos de la Diputación Foral de Álava).

La actividad agroforestal, por tanto, utiliza cerca de las tres cuartas partes del territorio municipal, superficie sobre la que tradicionalmente han coexistido, con más o menos armonía, las actividades humanas y los procesos naturales.

Sin embargo, el suelo agrario, uno de los principales recursos de la actividad agrícola, lleva experimentando desde hace años una reducción significativa.

En efecto, la superficie total de las explotaciones agroforestales era en 1999 de 21.283³² hectáreas, que representaban el 77% de la superficie total del término municipal (Tabla 29). De esta superficie total, el 62% correspondía a la SAU y el 38 % restante a otras tierras como erial espartizal, matorral y, principalmente, especies arbóreas forestales, que forman parte de la explotación agroforestal, pero no así de lo que se

denomina SAU. Respecto a 1989³³, esta superficie había descendido en 1.517 hectáreas. En 2005 la SAU se ha estimado en 11.451 hectáreas, de las cuales el 94,7% de la SAU son tierras labradas dedicadas de manera casi exclusiva a los cultivos herbáceos. Esto representa una pérdida respecto a 1999 de más de 1.800 hectáreas, pérdidas que se producen tanto en las tierras labradas como en las destinadas a pastos permanentes. Las estimaciones indican que en 16 años (de 1999 a 2005) se han perdido en torno a las 2.800 hectáreas de suelo fértil agrario.

	1989		1.99	
	SUP. HAS	%	SUP. HAS	%
Superficie agrícola total	22.800	100	21.283	100
Superficie agrícola utilizada (sau)	13.469	59	13.276	62
Tierras labradas	13.163		12.111	
Tierras pastos permanentes	306		1.165	
Otras tierras	9.331	41	8.007	38

Tabla 29. Superficie agrícola total y utilizada 1989-1999. (Fuente: Censos Agrarios 1989 y 1999. INE).

Si tenemos en cuenta datos de la publicación de Agricultura y Medio Ambiente en la Comunidad Autónoma del País Vasco, que muestran unas pérdidas de suelo de 3.621 hectáreas entre 1990 y 2000, y un incremento medio anual del suelo artificializado de 753 hectáreas entre 1994 y 2004, podemos estimar que en el conjunto del País Vasco se han podido perder en torno a las 8.500 hectáreas en los últimos 16 años, lo que representa un 2% de la superficie agroforestal total, porcentaje que en Vitoria-Gasteiz se sitúa en torno al 13%. Las razones o motivos por los que la pérdida de suelo agrario es proporcionalmente mayor en Vitoria-Gasteiz que en el resto de la Comunidad Autónoma estarían en la mayor disponibilidad de tierras cultivadas³⁴ y en la mayor presión de los procesos de urbanización. Esta pérdida de suelo agroforestal no sólo se constata de forma cuantitativa con los datos disponibles, sino que también es percibida de forma clara por los agentes sociales agrarios.

En cuanto a la respuesta social, hay indicios³⁵ de preocupación ciudadana por el proceso acelerado de ocupación del suelo, considerado como un problema ambiental de primer orden, aunque dicha inquietud pueda entrar en contradicción con otras igualmente explícitas en torno al futuro industrial de la ciudad, el precio elevado de la vivienda o los problemas del tráfico motorizado, relacionadas causalmente con este problema.

³¹ Boletín 2006 de la Agenda 21

³² Censo Agrario 1999. INE

³³ Censo Agrario 1989. INE

³⁴ La superficie total de Vitoria-Gasteiz representa el 3,8% de la CAPV, pero la superficie de tierras cultivadas o labradas suponen el 13,6% del total de la CAPV.

³⁵ GEO Vitoria-Gasteiz. Taller de participación ciudadana: futuros posibles de Vitoria Gasteiz

6.2.2. Descenso del número de explotaciones agrarias y reducción de la cabaña ganadera

En el 2005, las explotaciones agroforestales del término municipal ascendían a 511. Su evolución en los últimos años muestra un descenso continuado de las mismas a un ritmo medio de 6 explotaciones menos por año (Tabla 30). Tomando como referencia los datos del Censo Agrario de 1999, el tamaño medio de las explotaciones agroforestales es de 40 hectáreas, el 53,5% de las superficies tiene un régimen de tenencia en propiedad y el 45,6 son superficies en régimen de arrendamiento. La mano de obra total de las explotaciones fue de 403 unidades de trabajo agrario/año (UTA)³⁶.

EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE EXPLOTACIONES. 1989-2005			
AÑOS	1989	1999	2005
EXPLOTACIONES	605	528	511

Tabla 30. Evolución del número de explotaciones 1989-2005. (Fuente: Censos Agrarios 1989 y 1999 (INE) y Diputación Foral de Álava).

La ausencia de datos recientes, a escala municipal, de los activos agroforestales nos obliga a estimar el número de éstos a partir de los datos del conjunto del Territorio Histórico de Álava. Datos que reflejan una importante reducción del número de ocupados tanto para el territorio foral como para el conjunto de la Comunidad Autónoma.

En lo que respecta a la cabaña ganadera (Tabla 31), Vitoria-Gasteiz contaba en 2005 con 4.816 cabezas de ganado, de las cuales el 46% corresponde a ganado vacuno, el 38% a rebaños de ovejas y cabras y el 16% restante se reparte entre ganado porcino y equino. Su evolución muestra un claro descenso del número total de cabezas, que pasa de 8.547 en el censo de 1989 a las 4.816 cabezas en 2005. Esta significativa reducción de los efectivos de la cabaña ganadera se ha realizado a costa del ganado porcino, que ha pasado de 3.587 a 316 cabezas. El ganado bovino ha crecido ligeramente en el mismo periodo y el ovino y caprino han descendido, aunque de forma poco significativa.

EVOLUCIÓN DE LA GANADERÍA SEGÚN TIPO DE GANADO 1989-2005			
	1989	1999	2005
BOVINOS	1.852	2.150	2.190
OVINOS	1.452	928	1.383
CAPRINOS	1.073	967	448
PORCINOS	3.587	1.930	316
EQUINOS	47	70	479
AVES	61	1	SD
CONEJAS MADRE	325	137	SD
TOTAL	8.547	6.183	4.816
COLMENAS	150	70	937

Tabla 31. Evolución de la ganadería según tipo de ganado. (Fuente: Censos Agrarios 1989 y 1999. (INE) y Diputación Foral de Álava).

³⁶ 1 UTA= 2.200 horas/año mano de obra no asalariada o 1.800 horas/año mano de obra asalariada.

En cuanto a la producción agrícola bajo pautas de producción sostenible no alcanza aún una ratio suficiente en el municipio vitoriano: de las 20.000 ha del municipio, únicamente cerca de 16 ha se rigen por sistemas homologados de producción sostenible.

6.2.3. Escasa valoración del campo cultivado e infravaloración social de los agricultores y ganaderos

La información ambiental del municipio de Vitoria-Gasteiz permite constatar la existencia dentro del municipio de espacios de alto valor paisajístico, lo cual cabe reseñar en el capítulo de las oportunidades. El alto valor de importantes piezas del territorio puede explicar en parte que las zonas cultivadas y de campiña queden relegadas a una escasa consideración en el ámbito municipal.

El menor valor otorgado a las tierras de cultivo, frente a otros ecosistemas más naturalizados y singulares, se hace por comparación entre los distintos ecosistemas, acorde a las herramientas y metodologías actuales de cálculo del valor ecológico (vegetación, fauna, ecosistemas y paisaje). Sin embargo, y a pesar de su alta aceptación, este criterio no permite destacar la función y los valores ecológicos de las tierras cultivadas, olvidándose el papel de la campiña como pieza de un conjunto en el que el valor de unas piezas es indisoluble de otras, y en definitiva minusvalorándose un tipo de paisaje que, aún siendo altamente singular en el ámbito europeo, no es justamente valorado en el ámbito municipal.

En el caso del entorno de la ciudad de Vitoria-Gasteiz, esta escasa valoración de las zonas de cultivo ha determinado su vocación como áreas de reserva para las necesidades futuras de desarrollo urbano, disminuyendo aún si cabe su valor ambiental ante la presión urbana en forma de vertederos, escombreras, pasillos para infraestructuras, tendidos eléctricos, y todos aquellos usos que las ciudades desplazan a su periferia ante la incapacidad de asumirlos dentro de la ciudad formal. Es decir, el campo tiene vocación de seguir siendo la zona a ocupar por actividades urbanas de periferia.

Esta infravaloración no sólo afecta al paisaje cultivado o labrado y forestal, sino que también incluye a quienes actúan en el espacio agrario: agricultores y ganaderos. El escaso valor que se le otorga actualmente al espacio cultivado y forestal, y a la actividad agraria también se refleja en la escasa información existente, principalmente cuando se desciende hasta la escala municipal, lo que sin duda dificulta, o al menos crea incertidumbres, a la hora de analizar con profundidad su estado.

6.3. Medio urbano

La expansión desahogada del sector inmobiliario, identificada como una de las presiones básicas, se concentra especialmente en la reserva de suelo que Vitoria-Gasteiz ha conseguido mantener gracias a una política caracterizada históricamente por la contención del crecimiento y la compacidad. Por añadidura, en conjunción con otras presiones básicas como son la tendencia a las densidades bajas, el incremento del parque automovilístico o la propia divergencia planeamiento/sostenibilidad, genera importantes impactos dentro del propio tejido urbano, poniendo en cuestión uno de los factores principales de oportunidad, como es la calidad ambiental de la ciudad.

6.3.1. Desfase entre crecimiento urbano y crecimiento demográfico: sobredimensionamiento del nuevo parque inmobiliario

El proceso urbanizador, producto del boom inmobiliario global, con especial intensidad en el Estado Español en la pasada década, ha propiciado una puesta en carga de suelo para el desarrollo urbano excesiva en relación con el desarrollo demográfico y económico. La consideración de Vitoria-Gasteiz como la reserva de suelo del País Vasco, presente en el planeamiento estratégico, no ha hecho sino realimentar esta dinámica.

Las necesidades sociales de vivienda presentes y futuras parecen más que cubiertas con el nuevo parque edificado puesto en carga a través del último Plan General: con un crecimiento demográfico del 1% anual, alimentado actualmente en gran parte por la inmigración, el incremento en el número de habitantes entre el momento actual (2007, con 230.585 habitantes) y el año 2020 (en que se alcanzarían los 262.527), ascendería a 32.000 personas. Con una ocupación media de 2,66 habitantes por unidad familiar, las necesidades de vivienda rondarían, pues, las 12.000 unidades en los próximos 14 años.

Teniendo en cuenta estas cifras junto con las 3.880 viviendas vacías existentes actualmente en el casco urbano (sin contar las 3.082 vacías de segunda residencia en la ciudad, y las 7.445 en el resto de la provincia), el parque de 32.296 nuevas viviendas previsto por el PGOU parece sobrepasar en mucho las necesidades reales de vivienda del municipio. De hecho, si se mantuvieran las cifras actuales de crecimiento y ocupación, dichas necesidades estarían cubiertas hasta el año 2037. Si se consiguiera ocupar exclusivamente

el parque de viviendas vacías actual que no es de segunda residencia, el plazo se alargaría hasta el año 2040. Si, por alguna razón, se duplicara la velocidad de crecimiento al 2% o la ocupación disminuyera hasta 2'5 habitantes por unidad familiar, dos circunstancias de reducida probabilidad, el horizonte se situaría aún en el año 2026 o en el 2021, respectivamente. En cualquier caso, aún introduciendo en el cálculo la obsolescencia progresiva del parque edificado, parece claro el sobredimensionamiento del parque residencial contemplado por el PGOU vigente.

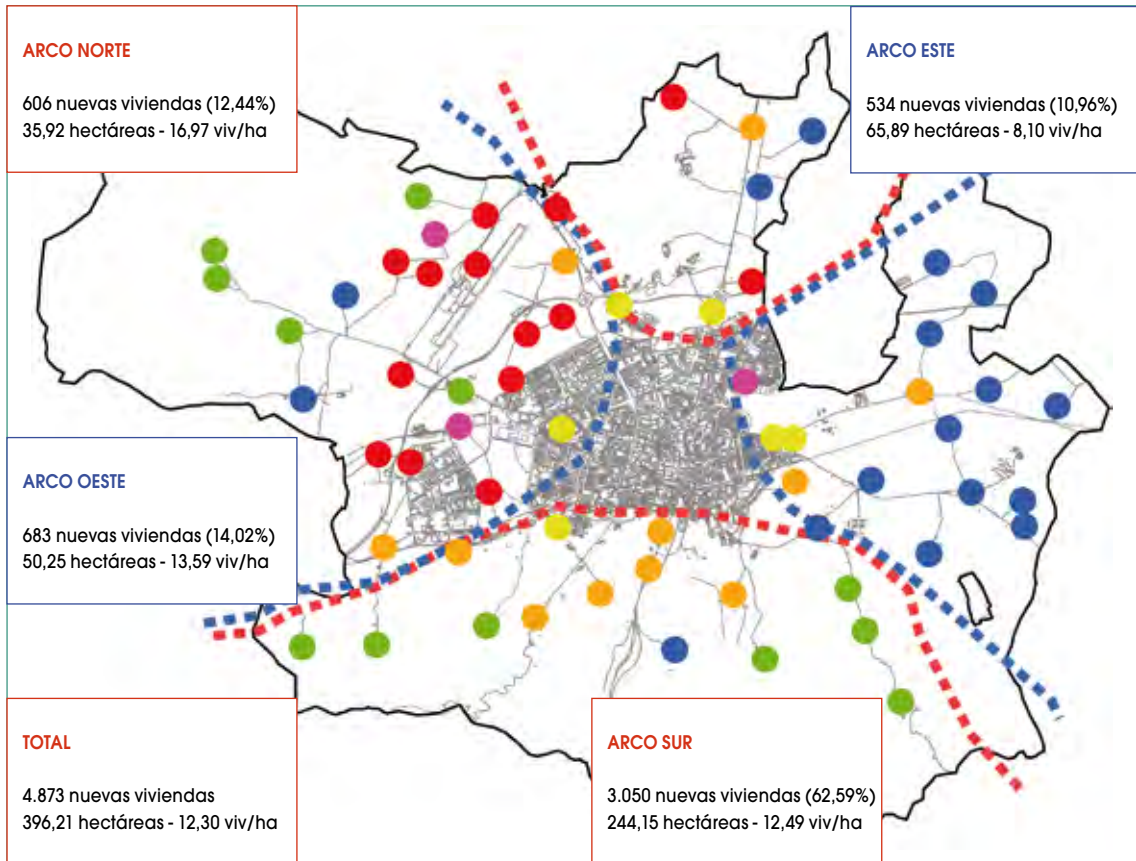
Respecto a la relación entre parque residencial principal y secundario, de especial relevancia en un país turístico como España, un 30% de familias vitorianas poseen una segunda residencia, pero en su mayoría se trata de viviendas fuera de Vitoria, ya sea en el País Vasco (un 19,4%, principalmente en Álava) o en el resto del estado (la mayoría de ellas, un 77%), por lo cual no se puede aportar al cómputo esta otra posible variable compensatoria.

Con respecto a los pueblos del municipio (Tabla 32), las denominadas Entidades Locales Menores, la estrategia explícita que plantea el PGOU del 2000 es "el mantenimiento de la mayoría de los núcleos dentro de la dinámica rural en la que están inmersos excepto en aquellos casos en los que han sido absorbidos por la ciudad o en aquéllos que por especial cercanía a Vitoria o por la pérdida de sus características rurales se plantean como receptores de una capacidad residencial más elevada"³⁷. De acuerdo con este objetivo, se propone una caracterización del total de 63 pueblos en tres grupos (Grupo 1: Crecimiento, Grupo 2: Desarrollo Compatible y Grupo 3: Protección) subdividido cada uno a su vez en tres subgrupos (Tabla 32). El número total de nuevas viviendas que se propone para el conjunto es de 4.873, de las cuales 1.484 se plantean en suelo urbanizable y 170 en suelo urbano, repartidas entre todos los grupos, mientras que las 3.219 restantes se concentran, tanto en urbano como en urbanizable, en las entidades del Grupo 1, correspondientes a aquellos pueblos que ya forman parte del tejido urbano continuo de Vitoria-Gasteiz, que absorbe así un 87,50 % del número total de 4.873 viviendas. En cuanto a la nueva superficie de suelo urbano y urbanizable puesta en carga para este desarrollo, asciende a 396,21 hectáreas³⁸.

En términos comparativos, esta propuesta, que supone un 13,4% del total de 32.296 viviendas y un 7% de la superficie total de 5.379,26 hectáreas correspondientes a la totalidad del PGOU, podría considerarse comedia.

³⁷ PGOU de Vitoria-Gasteiz: Revisión-Texto Refundido, Tomo I Memoria del Plan General. Capítulo 3: Propuestas de carácter global. Apartado 3 Las entidades locales menores. Pág. 85.

³⁸ Elaboración propia a partir de los datos del PGOU de Vitoria-Gasteiz: Revisión-Texto Refundido, Tomo I Memoria del Plan General. Objetivos, directrices y propuestas, Capítulo 7, Resumen y cuantificación del modelo de planeamiento adoptado, Apartado 3: Extensión y capacidad de los suelos urbanos y urbanizables, Cuadro V: 39 Anuario estadístico 2005. Capítulo 2: Población, Apartado 2.1.7.



GRUPO I DE CRECIMIENTO		GRUPO II DE DESARROLLO COMPATIBLE		GRUPO III DE PROTECCIÓN	
SUBGRUPO A:	SUBGRUPO B:	SUBGRUPO A:	SUBGRUPO B:	SUBGRUPO A:	SUBGRUPO B:
Núcleos incorporados actualmente al casco urbano	Núcleos de población próximos al casco urbano o sus áreas de expansión	Núcleos de desarrollo limitado	Núcleos en los que la principal actividad de la mayor parte de los residentes está ligada a las explotaciones agrícolas y pecuarias	Núcleos ligados a zonas de interés natural	Núcleos afectados por grandes infraestructuras o riesgos naturales (aeropuerto, ferrocarriles, arco de innovación, polígonos industriales, zonas inundables, etc.)
ABETXUKO ALI ARCAUTE ARMENTIA ELORRIAGA GAMARRA MAYOR	ARCAYA ARECHAULETA ARINEZ BERROSTEGUIETA GARDELEGUI GOMECHA ILARRAZA LASARTE MENDIOLA MIÑANO MAYOR	BETOÑO CRISPIJANA LERMANDA	ABERASTURI AMARITA ANDOLLU ARGANDOÑA ASCARZA CASTILLO JUNGUITU LUBIANO MATAUCO MENDOZA OREITIA OTAZU RETANA ULLIBARRI ARRAZUA ULLIBARRI VIÑA VILLAFRANCA ZERIO	ARTAZA ASTEGUIETA BOLÍVAR ESKIBEL GAMIZ HUETO ABAJO HUETO ARRIBA MARTIODA MONASTERIOGUREN SUBIJANA ULLIBARRI OLLEROS ZUMELZU	ANTEZANA ESTARRONA FORONDA GAMARRA MENOR GOBEO GUERENA LEGARDA LOPIDANA MANDOJANA MARGARITA MENDIGUREN MIÑANO MENOR YURRE ZUAZO DE VITORIA
1.290 VIVIENDAS	2.974 VIVIENDAS	72 VIVIENDAS	343 VIVIENDAS	106 VIVIENDAS	88 VIVIENDAS
4.264 VIVIENDAS (87,50 %)		415 VIVIENDAS (8,52 %)		194 VIVIENDAS (3,98 %)	
4.873 VIVIENDAS					

Tabla 32. Los pueblos del municipio en el PGOU 2000. (Elaboración propia).

No lo es tanto si la consideramos en términos relativos de densidad, pues la media que sale del cálculo, de 12,30 viviendas por hectáreas, refleja claramente la apuesta clara y explícita por un desarrollo de baja densidad. Tampoco lo es en relación con la población inicial de 4.873 personas (2005), ya que la oferta de 4.873 viviendas supone exactamente una nueva vivienda por cada habitante actual, es decir, si consideramos la ocupación media de 2,66, se está proponiendo un incremento que supone exactamente multiplicar por 2,66 la población actual, para alcanzar los 17.835 habitantes, algo difícilmente justificable teniendo en cuenta el crecimiento demográfico real.

Sin embargo, el principal problema que supone esta estrategia en términos de sostenibilidad no se halla en estos aspectos, sino en la pauta de distribución territorial de crecimiento propuesta. En efecto, si se reagrupa el conjunto de pueblos en función de su localización, formando cuatro grandes arcos de desarrollo, a norte, sur, este y oeste del núcleo, central, se comprueba que el máximo crecimiento tanto en superficie como en número de viviendas (el 61,62% y el 62,59%, respectivamente) se concentra en los pueblos del arco sur, entre la N-I y el Río Santo Tomás, en la zona más cercana a las estribaciones de los Montes de Vitoria.

Para estos pueblos (Armentia, Gomecha, Zumelzu, Subijana, Arechavaleta, Gardelegui, Lasarte, Eskibel, Berrosteguieta, Castillo, Mendiola, Otazu, Gámiz, Bolívar y Ullíbarri de los Olleros), el plan propone un total de 3.050 nuevas viviendas en 244 hectáreas. Aparte de la gran operación de 2.210 viviendas del desarrollo del Sector 19 Arechavaleta-Gardelegui y de las 263 de Abetxuko (repartidas entre el PERI 12, el PERI 13 y la UE 5), las propuestas de crecimiento más intensas se concentran en los pueblos de Berrosteguieta (287 viviendas, aproximadamente 770 nuevos vecinos), Gamarra Mayor (273 viviendas, 726 nuevos vecinos) y Miñano Menor (276 viviendas, 735 nuevos vecinos), cuyas poblaciones son actualmente de 204, 256 y 20 vecinos, respectivamente³⁹. Si bien las densidades en el caso de los dos últimos pueblos son las más altas propuestas para todo el conjunto de entidades locales menores (18,31 y 22,54 viviendas/hectárea respectivamente), especialmente desajustado parece el caso de Berrosteguieta donde la densidad propuesta en relación con el urbanizable clasificado es de 3,27 viviendas por hectárea⁴⁰.

En relación con la totalidad del parque inmobiliario construido según las determinaciones del PGOU 2000,

resulta significativo que el mayor número de las 6.905 viviendas vacías existentes en 2005, considerando las de segunda residencia, corresponda a viviendas edificadas recientemente, entre 1991 y 2001, con un total de 1.700, lo cual corresponde al 13% de las construidas en dicho periodo (12.964 unidades). Esta circunstancia parece confirmar en gran medida el carácter especulativo de una parte importante de la vivienda edificada recientemente.

Lo cierto es que un parque de viviendas sobredimensionado, parte del cual puede permanecer desocupado o infrautilizado durante un largo periodo de tiempo, genera gastos sociales de mantenimiento en términos económicos, materiales y energéticos difícilmente justificables desde la óptica de la sostenibilidad y realimenta a su vez a la proliferación de viviendas vacías.

6.3.2. Falta de adecuación bioclimática del parque residencial heredado

Los orígenes del casco medieval como emplazamiento defensivo y la colmatación posterior de las huertas urbanas de su interior dificultan la adecuación del espacio público y la edificación a criterios de confort bioclimático en cuanto a soleamiento e iluminación natural, viéndose reducidas las posibilidades a intervenciones en el aislamiento de las fachadas y la redistribución interior de los espacios. En el tejido correspondiente al ensanche de 1865 esta circunstancia se ve paliada por la menor densidad media, por la mejor relación altura-anchura de las vías y por la orientación casi ortogonal del viario en función de los ejes norte-sur y este-oeste.

En cuanto al resto del parque residencial heredado, y especialmente a la vivienda social del periodo 1940-1960, adolece en general de los problemas de falta de adecuación bioclimática en cuanto a orientación y aislamiento comunes a todo el parque edificado español de la segunda mitad del siglo XX, aunque la cuestión requeriría un estudio pormenorizado en función de las numerosas variables implicadas. En cualquier caso, tanto por sus características intrínsecas como por la mayor proporción de espacio libre en planta, la tipología de bloque abierto permite un margen mayor para las medidas de readecuación bioclimática a posteriori mediante intervenciones en los huecos, las fachadas y las cubiertas y redistribuciones interiores del espacio.

En términos generales y para la totalidad del municipio, la incorporación de la energía solar es reducida en agua

³⁹ Anuario estadístico 2005. Capítulo 2: Población, Apartado 2.1.7

⁴⁰ Elaboración propia a partir de los datos del Anuario Estadístico y el PGOU.

caliente sanitaria e inexistente para calefacción, siendo las principales fuentes utilizadas para este último uso el gas (63,83%) y los derivados del petróleo (28,30%)⁴¹. Aunque se detecta un aumento significativo y claro desde 2003, sólo un 1,48% de edificios consiguieron en 2005 el certificado de eficiencia energética, a juzgar por el correspondiente indicador de la Agenda 21⁴². Por otra parte, este certificado no responde a un concepto integral de la edificación sostenible.

En relación con el casco medieval, es de señalar la clara ausencia de atención tanto en el PERI (Plan Especial de Reforma Interior) como en el Plan de Revitalización del Casco a los aspectos de mejora y readecuación bioclimática, un aspecto que se tratará más en detalle en el capítulo de respuestas.

Entre los diversos documentos que afectan al medio ambiente y la sostenibilidad, vigentes en este momento en el Municipio, es tal vez el Plan de Acción asociado a la Estrategia para la Prevención del Cambio Climático de Vitoria-Gasteiz el que más medidas adecuadas incluye de cara a la adecuación bioclimática tanto de la edificación como del espacio público, como veremos al tratar el plan en el apartado de respuestas. Igualmente, el nuevo Código Técnico de la Edificación, a pesar de sus limitaciones e insuficiencias, constituye una herramienta fundamental para abordar las necesidades aquí señaladas.

6.3.3. Riesgos de gentrificación y de pérdida de identidad del casco antiguo

La imagen que surge del diagnóstico asociado al Plan Estratégico para la Revitalización del Casco Medieval⁴³ es la de un casco con dificultades para retener a la población de paso aunque, al mismo tiempo, fue el que más personas recibió en 2004 de otros barrios de la ciudad; un barrio progresivamente masculinizado (entre 1997 y 2004, el porcentaje de mujeres ha disminuido del 51,52% al 48,81%) y a la vez paulatinamente rejuvenecido, a pesar de seguir poseyendo una tasa de envejecimiento superior a la media de Vitoria; con un tamaño medio de hogares por debajo de la media (2,18 frente a 2,58), con 4 hogares unipersonales de cada 10; con un alto porcentaje de población en riesgo de exclusión social y, como ya se ha indicado, convertido en el principal asentamiento de un creciente núcleo de inmigración magrebí dedicada a la agricultura y la construcción, con un grado de integración muy diverso.

En cuanto a su actividad económica, siendo el séptimo barrio de Vitoria en cuanto a número de establecimientos dedicados a la actividad económica, ha experimentado una clara evolución a la baja, localizándose las mayores pérdidas en la ladera Este y en Barrenkale. El sector predominante es el de hostelería, siendo el barrio donde esta actividad presenta el mayor peso específico con relación al resto de la ciudad. El hecho de que muchos de estos negocios abran sólo los fines de semanas contribuye a la imagen de falta de vitalidad del espacio público durante el resto de la semana. Esta imagen se hace más acusada debido al número creciente de locales comerciales cerrados, en venta o alquiler, a causa del progresivo declive del pequeño comercio, un fenómeno que, por otra parte, se retroalimenta aceleradamente.

A modo de resumen del Plan Estratégico, aparecen como temas críticos la amenaza creciente de "guetización", la desconexión del resto de la ciudad y la imagen de deterioro, y como posibles fuentes de ventaja competitiva, la centralidad y la proximidad a zonas dinámicas, el carácter emblemático y de referencia para el ocio y la fiesta, la diversidad y multiculturalidad, la presencia del patrimonio monumental y el dinamismo asociativo.

El Plan de Actuación asociado a este plan estratégico, que se ofrece como ampliación y complemento del Plan Especial de Reforma Interior PERI, adopta como visión de futuro la de un casco medieval como espacio diferenciado, con identidad propia y bien integrado en la ciudad; caracterizado por su riqueza patrimonial y su dinamismo social; un espacio multifuncional de calidad para sus residentes y al servicio de toda la ciudad. Los cuatro objetivos que se proponen de cara a este futuro son: la integración del casco en la ciudad; la mejora del atractivo residencial; el fomento de la actividad y la generación de flujos de personas (atractividad); y el desarrollo social y comunitario. Consideradas desde la óptica de la sostenibilidad se constata que estas estrategias, en cuanto a sus intenciones y líneas de actuación, responden adecuadamente a los criterios de integración, mezcla de usos, diversidad y movilidad peatonal que constituyen la base del urbanismo ecológico a la escala metropolitana. La compacidad intrínseca del casco, por otra parte, asegura otro de estos criterios fundamentales.

No aparecen tan claros ni en el Plan de Revitalización ni en el PERI, sin embargo, los mecanismos puestos en juego para evitar el fenómeno de "gentrificación"

⁴¹ Anuario Estadístico 2005, capítulo 13: Edificación residencial y vivienda, apartado 13.2.6. Departamento de Nuevas Tecnologías.

⁴² Agenda 21 Local Boletín 2006, Pág. 25

⁴³ LKS Plan estratégico para la revitalización del Casco Medieval de Vitoria-Gasteiz. Tomo I. reconocimiento de la situación de partida. Documento de trabajo. Septiembre 2005

(expulsión y sustitución de la población local por otra de mayor poder adquisitivo) asociado a todo proceso de rehabilitación de casco medieval. A este respecto, pueden considerarse justificados los temores expresados por parte de vecinos del casco y ciudadanos de Vitoria, que rechazan la idea de un casco museificado e institucionalizado, habitado por profesionales y dominado por el comercio suntuario, un modelo más que frecuente en Europa. No existen fórmulas para alcanzar el equilibrio en este aspecto, ya que el éxito en el incremento de la calidad urbana atrae indefectiblemente usos y estamentos sociales más privilegiados, pero las experiencias más afortunadas de remodelación y rehabilitación urbana son aquellas en las que se ha optado decididamente por la participación desde el inicio, contando con todos los vecinos y agentes implicados, incluidos, naturalmente, el importante núcleo de inmigrantes y los colectivos de jóvenes que han vitalizado el casco.

La propuesta contenida en el plan de establecer una Mesa para la Revitalización del Casco Medieval parece adecuada en este sentido, siempre que no quede convertida en un mero organismo subsidiario de los otros instrumentos propuestos (Oficina para la Revitalización y Comité de Gestión Interdepartamental) y se convierta, por el contrario, en una herramienta eficaz de debate y toma de decisiones.

En lo que respecta a algunas de las operaciones en proyecto o en marcha en el casco histórico (la quinta torre asociada a un edificio multiusos y aparcamiento, el túnel de acceso a dicho aparcamiento, la remodelación de la plaza de la Virgen Blanca) han suscitado dudas razonables entre ciudadanos y expertos en cuanto al impacto sobre un paisaje urbano muy consolidado y de una escala muy mesurada. La presión general en aras de la competitividad entre ciudades medias, la concepción mediática del atractivo urbano asociado al turismo y el auge de la arquitectura signo asociada a todos estos fenómenos puede llevar a forzar decisiones más dirigidas al impacto visual que a la rentabilidad urbana y social, que además puede contribuir a realimentar los procesos de gentrificación.

6.3.4. Déficit de convivencialidad en puntos y áreas de la red de espacios públicos y zonas verdes

Existe una gran diferencia en las condiciones de convivencialidad del espacio público entre las áreas centrales, próximas a la sobresaturación, y algunas periféricas, puntualmente infrautilizadas. El periodo de

máximo crecimiento de Vitoria fue el de 1961-1980, al que corresponde un 47,5% del parque actual de viviendas⁴⁴: este periodo es el correspondiente al Plan General de 1963 y el Actur Lakua, en el que Vitoria se convirtió en una suerte de laboratorio del urbanismo de la época. Muchos de los problemas del espacio público derivan de los modelos adoptados entonces, basados en su mayoría en una tipología, la de bloque abierto, que ha demostrado históricamente su inadecuación en la configuración del espacio urbano interbloques. Hay barrios, como Arana, Aranzabela o Gazalbide, resueltos enteramente en esta tipología, que supone un 48,72% del parque edificado vitoriano⁴⁵. La concepción fundamentalmente cuantitativa de los estándares de espacio público también ha contribuido a este fenómeno. Es de señalar, por otra parte, que se trata de condiciones puntuales no generalizables a la totalidad del tejido, que requerirían un estudio más detallado para su adecuada caracterización.

El área de Lakua puede considerarse hasta el momento uno de los mayores retos urbanos a los que se ha enfrentado Vitoria-Gasteiz, siendo los principales problemas el sobredimensionamiento y la isotropía indiferenciada de la malla viaria, la densidad insuficiente y el predominio del bloque abierto, lo cual se traduce en una infrautilización de los espacios públicos y en la dificultad de la adecuación de éstos a las condiciones bioclimáticas, aunque facilite la de los propios bloques. La presencia del Centro Comercial Lakua combina un elemento de atracción e identidad del barrio con la concentración comercial que contribuye a dificultar la posible acción del comercio de calle como factor de vitalización.

El diseño urbano de los nuevos desarrollos de Zabalgana y Salburua, aunque responde a una clara voluntad orgánica de adecuación topográfica y de continuidad con el tejido existente, ofrece unas dimensiones de viario y unas condiciones morfológicas que podrían, de no tomarse medidas claras, generar problemas puntuales de infrautilización del espacio público similares a los que aquejan a algunos sectores de Lakua.

Por otra parte, el sobredimensionamiento actual de la oferta residencial en relación con el crecimiento demográfico y la reducción progresiva del tamaño medio familiar se traduce en una baja densidad peatonal y en el consiguiente riesgo de agravamiento de los problemas de infrautilización del espacio público y de fomento de los medios motorizados, a lo cual contribuye igualmente la detracción de usos de calle producido por la aparición de los grandes hipercentros comerciales como es El Boulevard. Por otra parte, la

⁴⁴ Anuario estadístico 2005. Capítulo 13: Edificación residencial y vivienda, apartado 13.2.14. Departamento de Nuevas Tecnologías.

⁴⁵ *Ibid.*, apartado 13..2.10

necesidad de mantenimiento de un parque edificado y de una red de espacios públicos sobredimensionados puede suponer una presión insoportable sobre los recursos locales.

El sistema de espacios verdes participa de la problemática general de infrautilización identificada para el espacio público. El énfasis en el uso exclusivo de criterios cuantitativos (m² de zona verde por habitante, número de árboles) para medir la calidad y el grado de naturalización del tejido urbano y la obligación de cumplir los estándares superficiales de verde a la escala del diseño parcial y de detalle dificultan las soluciones basadas en la concentración en bolsas más amplias de verde y contribuye a agravar los problemas de falta de masa crítica para vitalizar el espacio público netamente urbano.

Sin embargo, hay que tener en cuenta, por otra parte, que el sistema de espacios verdes cumple otra importante serie de funciones ecológicas y microclimáticas al margen de su utilización directa en términos de acceso por parte de los ciudadanos, e incluso su mero disfrute visual es un factor importante de inserción de la naturaleza en el entorno urbano. En este sentido, la sostenibilidad económica, al igual que en el caso del espacio público, hay que medirla en relación con la optimización y la repercusión social del gasto. En el caso del sistema de espacios verdes, por otra parte, cobran especial importancia aspectos como el uso de aguas recicladas para el riego o el reciclaje de los residuos de poda, aspectos ya contemplados al evaluar la sostenibilidad ambiental y que presentan rasgos eminentemente positivos en el caso de Vitoria. El problema, pues, no está tanto en la cantidad de verde como en el diseño y la disposición de las superficies y masas, que en muchas ocasiones se limitan a "alfombras decorativas" en medianas y arcenes que no cumplen ninguna función urbana ni ecológica significativa que justifique los costes generalmente más altos de mantenimiento de este tipo de disposiciones.

Por otra parte, a la hora de hablar de impactos sobre el sistema de espacios verdes, cabe hacer hincapié también en el hecho de que el constreñimiento del Anillo Verde debido al desarrollo urbano en torno al mismo ha dado al traste con la posibilidad abierta por el proyecto inicial de crear verdaderos corredores transversales de conexión del sistema de espacios verdes de la ciudad con el entorno natural circundante, un aspecto sobre el que volveremos al analizar el verde en el capítulo de respuestas.

6.3.5. Consumo de espacio urbano y nivel alto de ruido debido a la motorización

Al margen de sus otros impactos, la movilidad motorizada exige también un considerable sacrificio de espacio urbano, tanto para la circulación de personas y vehículos como para el aparcamiento de éstos (Tabla 33).

DISTRIBUCIÓN DE LA SUPERFICIE MUNICIPAL DEDICADA A INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE		
	m ²	%
Transporte público	415.890	2,94
Vías ciclistas	124.502	0,88
Peatonal	3.616.116	25,54
Vehículos privados	10.001.149	70,64
TOTAL	14.157.657	100

Tabla 33. Distribución de la superficie municipal dedicada a infraestructuras de transporte. (Fuente: Boletín de la Agenda 21 de Vitoria-Gasteiz de 2007).

Esta superficie viene a representar en 2005 un 28,09 % del suelo denominado "artificializado" del municipio, según se refleja en el indicador del Boletín de la Agenda 21 del 2007.

Otra de las consecuencias derivadas de la movilidad es el ruido, que constituye un contaminante prácticamente omnipresente, molesto y hasta perjudicial, difícil de objetivar a través de mediciones y aún más difícil de evitar. Por su percepción subjetiva, diferente según las personas y sus situaciones anímicas, el ruido no puede medirse cuantitativamente y objetivamente. Se recurre a la medición de su componente físico: el sonido. Su incidencia en Vitoria-Gasteiz se puede evaluar a través del informe "Proyecto de revisión y actualización del mapa de ruido de Vitoria-Gasteiz"⁴⁶ que concluye que "el foco dominante en la ciudad es el tráfico rodado (especialmente las calles en medio urbano y las carreteras en los pueblos) y los conflictos por ferrocarril e industria se localizan en zonas muy concretas de la ciudad".

En relación al tráfico rodado el informe señala que "un 30% de la población de Vitoria-Gasteiz se encuentra sometida a niveles de ruido (para el periodo nocturno) superiores a los 55 dB(A) fijados por el indicador B8 a nivel europeo". El tráfico en las calles afecta a más población que el de las carreteras (sobre todo las denominadas N-1, N-622, N-240 y N-104) del municipio, mientras que el ferrocarril tiene una menor incidencia, limitándose a la primera línea de viviendas frente a la vía.

Según el Mapa de Ruido de Vitoria-Gasteiz, en 2003, un total de 84.281 habitantes (37% de toda la población)

⁴⁶ Centro de Acústica Aplicada. Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz. 2002. Como consecuencia de esa preocupación se ha redactado una Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre calidad del aire ambiente y una atmósfera más limpia en Europa (presentada por la Comisión) Bruselas, 21.9.2005 COM(2005) 447 final 2005/0183 (COD).

durante la noche y 71.656 durante el día, estaban sometidos a niveles sonoros superiores a los permitidos según la Directiva 2002/49/CE. De ellos, la mayor parte (82.615) sufre el impacto sonoro que produce el tráfico de calles y carreteras. 50.865 habitantes están sometidos a niveles de entre 55 y 59 dB (A), 28.534 lo están a niveles de entre 60 y 64 dB (A) y 3.216 a niveles superiores a estos últimos. El ferrocarril afecta a 1.211 personas con niveles del primer rango y a 456 del segundo rango, no estando afectada población alguna por niveles de sonido superiores a los 64 dB (A) durante la noche.

Por su parte, los indicadores de la Agenda 21 de Vitoria-Gasteiz relativos a "contaminación sonora" señalan que, en 2004, la población afectada por el tráfico en horario diurno o nocturno ronda las 50.000 personas, es decir, cerca de un 23% del total de habitantes de la ciudad.

El impacto sonoro del aeropuerto de Foronda y de la actividad industrial, no han sido incluidos en estos cálculos. Respecto a este último, indicar que podrían resultar afectadas por el mismo determinadas áreas del municipio próximas a Oreitiasolo y a Gamarra-Betoño.

6.3.6. Efectos de detracción de usos comerciales de calle debido al auge de las grandes superficies

El comercio y la distribución es una actividad de creciente importancia en el municipio. La tendencia analizada en el periodo 2001-2006, según el estudio realizado por la Cámara de Comercio es al incremento del nº de establecimientos en Vitoria-Gasteiz, al tiempo que decrece la intensidad comercial en el centro. Se produce una elevada concentración en Centro-Ensanche en torno a motores como el Corte Inglés o la progresiva caracterización de calles comerciales. De los 3.185 establecimientos comerciales en Vitoria-Gasteiz, el Centro y Centro-Ensanche concentran a algo más del 50%.

La mayoría del comercio minorista en Vitoria-Gasteiz es familiar, en más de un 90%, y mantiene estructuras económicas muy conservadoras. Es uno de los factores de la calidad urbana de esta ciudad. Que la función comercial se une indisolublemente a la ciudad hasta el punto de constituirse en definidora y representativa del hecho urbano, es un concepto definido a principios del siglo XX y asumido socialmente. Pero sus estructuras actualmente presentan un cierto nivel de crisis o inadecuación importante en un marco de distribución o negocio muy diferente del tradicional.

La tendencia es a generar mayor empleo en los negocios que permanecen, al tiempo que se cierran o sustituyen un gran número de pequeños establecimientos. El impacto de la instalación de grandes operadores en espacios como el Boulevard, Lakua o Gorbeia, junto a factores de cambio en los hábitos de consumo de los hogares, dibujan una nueva situación en el territorio alavés.

La apuesta estratégica por las grandes superficies comerciales supone un peligro para la vitalidad del tejido urbano (apartado 5.2.11), tanto el consolidado como el que se encuentra en desarrollo, debido al poderoso efecto succión que ejercen sobre el comercio y el terciario de calle del interior del casco urbano. El caso de El Boulevard merece mención aparte tanto por sus dimensiones y su volumen de ventas como por su situación dentro del tejido urbano. Esta ubicación, por una parte, contribuye a paliar el impacto territorial debido al acceso motorizado a distancia, pero, por otra, al favorecer la accesibilidad peatonal y en transporte público, multiplica el efecto succionador de los usos comerciales de las zonas limítrofes y de la totalidad del casco.

Este efecto, que en el caso del Boulevard está aún pendiente de estudio sistemático, se hace notar ya especialmente a través del trabajo de campo en otras zonas, como es el caso de Lakua, donde el principal problema es la ausencia de densidad y masa crítica suficiente como para dotar de vitalidad a unos espacios públicos sobredimensionados, carentes de identidad y en cuyo diseño han estado ausentes los criterios bioclimáticos. A su escala de mediana superficie, el centro comercial Lakua, por ejemplo, puede considerarse paradigmático de este efecto succionador de la vida urbana limítrofe, convertido su interior en un sucedáneo de las calles de escala humana inexistentes en el exterior, especialmente cuando las condiciones climáticas son más severas.

En el caso de Boulevard sería preciso analizar en detalle la diferencia entre su efecto sobre la zona inmediata de Zaramaga, que en algunos aspectos podría ser beneficiosa al atraer usuarios no habituales, y sobre el resto de la ciudad y especialmente en las nuevas áreas de expansión de Zabalgana y Salburua, en las que puede producirse una situación similar a la existente en Lakua de falta de masa crítica para la convivencialidad en el espacio público, debido en este caso sobre todo al sobredimensionamiento con respecto a las tendencias reales de crecimiento. El rápido efecto aspiradora del Boulevard y los demás hipercentros, alimentado además por la gran capacidad mediática de los grupos impulsores, puede agravar esta situación, dificultando el desarrollo paulatino de un tejido comercial de

calle vitalizador del espacio urbano, un proceso que requiere para su implantación una escala de tiempo mucho más amplia.

6.3.7. Localización excéntrica del Parque Tecnológico de Miñano

La adopción de modelos espaciales referenciados en el Silicon Valley americano ha definido una estructura espacial fuertemente subvencionada que se caracteriza en el País Vasco y en otras autonomías por ubicar los parques científicos y tecnológicos en espacios ajenos a la ciudad, y ni siquiera relacionados directamente con una instalación universitaria.

No se entiende la necesidad de segregación en unos proyectos que no generan en general excesivo impacto en sus sistemas de producción, muy desmaterializados y que tienen un gran potencial de generar vida urbana en su entorno. Recordemos los espacios de negocios o la City en ciudades como Londres y el amplio espacio comercial y de servicios que su localización genera en el barrio en que se sitúa. El alejamiento de estos espacios de innovación, dificulta la hibridación de los sistemas de innovación con la Universidad, con el tejido productivo y con la misma ciudad. Y es causa del impacto ambiental y social que induce el traslado diario de las personas que allí trabajan.

De hecho los parques tecnológicos atraen no sólo a las empresas de punta en investigación (por ejemplo en biotecnología, electrónica o TIC) sino que aportan su plus de prestigio como espacio laboral a otras empresas de servicios de alto nivel o de apoyo a estas empresas que aprovechan las favorables condiciones de urbanización, la calidad de la construcción del entorno y la inversión pública.

En Vitoria-Gasteiz, la localización del parque Tecnológico de Miñano en un territorio alejado de la ciudad (Figura 28) es paradigmático de este proceso en una ciudad que se caracteriza, y es admirada por ello, por su compacidad y la continuidad de su tejido.

Con una superficie de 117 hectáreas y situado a 5 kilómetros de la ciudad, el parque pretendía, muy en consonancia con el optimismo económico del momento, ofrecer suelo en un entorno privilegiado para atraer a empresas con un marcado carácter tecnológico. Sus "buenas comunicaciones con Vitoria y su Aeropuerto y los óptimos enlaces con la cuenca del Deba, Bilbao, San Sebastián y Madrid"⁴⁷ constituyen la principal justificación de su creación y ubicación, pero lo cierto es que estos mismos argumentos

podrían haber justificado el que el nuevo desarrollo empresarial se localizase, más en consonancia con la lógica de compacidad urbana de Vitoria, en el suelo reservado al efecto en el polígono de Jundiz, donde en aquel momento existía aún suelo en reserva.



Figura 28. Parque Tecnológico de Miñano. Se ubica a 5 km al norte de Vitoria, junto a Miñano, pegado al límite superior del terreno de la Base militar de Araca.

Es necesario entender, pues, el polígono de Miñano como el primer paso de una estrategia destinada a valorar como principal ventaja competitiva o "factor diferenciador" de Vitoria "la gran posibilidad de terreno industrial de nuestra provincia. Una apuesta de futuro que tiene todas las de ganar"⁴⁸. Desde la óptica de la sostenibilidad y de la consideración del suelo como recurso valioso y escaso, sin embargo, esta apuesta, que se traduce en la práctica en una paulatina colonización de todo el suelo "no protegido" disponible no aparece como tan claramente ganadora. En este sentido, se puede entender el Parque de Miñano como el paradigma de la contradicción entre modelo económico y opción por la sostenibilidad y la calidad urbana que caracteriza a Vitoria. Esta contradicción es la que caracteriza el conjunto de planes territoriales y estratégico (Plan Territorial Parcial de Álava Central, Plan Territorial Sectorial de Creación Pública de Suelo para Actividades Económicas y de Equipamientos Comerciales, Plan Estratégico Vitoria-Gasteiz 2010) que afectan al ámbito vitoriano.

Otras propuestas que se han barajado en los documentos de planificación o en iniciativas empresariales como el Arco de la Innovación asumen este mismo enfoque que no tiene por qué ser universal. Es cierto que el suelo virgen extramuros de las ciudades es más económico y más fácil de urbanizar, razones que esgrimen los promotores privados para las propuestas de urbanización a saltos. Pero existen otros enfoques en ciudades europeas como Berlín, Estocolmo o Barcelona, donde la recuperación de

⁴⁷ Web del Parque Tecnológico de Álava: <http://www.pt-alava.es/filosofia.html>

⁴⁸ *Ibíd.*

espacios degradados sirve de base para proyectos de innovación, como por ejemplo el distrito 22@.

Los sistemas virtuosos de innovación se plantean de forma muy coherente con la recuperación a través del mercado del dinero invertido en generar conocimiento, pero el balance no puede realizarse al margen de las condiciones de sostenibilidad ambiental que se imponen al resto de los agentes que operan en la ciudad.

6.3.8. Riesgos de suburbanización y pérdida de identidad de los pueblos del municipio

Entre 2001 y 2006 la población de los pueblos ha seguido creciendo desde 4.665 hasta 4.957 habitantes al ritmo constante del 1%, aumentando ligeramente su proporción con respecto a la población total de Vitoria desde el 2,12% hasta el 2,16%⁴⁹. En principio, y a falta de más datos respecto a la proporción de segunda residencia, población censada que no vive realmente en los núcleos y trabajadores basculantes entre el núcleo y los pueblos, esto puede considerarse como un signo de que las actividades agrícolas y de otro tipo propias de las entidades locales menores aún mantienen capacidad de cohesión de la población, pero desde luego no justifica el nuevo parque de 4.873 viviendas propuesto por el PGOU vigente. Aunque puede parecer que no es muy elevado en relación con las 36.000 viviendas puestas en carga para todo el municipio, sí lo es en relación con la población actual de los pueblos, pues supone prácticamente multiplicar la misma por un factor 3,5. De hecho, el horizonte para absorber este nuevo parque, correspondiente a una nueva población de 12.767 vecinos, se situaría en torno al año 2070 aunque consideráramos que la velocidad de crecimiento ascendiera a un 2% anual, el doble de lo actual. Igualmente, la densidad de 12,30 viviendas por hectárea que surge como media de la propuesta, aunque sea mayor de lo que es habitual en los crecimientos dispersos suburbanos, supone sin duda una presión elevada sobre un suelo históricamente agrícola.

El hecho de que el uso característico indicado en las Ordenanzas correspondientes del PGOU⁵⁰ sea el residencial desarrollado en vivienda unifamiliar, unido a otras disposiciones de estas mismas ordenanzas, como la limitación de las actividades ganaderas al autoconsumo, prohibiendo la instalación de otras nuevas, parece responder a una estrategia destinada a vincular a medio-largo plazo el destino de los pueblos

del municipio a una función exclusiva de núcleos de desarrollo de segunda residencia dependientes del centro, contribuyendo a la reducción del sector agropecuario y a la macrocefalia territorial y dificultando la posibilidad de nuevos desarrollos basados en tipologías más compactas y asociadas a sectores de futuro como la agricultura y la ganadería ecológicas, la producción y comercialización local de alimentos, la educación y la investigación medioambiental, la creación artística o el teletrabajo que pudieran justificar desde la óptica de la sostenibilidad los crecimientos poblacionales propuestos.

El principal problema es que estos crecimientos de baja densidad y basados en gran parte en la oferta de vivienda de segunda residencia afectan a los terrenos agrícolas tanto directamente, mediante la reclasificación ya realizada, como indirectamente, al incrementar la presión en contra del mantenimiento de las actividades agrícolas en la Llanada Alavesa.

En algunos casos el desarrollo propuesto en los pueblos ocupa suelos agrícolas de calidad y de interés paisajístico, además de riberas y zonas de inundación⁵¹. El modelo de crecimiento urbano seguido parece no considerar en profundidad aspectos como la importancia de conservar un recurso no renovable como el suelo productivo agrícola, los servicios ambientales que suministra la agricultura o los procesos y relaciones ecológicas que se establecen a escala territorial.

No cabe duda, por tanto, de que las principales presiones sobre los pueblos son las derivadas de la progresiva pérdida de importancia relativa del sector agrícola en la economía alavesa y del auge comercial de la segunda residencia de baja densidad.

De hecho, la pérdida de importancia del sector agrícola y la falta de diversidad funcional ha forzado al abandono de las denominadas "entidades locales menores" por parte de los jóvenes, que acuden en gran medida a Vitoria-Gasteiz, contribuyendo así a realimentar el fenómeno de macrocefalia del municipio. Por otra parte, la presión a favor del crecimiento de las actividades aeroportuarias constituye también una amenaza para los pueblos de su entorno inmediato.

El mencionado carácter históricamente macrocefálico del núcleo central con respecto al resto del municipio y el reducido tamaño de los pueblos, con una media de 77 habitantes por unidad, llevaría a suponer que los vínculos identitarios exclusivamente ligados a los pueblos

⁴⁹ Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, Gabinete de Estudios y Estadísticas, Datos Básicos de Población (Fuente: Padrón Municipal de Habitantes 1/1/2006)

⁵⁰ PGOU Normas Urbanísticas: Ordenanzas de la Edificación y de los usos, Título VI, Capítulo 10: Ordenanza OR-10: Entidades Menores de Población, Págs. 131-140

⁵¹ CEA. 2000. Informe ambiental a la revisión del PGOU de Vitoria-Gasteiz

habrían de ser débiles en relación con los de mayor escala, asociados a la totalidad del municipio de Vitoria. Sin embargo, la oposición ciudadana mostrada a la expansión de Berrostequieta, con 287 viviendas de baja densidad, parece poner de manifiesto un significativo nivel de compromiso con el tejido urbano local.

En cualquier caso, el principal problema se produce al sur del casco urbano (Tabla 32, apartado 6.3.1), donde la baja densidad, el gran número de viviendas, la inclusión por el PGOU de Berrostequieta, Lasarte, Gardelegui en la categoría de “Núcleos de crecimiento” o Mendiola y Castillo como “Núcleos de desarrollo compatible”⁵² y la propuesta de la Ronda Sur, una vía de tráfico de alta capacidad para completar el modelo radioconcéntrico vigente, contribuyen, además de lo señalado, a incrementar enormemente el nivel de impacto de los desarrollos propuestos sobre una de las zonas naturales que más protección necesitan por su proximidad a los Montes de Vitoria.

6.3.9. Elevado coste de la vivienda y oferta insuficiente de vivienda en alquiler

Entre los efectos que ha forzado el proceso urbanizador desahogado se cuenta la subida de precios en el sector vivienda. Aunque, en términos comparativos y generales, el acceso a la vivienda pública en Vitoria resulta mucho más fácil que en el resto del Estado, la situación general en todo el Estado ha generado en la última década una presión especulativa al alza sobre el mercado. En lo que se refiere a precios de la vivienda Vitoria sigue siendo la quinta capital más cara del Estado Español, tras Barcelona, San Sebastián, Madrid y Bilbao, siendo los precios en Álava de 3.035,93 €/m² la vivienda nueva y 2.835,94 €/m² la usada en marzo del 2006⁵³. A lo largo del año 2006, los precios subieron un 14,7% en vivienda nueva y un 8,2% en usada.

A pesar de la situación de rápido desinflamiento de la burbuja inmobiliaria, que se está haciendo sentir de forma palpable en el último trimestre de 2007, el metro cuadrado se mantiene a un precio medio de 2.061 € en todo el Estado Español⁵⁴ y en términos absolutos sigue subiendo. Hay que señalar, sin embargo, que Álava, con un 0,6% de subida con respecto al anterior trimestre, es una de las áreas donde este desinflamiento se vaticina como más rápido.

La nueva Ley del Suelo y del Urbanismo del País Vasco obliga a reservar a vivienda tasada, es decir, de precio pactado entre la Administración y los constructores,

el 20% del suelo urbano consolidado (el doble de lo previsto hasta ahora) y el 20% del suelo urbanizable⁵⁵, pero no está claro que la amplia oferta de vivienda social venga acompañada de medidas de control institucional plausibles para evitar la deriva especulativa del parque edificado a medio plazo, teniendo en cuenta el marco de precios elevados aún existente.

Por otra parte, la fuerte presión imperante en la totalidad del Estado hacia la vivienda en propiedad frente al régimen de alquiler se hace sentir también de forma palpable en esta ciudad. Vitoria es la capital española con menos pisos en alquiler, con un 7,10% del total del parque inmobiliario, correspondiendo el 59,34% del total a vivienda en propiedad y totalmente pagada y el 27,4% a vivienda comprada pendiente de pago⁵⁶. Existe una demanda insatisfecha de vivienda en alquiler, sobre todo entre las franjas jóvenes de la pirámide demográfica y entre los sectores de inmigrantes.

Con el objeto de paliar esta situación, se han articulado propuestas puntuales de promoción de la vivienda en alquiler para jóvenes, y la nueva Ley del Suelo y del Urbanismo del País Vasco establece que en todos los municipios de más de 20.000 habitantes por cada nueva vivienda se destinarán 1,5 m² a la construcción de apartamentos en alquiler dirigidos especialmente a los jóvenes⁵⁷, pero por el momento no existe una política decidida a favor del alquiler a nivel general. El Plan de Vivienda 2006-2009 del Gobierno Vasco concede especial prioridad al alquiler, estableciendo como objetivo concreto el de pasar de 7.660 a 19.160 inquilinos del parque de alquiler protegido en todo el País Vasco.

En cualquier caso, aunque es demasiado pronto para avanzar hipótesis con un mínimo de rigor, el nuevo ciclo que se inicia en estos momentos, aunque sin duda acarreará costes sociales y económicos importantes, puede ser beneficioso a medio y largo plazo desde el punto de vista de la sostenibilidad ambiental, al obligar a acelerar la articulación de políticas de optimización del parque residencial existente, como son las relacionadas con la importante reserva de vivienda vacía.

6.4. Movilidad urbana y territorial

El hecho de que la movilidad, expresada a través del fenómeno creciente de la hipermotorización, pueda considerarse en sí misma una de las presiones básicas sobre la sostenibilidad y el medio ambiente de

⁵² PGOU: Tomo I Memoria, Capítulo 3: Propuestas de carácter global, Apartado 3: Las Entidades Locales Menores. 1. Caracterización de las entidades menores, Págs. 85-88

⁵³ El País, 31 de marzo de 2006, Fuente: Tasamadrid y AFI-ASPRIMA

⁵⁴ Datos del Ministerio de la Vivienda, octubre de 2007

⁵⁵ Etxebide: La administración informa: Ley de Suelo y Urbanismo en Euskadi. <http://www.ej-gv.net/etxebide>

⁵⁶ Anuario estadístico 2005. Capítulo 13: Edificación residencial y vivienda, apartado 13.2.7

⁵⁷ Etxebide: ibíd

Vitoria-Gasteiz, se traduce en términos metodológicos en que los impactos que genera sobre el propio sector puedan reducirse básicamente, en términos negativos, a uno solo, es decir, al incremento de viajes motorizados en detrimento de los desplazamiento en modos alternativos, mientras que los impactos de la hipermotorización sobre los demás sectores cubren un amplio espectro, desde el cuarteamiento del territorio y el deterioro del tejido urbano a través del empobrecimiento del espacio público y el aumento de los niveles de ruido, hasta el incremento de la demanda energética y las emisiones de gases contaminantes.

En un círculo vicioso o de retroalimentación positiva, todo esto puede traducirse a su vez en nuevas presiones hacia el incremento de las infraestructuras de transporte, el incremento de la accesibilidad en automóvil al territorio y el incremento del efecto barrera de las infraestructuras de transporte. Y, en definitiva, hacia un aumento de los impactos ambientales y sociales de la movilidad.

6.4.1. Incremento del número de los desplazamientos motorizados de personas y mercancías y tendencia a la disminución del uso del transporte colectivo y los modos de transporte alternativos

EVOLUCIÓN DEL REPARTO MODAL EN VITORIA-GASTEIZ				
AÑO	AUTOMÓVIL	TRANSPORTE COLECTIVO	OTROS	PEATÓN
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%

Tabla 34. Evolución del reparto modal en Vitoria-Gasteiz. Encuestas origen-destino. Fuentes: Datos de 1982 procedentes de "Características de la movilidad urbana en España". Instituto de Estudios de Transporte y Comunicaciones (Madrid, 1983) recogidos en "La calle: diseño para peatones y ciclistas". A. Mateos y A. Sanz. Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Madrid, 1984. Y datos de 1996 y 2002 procedentes del "Estudio de movilidad en la Comunidad Autónoma Vasca 2003". "Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público de Vitoria-Gasteiz. Memoria de Avance" (2007).

Durante las últimas dos décadas, a pesar de los esfuerzos realizados en medidas de promoción de los modos de transporte alternativos (peatón, bicicleta y transporte colectivo), la evolución de la distribución de viajes diarios entre los diferentes modos de transporte se ha saldado con una pérdida de peso del peatón y una absorción de viajes por parte del automóvil privado. Mientras tanto, el transporte colectivo ha permanecido estable en su cuota de los viajes diarios, pero no es difícil augurar la tendencia a la disminución en el uso, dado que se trata de un modelo en el que existe una gran "cautividad" de los usuarios.

Tal y como se refleja en la Tabla 34, se ha desarrollado un modelo de movilidad en el que destaca el incremento del peso del automóvil privado "en detrimento del transporte público y los desplazamientos a pie"⁵⁸.

A pesar de esa evolución negativa para la movilidad sostenible la ciudad posee un importante patrimonio en relación al fuerte peso peatonal que todavía conserva.

VIAJES ANUALES POR HABITANTE EN TRANSPORTE PÚBLICO			
ÁMBITO	HABITANTES	COMPAÑÍA O SERVICIOS	VIAJES/AÑO/HABITANTE
• Gijón	269.000	EMTUSA	71
• Comarca de Pamplona	306.000	Transporte Urbano Comarcal	116
• San Sebastián	181.000	CTSS	142
• Vitoria-Gasteiz	224.000	TUVISA	53

Tabla 35. Viajes anuales por habitante en transporte público.

En relación al transporte colectivo, su baja tasa de participación en el reparto modal, derivada en buena medida de la propia configuración compacta de la ciudad, la cual hace poco competitivo al autobús en numerosos trayectos, se confirma con la cifra de viajeros de la empresa TUVISA, que cubre los servicios regulares urbanos en la ciudad, por debajo de la que tienen las otras ciudades españolas de referencia (Tabla 35).

Y todo ello a pesar de que la cobertura teórica del servicio de autobuses es muy alta, como se deduce del indicador de población a menos de 300 metros (95,71%) y a menos de 500 metros (97,83%) de una parada de TUVISA, incluido en el cuadro de indicadores del Boletín de la Agenda 21 del año 2007.

Complementando la información anterior se pueden aprovechar los datos del Censo de Población y Vivienda realizado por el INE en 2001 en el que se recogen los desplazamientos cotidianos al trabajo (95.800) de la población mayor de 16 años (Tabla 36).

REPARTO MODAL DE LOS VIAJES POR MOTIVO TRABAJO				
AUTOMÓVIL	A PIE	TRANSPORTE COLECTIVO	BICICLETA	OTROS
54,24	27,36	15,41	1,72	1,27

Tabla 36. Reparto modal de los viajes por motivo trabajo. INE-2001.

Tal y como ocurre de un modo generalizado en las ciudades españolas, son los desplazamientos al trabajo, cubiertos mayoritariamente en automóvil, los que generan la parte principal de los conflictos ambientales y sociales de la movilidad, pues se trata de viajes muy concentrados en el tiempo, muchas veces largos y que convergen también en puntos limitados del viario.

⁵⁸ Página 92 del "Estudio de movilidad en la Comunidad Autónoma Vasca 2003". Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco. Vitoria-Gasteiz, 2003.

La inercia, los procesos y presiones activas en el municipio tienden a empeorar el cuadro de impactos ambientales, sociales y económicos de la movilidad. En particular, es importante subrayar la importancia de fenómenos como el salto en la escala de la ciudad; la creación de nuevos espacios comerciales y laborales estrechamente vinculados al automóvil; el fortalecimiento del fenómeno metropolitano y regional; y la continuación de las tendencias sociales, políticas y económicas que propician el incremento de intercambios de larga distancia y la extensión del uso del automóvil.

De hecho, las posibilidades de incremento de la motorización no se han agotado en Vitoria-Gasteiz, tal y como lo atestiguan otras ciudades en países europeos de alta hipermotorización en las que, en ausencia de políticas muy decididas y activas de movilidad sostenible, se superan los 500 automóviles por 1.000 habitantes (Tabla 19). Ese escenario situaría a la ciudad, hacia el 2015, con un parque de 130.000 automóviles (un 33% superior al actual), en tasas de cerca de 520 automóviles por 1.000 habitantes, con el consiguiente esfuerzo infraestructural, ambiental, social y económico.

El impulso que el sector de la construcción ha recibido en los últimos años también se ha traducido en una gran cantidad de materiales necesarios para desarrollar esta actividad. Durante la construcción, cada vivienda construida precisa de 240.000 kg de materiales⁵⁹. La mayoría de estos materiales de construcción proviene de la importación, sumando al crecimiento de los viajes de personas, el impacto del transporte de materias primas y materiales necesarios para la actividad económica y el consumo. La balanza de importaciones-exportaciones se mide económicamente, valorando el crecimiento de movimientos, pero no refleja el impacto ambiental de esos movimientos.

6.4.2. Incremento de la accidentalidad y de la percepción de peligrosidad asociadas a la movilidad

Entre las consecuencias sociales de la movilidad la más llamativa y dramática es la peligrosidad, el riesgo de accidente y la percepción que de ambos tiene la población. Hay que señalar a ese respecto que las cifras y rasgos de la accidentalidad (Tabla 37) no representan más que la punta del iceberg de los problemas causados por el peligro del tráfico, bajo el cual se suele ocultar un conjunto de comportamientos derivados del temor al tráfico: reducción de la autonomía infantil, modificación de itinerarios peatonales, supresión de desplazamientos en bicicleta, reducción de los viajes a pie, etc.

ACCIDENTALIDAD EN VITORIA-GASTEIZ						
	1999	2001	2003	2005	2006	2007
Accidentes	4.592	5.066	5.294	5.692	5.323	5.417
Heridos	1.081	1.061	1.115	931	775	764
Muertos	9	4	2	6	1	7
Atropellos peatonales	208	189	167	142	117	110

Tabla 37. Accidentalidad en Vitoria-Gasteiz, 1999-2007. (Fuente: Anuarios Estadísticos de Vitoria-Gasteiz (Gabinete de Estudios y Estadísticas. Departamento de Nuevas Tecnologías) y Memoria 2007 de la Policía Local de Vitoria-Gasteiz).

De hecho, la ausencia de accidentes o una buena cifra comparativa de accidentes (Tabla 38) no significa de modo directo un panorama positivo o aceptable de seguridad vial, pues puede ocurrir que las transformaciones físicas de la ciudad y los cambios en los comportamientos de la población hayan derivado hacia esos resultados sin que por ello la peligrosidad del sistema de movilidad se haya reducido.

EVOLUCIÓN DE LA TASA DE VÍCTIMAS POR 1.000 HABITANTES EN VITORIA-GASTEIZ Y DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN		
	1990	2005
Donostia-San Sebastián	6,33	6,14
Vitoria-Gasteiz	3,71	4,12

Tabla 38. Evolución de la tasa de víctimas por 1.000 habitantes en Vitoria-Gasteiz y Donostia-San Sebastián. (Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Ayuntamiento de San Sebastián "Plan de seguridad vial de Donostia-San Sebastián 2006-2009. Documento estado de la cuestión. Diagnóstico" y del Anuario estadístico 2008 de Vitoria-Gasteiz).

Además, el registro de la accidentalidad suele estar sujeto a numerosas limitaciones y no se suele relacionar con los parámetros de movilidad, de manera que suele ser imposible realizar una reflexión relativa al riesgo de accidente en términos, por ejemplo, de víctimas por distancias recorridas u horas de desplazamiento para cada medio de transporte.

Esas pegas y limitaciones relativas a la interpretación de los datos de accidentes deben ser tenidas en cuenta a la hora de valorar las cifras registradas por la policía municipal de Vitoria-Gasteiz y, también, al compararlas con las de otras ciudades.

Una manera de estimar el riesgo de ser víctima de un accidente es relacionar la cifra anual con el número de habitantes, aunque obviamente el uso de las calles no se restringe a la población empadronada. Desde ese punto de vista, Vitoria-Gasteiz cuenta con un ratio comparativamente más favorable que otras ciudades próximas como Donostia-San Sebastián.

⁵⁹ Green Building Challenge/ International Initiative for Sustainable Built Environment (<http://www.iisbe.org>)

6.5. Sociedad y gobernanza

El impacto generado por la sociedad y por la actividad económica se relaciona con las formas de vivir y de moverse, con los patrones de consumo y con las formas de producción y de actividad económica. Responde a los conceptos de: estructura e infraestructura urbana, lo más visible; metabolismo urbano, que explica sus flujos de recursos y residuos; y funcionamiento o actividad urbana.

Este apartado se centra en este último aspecto del análisis sistémico del municipio de Vitoria-Gasteiz. La calidad del soporte y de la organización de la población y de su actividad para conseguir calidad ambiental, socio-económica, estética, cultural y también como lugar de visita, de intercambio de ideas o de producción de conocimiento.

A este ámbito pertenece una de las principales presiones identificadas, en este caso de carácter claramente global, como es la producida por el mantenimiento generalizado de las condiciones de desigualdad de oportunidades entre hombres y mujeres, que en este caso se traduce fundamentalmente y directamente en impactos sobre el mismo sector, como son los referidos a la insuficiente integración laboral o la feminización de la pobreza, entre otros, pero genera además importantes impactos indirectos sobre otros sectores, como es la propia configuración del espacio público urbano o los repartos modales en el caso de la movilidad.

6.5.1. Integración insuficiente de la mujer en el mercado laboral y en las instancias de toma de decisiones

RENDA FAMILIAR MEDIA POR SEXO DEL PERCEPTOR Y TIPO DE FAMILIA (2001)					
(en euros)	unipersonal	compuesta	nuclear c/hijos	monoparental	MEDIA
MUJERES	11.542	25.779	39.193	19.797	23.086
HOMBRES	17.832	22.340	40.292	30.561	33.048

Tabla 39. Renta familiar media por sexo del perceptor y tipo de familia. (Fuente: EUSTAT. Estadística de Renta Personal y Familiar, 2001).

La desigualdad entre hombres y mujeres en el marco laboral se manifiesta en diversos indicadores (Tabla 39). En Vitoria-Gasteiz, todavía, la tasa de actividad masculina ha disminuido en los últimos años situándose en un 67,50 en 2004, mientras la femenina sube lentamente hasta llegar al 49,40 en 2004, del mismo modo que la ocupación. Esta tasa de actividad femenina se sitúa muy lejana aún a la media europea y a la de los países próximos, pero converge más en las cohortes de muchachas más jóvenes. La diferencia

en la tasa de paro de la población en edad laboral converge en los últimos años.

Este desequilibrio está relacionado con el peso de la industria y de la construcción en la actividad económica de Vitoria-Gasteiz, ya que es el sector con menor empleo femenino: la participación de las mujeres en el sector industrial en 2004 era del 13,7% frente al 44,3 % masculino. En el sector de la construcción, la participación femenina es de un 1,1% frente al 11,6% masculino, mientras que, en contraste, el empleo en servicios está claramente feminizado con un 81,2% frente a un 38,8% masculino, en datos correspondientes al territorio histórico alavés. En este sector es donde las diferencias salariales entre hombres y mujeres son mayores, con ratios de más del 40% en empleos similares. El paro de larga duración afecta a un 2,5% de la población activa femenina y a un 1,7% de la masculina en Euskadi. La precariedad y la alta proporción de contratos temporales se concentran igualmente en el acceso al empleo de las mujeres, a las que corresponde el 67% de estos contratos no permanentes.

Con respecto a la situación profesional, las estadísticas de EUSTAT (2004) destacan que las mujeres sólo son mayoría en la administración pública, en la que duplican en número de funcionarias a sus colegas masculinos (24,2%-11,5%). Alcanzan un cierto equilibrio entre las personas asalariadas en el sector privado (61,7%-65,7%). Y se encuentran en franca minoría entre los autónomos, miembros de cooperativas y otros perfiles laborales. Las mujeres de Álava ocupan sólo un 0,4% de los cargos de dirección, frente al 3,3% masculino.

Las responsabilidades familiares y de cuidado invitan a las mujeres a comprometerse en empleos a tiempo parcial, 37,7% de ellas lo hacen frente al 13,3% de los hombres. También superan en contratos temporales a sus compañeros, 30,4% de las mujeres empleadas tienen este tipo de contratación, frente a un 20,1% de los varones trabajan sin contrato en un 7,1%, situación en la que se encuentra sólo el 0,7% de los hombres.

Por lo que respecta a la representación de las mujeres en las instituciones políticas y asociativas va caminando hacia la paridad, pero aún lejos de lograr su objetivo. Por ejemplo, en las Juntas Generales, la participación de las mujeres ha crecido desde un 1,9% en 1983 a un 25,5% en 2003. El País Vasco se sitúa por encima de las medias españolas y europeas en número de alcaldesas y en un entorno similar de paridad en el número de concejales. En la actual corporación vitoriana la representación femenina alcanza el 44%. La representación en los Consejos Sectoriales y Territoriales no alcanza los objetivos de paridad en Vitoria-Gasteiz.

6.5.2. Feminización de la pobreza

Dentro del análisis de los procesos de feminización de la pobreza, se puede concluir que la pobreza y la ausencia de bienestar afectan especialmente a las mujeres y a las personas a su cargo. Todas las ratios de pobreza, tanto de mantenimiento como de acumulación, tienen la mayoría de sus protagonistas en mujeres y niños a su cargo, según se deduce de la Encuesta de Pobreza y Desigualdades Sociales de 2000.

Más del 5% de los hogares se encuentra en situación de pobreza severa, con una mujer como referente. Los hogares a cargo de hombres, en esta situación, son únicamente un 1,5% del total. Similar desproporción se presenta en los hogares sin bienestar, con un 46,7% de hogares encabezados por una mujer y un 14,1% liderados por un hombre. En el ámbito personal, un 1,5 de las mujeres de Álava se encuentran en una situación de pobreza de acumulación, frente al 0,2% de los hombres.

Las estadísticas personales reflejan que sólo el 78,3% de las mujeres disfrutan de una situación de bienestar, frente al 81,2% de los hombres. Las cifras de asistencia social son algo más reducidas: las mujeres suman algo más del 58% de las percepciones de ayudas asistenciales (Renta Básica, Prestación Asistencial y Ayudas de Emergencia Social), y son el 66% de los perceptores de las pensiones no contributivas y el 72,7% de las pensiones del Fondo de Bienestar Social. Las diferencias en las rentas percibidas por los hogares según el sexo del perceptor principal expresan este desigual acceso a los recursos de subsistencia.

6.5.3. Desigualdad en la esfera doméstica: violencia de género, feminización de los hogares monoparentales y falta de corresponsabilidad en el hogar

Con relación a la violencia contra las mujeres, en 2003 se presentaron 372 denuncias en Álava por violencia y malos tratos y 50 por delitos contra la libertad sexual. Los estudios realizados estiman que sólo presenta denuncia entre un 10% y un 30% de las mujeres víctimas de estos procesos.

Los hogares monoparentales están constituidos por madres solas en un 79,7% de los casos, con un total de 9.837 hogares en Álava. Las cifras son similares a la situación en el Estado Español en el que aproximadamente el 10% de los hogares están a cargo de un solo adulto, de los que el 80% son monoparentales.

La situación se repite con respecto a los cuidadores de personas mayores o discapacitadas: los cuidadores en Vitoria Gasteiz son sólo un 29,7%, frente a un 70,3% de cuidadoras, según el Mapa de Necesidades Sociales de Álava (2003) elaborado por la Diputación Foral. El cuidado a los niños también es desigual: un 18,4% de las mujeres se ocupan de ello frente a un 15,9% de los hombres. En el caso de las personas mayores las distancias aumentan, un 6,6% de las mujeres se responsabilizan de este problema frente a un 1,5% masculino en el total de cuidadores.

TIEMPO MEDIO POR DÍA EN DIVERSAS TAREAS COTIDIANAS EN ÁLAVA (horas.minutos)		
TIPO DE ACTIVIDAD	HOMBRES	MUJERES
• Trabajo doméstico	1,08	3,36
• Cuidado a personas del hogar	0,16	0,38
• Trabajo y formación	4,25	2,47
• Vida social	0,56	0,44
• Ocio activo y deporte	1,16	1,09

Tabla 40. Tiempo medio por día en diversas tareas cotidianas en Álava. (Fuente, EUSTAT Encuesta de Presupuestos de Tiempo, 2003).

Otro de los elementos persistentes que causan la desigualdad es la falta de corresponsabilidad en el hogar entre mujeres y hombres. Según la encuesta elaborada por EUSTAT en 2003, el reparto de tiempos entre hombres y mujeres en Álava es el que se refleja en la Tabla 40. Las mujeres casi triplican el tiempo medio dedicado por los hombres al trabajo doméstico y al cuidado de personas dependientes. Tienen por tanto, menos disponibilidad cotidiana para temas como las actividades sociales, el ejercicio físico o el trabajo y la formación continua.

Consecuencia de todo ello es que las mujeres utilicen la mayoría de las herramientas de conciliación de la vida personal, familiar y laboral: las excedencias de maternidad (tomadas por mujeres en un 96,5% de los casos) y las reducciones de jornada (en un 94,2% de los casos).

Las mujeres de Vitoria-Gasteiz valoran su ciudad con más énfasis que sus compañeros varones⁶⁰, seguramente evaluando la red de espacios públicos, zonas verdes y servicios, que utilizan más intensamente en los trabajos de crianza y cuidado, así como la seguridad y tranquilidad de la red de calles y plazas.

6.5.4. Insuficiente demanda ciudadana de participación

Vitoria-Gasteiz ha seguido una trayectoria similar a otras ciudades españolas. Las condiciones políticas

⁶⁰ Encuestas municipales de Calidad de Vida de 1998 y 2006

del siglo pasado impidieron que se crease en nuestro entorno la cultura de la participación ciudadana y de la democracia básica que en otros países europeos está plenamente incorporado a la cultura urbanística⁶¹.

La mayor información y acceso a los medios audiovisuales o escritos no está generando una demanda de la mayoría de la población por abrir procesos participativos que compensen la miopía del mercado y ayuden a orientar y afinar la labor de las instituciones locales. La presión de tomar parte se sigue produciendo a contratiempo de los proyectos que lesionan intereses colectivos y a modo de reacción conflictiva. Sigue habiendo una participación proporcional de mucho mayor peso o influencia por parte de la población con mayores rentas y responsabilidades en la estructura económica respecto a la mayoría de la población.

Sin embargo, el nivel de concienciación de la ciudadanía con respecto a la problemática ambiental es alto en general, como lo es la implicación ciudadana en la vida urbana pública, intrínseca a la propia historia y cultura de la ciudad y fomentada a su vez por las autoridades locales desde la instauración de la democracia.

Se observa una cierta tendencia al paternalismo institucional. Los centros cívicos constituyen una red de equipamiento básica con un amplio potencial insuficientemente explorado de cara a la participación ciudadana.

Como contrapunto, una creciente participación en organizaciones solidarias a nivel global o local permite abrir esperanzas sobre el futuro de unas generaciones jóvenes, con una visión más amplia de la globalización.

6.5.5. Problemas de salud derivados del envejecimiento, la exclusión y el sobreconsumo

La población mayor de 65 años tiene demandas específicas para su vida cotidiana y atención sanitaria. En el caso de Vitoria-Gasteiz, aproximadamente la mitad de esta población considera que su salud no es buena. A nivel general, la dificultad más extendida entre la población mayor se encuentra en subir o bajar escaleras, para la población de más de 45 años, con dificultades en el 15% del conjunto, y para la mayoría de los mayores de 65 años. Los trastornos de salud y las hospitalizaciones crecen a partir de los 45 años (un 10% del total) y para los inactivos, alcanzando una media del 15% a partir de 65 años.

La existencia de un número creciente de inmigrantes extracomunitarios que sufren una realidad socioeconómica muy deficiente, con consecuencias en su propia salud y en el estado de salud de la sociedad en su conjunto, es también un factor de creciente importancia en la realidad vitoriana.

La exclusión es igualmente un factor muy potente de deterioro de la salud. Las personas en mala situación económica tienen tres veces más posibilidades de sufrir mala salud que la población media. Como caso extremo, crece el número de personas sin hogar en los últimos años. Y existen tres bolsas de pobreza o escasez de recursos en esta sociedad: las personas mayores que viven de su jubilación exclusivamente, los jóvenes y niños que sufren la fragilización de una sociedad en las que las condiciones de la familia, del trabajo y del bienestar social están cambiando y los inmigrantes que no pueden acceder a las condiciones generales de protección social. La trayectoria de protección social de Vitoria-Gasteiz presta especial atención a estos aspectos, siendo una referencia pionera a nivel estatal e incluso internacional.

Entre los factores de riesgo para la salud que amenazan la esperanza de vida saludable para una parte considerable de la población están la adicción al tabaco que aún es un hábito en aproximadamente un tercio de la población, con mayor peso de mujeres y jóvenes, e índices superiores a los de la CAPV y el Estado Español.

El consumo de alcohol y otras drogas no legales es otro factor muy negativo. Se puede considerar una tasa de probable alcoholismo de un 4,5% de la población en Vitoria-Gasteiz. El consumo de drogas sigue subiendo, con una situación muy preocupante sobre todo con relación a la población joven y adolescente (12-18 años).

La tendencia a la obesidad es asimismo un factor de riesgo con respecto a un amplio grupo de enfermedades de alta influencia en la mortalidad y el descenso de la calidad de vida (cardiovasculares y diabetes fundamentalmente). Se detectan problemas de hábitos de vida poco saludables tanto en hombres como en mujeres de entre 25 y 45 años, que tienden a llevar una vida excesivamente sedentaria, pese a la excelente dotación deportiva, de paseos y de espacios verdes de esta ciudad. Este grupo de edad consume pocos alimentos frescos, verduras y pescado en su dieta alimenticia. La vida sedentaria y los malos hábitos de alimentación o el estrés se consideran las causas del sobrepeso y de la obesidad, que afectan

⁶¹ La tradición participativa de los países nórdicos, anglosajones y centroeuropeos, en ejemplos cercanos, tienen décadas de experiencia en la organización de procesos participativos profundos en los temas de diseño y gestión de la ciudad.

respectivamente al 30% de los hombres y a cerca del 10% de las mujeres en el conjunto de la población. En el otro extremo, los trastornos de alimentación derivan en peso insuficiente de un 7,5% de las mujeres. Únicamente el 55% de la población tiene un peso que pueda caracterizarse como normalizado.

La desvinculación de la alimentación y el territorio próximo, a causa de los patrones globales de comercialización y distribución de alimentos, induce factores de riesgo debidos a la falta de control sobre el sistema alimentario (riesgo de epidemias, cambio de hábitos, vulnerabilidad ante huelgas de transporte..) al tiempo que impide que se consolide un sistema agroalimentario propio con ventajas para la salud y la actividad económica de la población, y para el cuidado del territorio y la permanencia del paisaje cultural agrícola.

La prostitución agrupa a mujeres bajo el doble problema de la marginación y la extranjería y, en muchos casos, la presión de las redes internacionales de comercio de personas. El número de mujeres que trabajan en la CAPV en este sector suman unas 1.500 trabajadoras, en su mayoría inmigrantes.

En cualquier caso, estos aspectos y tendencias negativos tienen un menor peso relativo en comparación con otras realidades urbanas similares y no empañan la conclusión positiva en términos generales con respecto al estado de la salud en Vitoria-Gasteiz.

6.6. Actividades económicas y financieras

El claro descenso del sector primario puede considerarse como uno de los principales impactos dentro de este sector, producido conjuntamente, entre otras, por varias presiones básicas, entre ellas la expansión del sector inmobiliario y la monofuncionalidad industrial. La falta de desarrollo de economías vinculadas al sistema agroalimentario permite su progresivo declive y vulnerabilidad ante sistemas de producción-distribución exógenos.

El impacto de la actividad industrial, el sector económico históricamente dominante en el municipio, es origen a su vez de numerosos impactos transversales en los demás sectores, dado que la producción industrial se ha planteado inicialmente desde objetivos de eficiencia económica exclusivamente. Pese a los intentos de reconducción a un marco de adecuación ambiental el progreso en este campo es largo y difícil. Entre un 10% y un 15% de los residuos industriales son tóxicos

y peligrosos. Los vertidos al sistema hidrográfico están en el origen de la baja calidad de las aguas de los ríos vascos, la contaminación atmosférica y las emisiones GEI tienen en la industria a un sector de alto impacto. Afortunadamente, este sector ha demostrado una buena capacidad de reacción hasta el momento.

Por otra parte, y también afortunadamente, son muchos los elementos de este sector, en forma de tendencias, que cabe contemplar prioritariamente desde la perspectiva de las oportunidades, siendo el principal la contratendencia hacia la diversificación económica que puede contribuir a medio y largo plazo a compensar la monofuncionalidad industrial.

6.6.1. Pérdida de peso del sector primario y reducción del empleo agrario

Si extrapolamos los datos de 2005 sobre ocupación en el sector agrario de Álava a Vitoria-Gasteiz, obtenemos una estimación de unos 417 activos agrarios en el municipio para un total de 511 explotaciones (Tabla 30), lo cual apunta a una importante reducción del empleo agrario y confirma sin duda la percepción interna del problema desde el sindicato agrario Unión de Agricultores y Ganaderos de Álava (UAGA), según la cual, la agricultura en el municipio de Vitoria-Gasteiz está en una fase de fuerte retroceso en cuanto se refiere a su capacidad de empleo⁶². Para completar y reafirmar estos datos, habría que añadir el descenso del número total de cabezas de ganado de 8.547 en 1989 a 4.816 en 2005.

Resulta evidente, pues, el papel menguante y residual del sector primario en el espacio económico del municipio de Vitoria-Gasteiz, pese a la gran trascendencia que su mantenimiento supone para la conservación en vivo de los espacios naturales y del territorio en su conjunto. E incluso en un escenario prospectivo, para la posible garantía de provisión de alimentos frescos de calidad.

No cabe duda, sin embargo, de que el municipio es consciente de la importancia estratégica de este sector, y de la necesidad de un nuevo paradigma de agricultura sostenible y orientada al mercado en vez de a la producción. Es el planteamiento también de las políticas de la Diputación, la CAPV y la Unión Europea. El enfoque de la reestructuración de la Política Agraria Comunitaria, con la introducción de las ayudas a la agricultura bajo el concepto de medidas agroambientales refleja también este cambio de concepto hacia un planteamiento integral de una política rural.

⁶² Entrevista mantenida con representantes de UAGA

La existencia de una agricultura de proximidad empieza a ser un concepto clave para abordar objetivos integrados de cohesión social, ahorro de energía en transporte, mejora de la calidad de vida y de la salud de los ciudadanos y otros aspectos más relacionados con el paisaje, mientras que la conservación del paisaje cultural es uno de los objetivos de la ordenación territorial europea y vasca y motivo de discusión en los foros vascos y vitorianos.

6.6.2. Incremento innecesario del gasto público asociado a la movilidad

La movilidad tiene un fuerte impacto sobre el gasto público y privado del municipio. La inversión privada en la adquisición, uso y mantenimiento de los vehículos es muy considerable, como también lo son las inversiones públicas en creación, gestión y conservación de las infraestructuras de la movilidad. Como referencia se puede señalar que la empresa municipal de transporte urbano (TUVISA) recibe anualmente una subvención para cubrir una parte importante de los gastos de explotación del servicio que cuenta con tarifas especiales o "sociales".

Es interesante al respecto analizar el denominado "ratio de cobertura", es decir, la parte de los gastos de explotación que es cubierta por la venta de billetes o títulos de transporte. En el caso de Vitoria-Gasteiz, en los últimos años, los gastos e ingresos de la compañía se distribuyeron y relacionaron de la siguiente manera con respecto a los viajeros (Tabla 41):

INGRESOS Y GASTOS DE EXPLOTACIÓN DE TUVISA EN EUROS Y PORCENTAJES DEL GASTO CUBIERTO POR LOS VIAJEROS Y LAS SUBVENCIONES EN 2004, 2006 y 2008			
	2004	2006	2008
Gastos	12.796.174,20	14.937.867,09	17.983.322,78
Ingresos	12.164.128,73	17.005.365,83	18.355.212,77
Ingresos por prestación de servicios	3.626.134,60	4.127.587,81	4.942.231,39
Subvenciones	7.317.497,25	10.006.294,00	12.812.306,22
Nº de viajeros	11.805.291	10.865.650,00	12.642.648,00
Gasto por viajero	1,08	1,37	1,42
Ingreso por venta de billetes/viajero	0,31	0,38	0,39
Subvención por viajero	0,62	0,92	1,01
% de gastos cubiertos por los billetes vendidos	28,34	27,63	27,48
% de gastos cubiertos por la subvención	57,19	66,99	71,25

Tabla 41. Ingresos y gastos de explotación de Tuvisa en euros y porcentajes del gasto cubierto por los viajeros y las subvenciones en 2004, 2006 y 2008. (Fuente: TUVISA).

Esas cifras convierten a Vitoria-Gasteiz en un caso excepcional de baja cobertura de los gastos de explotación, tal y como se deduce de la Tabla 42.

RATIO DE COBERTURA DE LOS INGRESOS TARIFARIOS SOBRE LOS GASTOS DE OPERACIÓN EN DIVERSOS OPERADORES DE AUTOBÚS URBANO.		
	Ingresos tarifarios	Ratio de cobertura
Alicante	16,3	73,41%
Pamplona	13,7	80,20%
Málaga	22,7	58,11%
Granada	21,3	78,62%
Donostia	13,5	66,4%
VITORIA-GASTEIZ	3,6	30,72%

Tabla 42. Ratio de cobertura de los ingresos tarifarios sobre los gastos de operación en diversos operadores de autobús urbano. (Fuente: "Observatorio de la movilidad metropolitana. Informe 2005". Ministerio de Medio Ambiente. Informe de gestión 2005 de la CTSS. Y Memoria 2004 de TUVISA para los datos de Vitoria-Gasteiz).

En definitiva, la población de Vitoria-Gasteiz está aportando de modo directo o indirecto una considerable cantidad de esfuerzos y dinero al mantenimiento del servicio de autobús, además de realizar cada año una gigantesca inversión en el automóvil y sus infraestructuras. Baste recordar a este respecto que, por ejemplo, en el último periodo se están matriculando en la ciudad cerca de 10.000 automóviles nuevos cada año, lo que significa una inversión privada de una magnitud próxima a los 120 millones de euros, cifra que cuadruplica la inversión municipal total del año 2005.

6.7. Agua

El agua es un elemento que además de ser esencial para cualquier forma de vida, su disponibilidad en cantidad y calidad adecuada es un requisito imprescindible para la sostenibilidad y calidad de vida de los asentamientos humanos. A pesar del carácter vital de este recurso, el agua está sometida a múltiples presiones relacionadas principalmente con las actividades humanas y, su uso y posterior vertido, es responsable de significativos impactos en los ecosistemas acuáticos. En Vitoria-Gasteiz, las principales presiones son el crecimiento de la demanda, la degradación de las fuentes de suministro y el sistema actual de concesiones.

Tal y como se ha repetido con anterioridad, el crecimiento de la demanda se ha contenido de forma satisfactoria mediante mejoras de la eficiencia en los sistemas y con mejoras en la gestión de la demanda. Aunque las mejoras de la eficiencia, especialmente las relacionadas con el rendimiento de las redes de distribución, han alcanzado altos niveles de eficacia, la puesta en marcha del PIAA de Vitoria-Gasteiz posibilita una nueva reducción de las presiones de la demanda, lo que también se traduce en una reducción de las presiones sobre los ecosistemas acuáticos en los que se encuentran las diferentes fuentes de suministro.

6.7.1. Degradación de las fuentes de suministro

La degradación de las fuentes de suministro debida a la contaminación agrícola e industrial es una de las principales amenazas del sistema de abastecimiento de agua. Aunque la principal fuente de suministro del municipio proceda de aguas situadas fuera del territorio municipal, la recuperación de una calidad adecuada por parte de las masas de agua municipales contribuiría de manera significativa a la profundización de las medidas de incorporación de recursos locales a los sistemas de abastecimiento, con la consiguiente reducción de la elevada dependencia de los suministros procedentes de los embalses del Consorcio de Aguas del Gran Bilbao.

La necesidad de conservar un buen estado ecológico de los ecosistemas acuáticos hace necesario que todas las aguas utilizadas sean tratadas adecuadamente antes de ser devueltas al medio acuático. Aunque en Vitoria-Gasteiz la práctica totalidad de las aguas residuales se canalizan y tratan en la EDAR de Crispijana (Tabla 7), sus aportaciones de carga orgánica al río Zadorra (Tabla 26) siguen existiendo. Sin embargo, a pesar del incremento de la DQO después del vertido de la EDAR, se observa una tendencia a la reducción de este incremento, especialmente en los últimos años. Este incremento en gran parte es debido a los episodios de descargas sin depurar a que se ve obligada la EDAR cuando se producen lluvias intensas. Episodios que se verían reducidos con el desarrollo de redes de pluviales pero principalmente con actuaciones como el Plan Especial de defensa contra inundaciones y la derivación de los ríos del Sur.

6.8. Energía

La energía es, actualmente, un factor considerado esencial tanto para el bienestar social como el económico, pero cuyos impactos sobre aspectos como el agotamiento de los recursos, el cambio climático, sobre los ecosistemas y sobre la salud humana son muy considerables. En Vitoria-Gasteiz, al carecer de actividades extractivas, los impactos que afectan directamente al medio ambiente están relacionados con su transformación, distribución y, principalmente, con su uso.

Aunque los principales impactos considerados han sido los relacionados con las emisiones atmosféricas de productos contaminantes y con el agotamiento de los recursos energéticos no renovables, la generación, transformación, distribución y uso de la energía

también es responsable de impactos sobre el paisaje, el agua, el suelo, impactos que repercuten de manera significativa tanto en la salud humana como en la de los ecosistemas.

6.8.1. Dependencia máxima de los suministros energéticos exteriores

Vitoria-Gasteiz carece de fuentes de energía fósil (carbón, petróleo y gas natural). Los productos petrolíferos son los de mayor peso en el consumo final de energía, representando el 41% del total. El gas natural (29%) y la energía eléctrica (25%) son las otras fuentes energéticas que intervienen de forma significativa en el consumo energético final de la ciudad.

Este modelo de producción supone naturalmente una dependencia muy fuerte de los suministros exteriores, que en el caso de Vitoria alcanza un 99,6%. Esto supone un índice muy elevado en relación con el resto del Estado Español, donde la dependencia exterior alcanzó en 2005 el 85,1% del consumo final (en 1990 era del 66%), equivalente a 139,5 millones de tep, y sobre todo en relación con Europa en su conjunto, donde la dependencia exterior, según los datos del Eurostat⁶³, fue en 2005 del 53,9%, habiendo sido del 44% en 1994. Las previsiones apuntan a que esta dependencia a nivel de la UE puede aproximarse a medio plazo al 70%, siendo Rusia la principal suministradora energética de Europa (40% gas natural, 32% petróleo, 17% carbón).

En lo que respecta a Vitoria, dentro de un escenario tendencial, cabe poco margen para incrementar una dependencia que ya es máxima, lo cual la hace especialmente vulnerable a cualquier subida de los precios de la energía fósil.

6.8.2. Aprovechamiento muy escaso de las energías renovables

En cuanto a las energías renovables, Vitoria-Gasteiz cuenta con algún aprovechamiento disperso de energía solar térmica, fotovoltaica y eólica, algo de biomasa procedente de residuos de transformación de la madera, y el gas obtenido en la EDAR de Crispijana, en el vertedero de Gardelegi y en la nueva planta de compostaje y biometanización.

El aprovechamiento de la energía solar se realiza mediante 21 instalaciones de captadores solares térmicos, con una superficie total de captación de 250 m². El 22% de la superficie total de captadores es propiedad municipal. También existen 55 instalaciones

⁶³ <http://epp.eurostat.ec.europa.eu>

para aprovechamiento de la energía solar procedente de captadores fotovoltaicos con una potencia instalada de 155,1 kW. Las 30 principales instalaciones (145,8 kW) corresponden a sistemas de conexión a red. Una de las instalaciones (4,8 kW) es propiedad municipal. La energía eólica se limita a 6 pequeñas instalaciones de 2,4 kW de potencia total.

El aprovechamiento energético de la biomasa se lleva a cabo exclusivamente en pequeños talleres del sector de la madera en los que aprovecha sus residuos para la generación de calor, y en algunos hogares de los núcleos rurales del término municipal.

Vitoria-Gasteiz cuenta asimismo con dos plantas para el aprovechamiento del biogás procedente del vertedero y de la depuradora de Crispijana. El biogás del vertedero es aprovechado para generar electricidad mediante una instalación de 650 kW que generó 4.665 MWh en 2004. El biogás de la depuradora generó 1.555 MWh en 2004 que se utilizaron en cubrir parte de las necesidades energéticas de la EDAR de Crispijana.

Vitoria-Gasteiz cuenta con una central de transformación, de la empresa Michelin, con una capacidad instalada de 57,8 MW y una producción media anual de 406.000 MWh eléctricos y 291.000 MWh térmicos. Se trata de una central de cogeneración, alimentada principalmente con gas natural para producir calor y electricidad.

En 2004, según los datos recogidos en el Plan Local de la Energía, el consumo de energía con fuentes renovables ascendió a 2.116 tep, lo que representa el 0,4% de la energía total consumida en el término municipal. Dato que vienen a ratificar la dependencia casi total (99,6%) de fuentes energéticas procedentes del exterior.

6.8.3. Mejoras insuficientes en la eficiencia energética asociada a la producción y al consumo

Con un consumo anual de 2,3 tep por habitante, Vitoria-Gasteiz tiene un nivel muy bajo de consumo per cápita de energía final en todos los ámbitos en comparación tanto con el resto de Álava (3,44) y del País Vasco (2,6) como con el Estado Español (2,4) y la UE 15 (2,8) lo cual puede interpretarse como un alto grado de eficiencia, sobre todo si se compara con los índices en países como Estados Unidos (7,8) o Japón (4,1) (Tabla 10).

Sin embargo, los datos de los últimos años revelan que en Vitoria-Gasteiz el aumento del consumo de

energía ha acompañado al crecimiento de la actividad económica, es decir que las mejoras en la eficiencia, de haberse producido, han sido insuficientes para frenar el crecimiento de la demanda energética, ya que es posible aumentar la actividad económica sin necesidad de incrementar el uso de energía (prestar los mismos servicios energéticos con equipos más eficientes).

La actividad industrial, el sector servicios, la agricultura, y una parte importante de las necesidades del sector transporte consumen, aproximadamente, las dos terceras partes del consumo total de energía final en el municipio. Según el Plan Local de la Energía, la factura energética de Vitoria-Gasteiz ascendió en 2004 a 312 millones de euros, lo que representa un gasto de más de 1.375 euros por persona y año. Gasto suficientemente importante como para motivar a la población hacia modos de vida menos consumidores de energía, efecto que, sin lugar a dudas, no se ha producido, como delatan los crecimientos de los consumos energéticos a un ritmo superior al de la población.

6.8.4. Incremento del consumo energético asociado a la expansión inmobiliaria y al auge de las tipologías residenciales de baja densidad

Según los datos barajados en los últimos estudios al respecto⁶⁴, el consumo energético medio asociado a cada vivienda nueva durante el ciclo de construcción asciende a unos 13 tep por unidad, siendo su consumo anual posterior de 12.000 kWh (1,09 tep) para un ciclo de utilización de 75 años. Si computamos el total de 21.613 nuevas viviendas que faltaban por construir en 2005 de las 32.296 puestas en carga por el PGOU 2000, el gasto energético total asociado tan sólo a su construcción, sin incluir en el cálculo el consumo posterior asociado al ciclo de vida de dicho parque inmobiliario y suponiendo, en la hipótesis más conservadora, que la totalidad corresponde a una tipología menos consumidora como es la de bloque, ascenderá una vez finalizado a un total de 280.969 tep. Como referencia de orden de magnitud, se puede señalar que el consumo interior bruto total de derivados del petróleo de Vitoria-Gasteiz a lo largo de 2004 fue de 229.957 tep.

Habida cuenta de que dicho parque supera en mucho las necesidades demográficas reales del municipio a medio plazo, se puede considerar este sobreconsumo como un impacto directo e innecesario de la expansión inmobiliaria en el ámbito de la energía. Por mucho que dichas cifras puedan considerarse una simple aproximación al problema en orden de magnitud, no cabe duda de que es

⁶⁴ Según el Green Building Challenge y la International Initiative for Sustainable Built Environment(<http://www.iisbe.org>), el consumo por unidad de vivienda de bloque es de 152.778 kWh. (13,1 tep); según Mikel Cepeda e Iker Mardaras en su trabajo de investigación "Cuantificación energética de la construcción de edificios y el proceso de urbanización" este consumo es 12,9 tep para el tipo de bloque de menor densidad (Tipo 11 = 57 viv/ha; en Vitoria, la media de la nueva construcción del PGOU 2000 es de 52 viv/ha)

imprescindible sumar este impacto a los correspondientes en cuanto a consumo de suelo, pérdida de capacidad agrícola y biodiversidad, incremento de emisiones e incremento de necesidades de transporte asociados intrínsecamente al crecimiento urbano sobre suelo virgen, todos los cuales contribuyen directa o indirectamente al cómputo de la huella ecológica.

Por otro lado, el modelo actual de ciudad ha entrado en una dinámica que puede incrementarse en el futuro, en la que los nuevos desarrollos urbanos consumen más suelo, hacen una ciudad más dispersa y aumentan considerablemente las distancias en los desplazamientos. En Vitoria-Gasteiz, la vivienda unifamiliar de baja densidad se ha mantenido como una tipología residencial relativamente minoritaria hasta muy recientemente (en 2005, constituía un 2,5% del parque edificado, correspondiendo el 96,1 a tipologías densas de manzana cerrada y bloque abierto y el 1,1% a vivienda rural); sin embargo, la presión del mercado, en gran parte inducida en el caso de la demanda, a favor de esta tipología muy consumidora de suelo, energía y recursos y que no contribuye a la creación de valores urbanos ha aumentado en los últimos años, centrándose sobre todo en los pueblos del municipio.

Debido a ello, en los nuevos desarrollos se proponen y construyen viviendas de mayor tamaño, dotadas con sistemas de calor y refrigeración, con zonas particulares muy iluminadas que, a pesar de las mejoras en la eficiencia de los equipos, son más consumidoras de energía en términos absolutos. Por otra parte, hay que tener en cuenta que los gastos asociados a la construcción de las tipologías unifamiliares de menor densidad (12 viv/ha) pueden ascender a 60 tep/unidad, casi cinco veces más que las tipologías de bloque abierto o cerrado. En cuanto al gasto energético en urbanización, en el caso del bloque oscila entre el 9,84% y el 21,64% del total, mientras que la horquilla se sitúa entre el 13,84% y el 29,28% en el caso de las tipologías unifamiliares, dependiendo de las densidades (desde 12 viv/ha hasta 143 viv/ha)⁶⁵. Así, en el ámbito residencial, Vitoria-Gasteiz también puede estar caminando hacia un modelo de ciudad que haga necesario un consumo aún mayor de energía para satisfacer las necesidades de sus habitantes y de sus actividades a la escala doméstica.

6.8.5. Incremento del consumo energético asociado al transporte y la movilidad

Vitoria-Gasteiz es un modelo de ciudad compacta, de pequeño-mediano tamaño, en la que gran parte de los desplazamientos podrían realizarse sin necesidad

de recurrir a modos motorizados, sin embargo, el consumo de energía del sector transporte muestra consumos unitarios superiores a los del conjunto del País Vasco y de la Unión Europea de los 15.

Se puede decir, por tanto, que el consumo energético es uno de los indicadores sintéticos más representativos del impacto de la movilidad (Tabla 43).

CONSUMO UNITARIO DE ENERGÍA FINAL DEL SECTOR TRANSPORTE				
	UE15	ESPAÑA	PAÍS VASCO	VITORIA-GASTEIZ
TRANSPORTE (Miles de tep)	320.700	37.828	1.711	213,35
HABITANTES	382.287.100	43.197.684	2.120.384	229.080
tep/HABITANTE	0,84	0,88	0,81	0,93

Tabla 43. Consumo unitario de energía final del sector transporte. (Fuente: los datos de Vitoria-Gasteiz proceden del Plan Local de la Energía y son de 2006. Los del País Vasco proceden de EVE y están referidos a 2004. La información de España es de la SGE y están referidos a 2004. Los datos de la UE-15 proceden de la AIE y son de 2002).

Esas cifras indican que no cabe despreocuparse de los impactos ambientales de la movilidad. En 2006, el consumo del transporte por habitante en Vitoria-Gasteiz ascendió a 0,93 toneladas equivalentes de petróleo, un orden de magnitud semejante al que se registra en la Comunidad Autónoma del País Vasco, España y la UE15.

El modelo de movilidad urbana, comparativamente algo menos despilfarrador de energía que el existente en otras ciudades, como consecuencia del peso del peatón y de las distancias recorridas, no es capaz, por tanto, de compensar los altos consumos energéticos derivados del modelo productivo general y de los desplazamientos interurbanos de personas y mercancías con origen en el municipio.

6.9. Residuos y emisiones

Para situar debidamente el impacto ambiental que generan los RSU, como recursos naturales utilizados para la elaboración de los bienes que acaban convirtiéndose residuos, deberíamos contar con la información sobre la utilización de dichos recursos. En este sentido, la metodología de la "huella ecológica", a pesar de las dificultades de cálculo que acarrea a la escala municipal debido sobre todo a la dificultad de recogida de los datos necesarios, sería un instrumento que ayudaría a situar muy claramente el consumo de recursos en relación al impacto ambiental que dicho consumo ocasiona, al menos en términos territoriales.

⁶⁵ Mikel Cepeda e Iker Mardaras, ibid.

6.9.1. Incremento de las emisiones de gases de efecto invernadero

La atmósfera es el medio receptor de un innumerable conjunto de residuos de imposible identificación y evolución. Apenas se conocen unos cientos de los más de 300.000 compuestos químicos artificiales que se estima existen en la atmósfera, cuyas reacciones entre sí y catalizadas por otros elementos naturales (UVA), apenas conocemos con cierta profundidad (ciclo del ozono). La trascendencia de esta contaminación se debe a que sus efectos van desde los directos e inmediatos sobre la salud humana, cuantificados en términos de aumento de la morbilidad y mortalidad humana en función del aumento de determinados contaminantes, hasta los planetarios como el conocido aumento del efecto invernadero.

Las emisiones de gases de efecto invernadero, principalmente de dióxido de carbono (CO₂), son las principales responsables del cambio climático en el que nos encontramos inmersos. En 2004 en Vitoria-Gasteiz, las emisiones energéticas de CO₂ ascendieron a 1,6 millones de toneladas, que representan una emisión por habitante y año de 7,2 toneladas de CO₂, emisiones, que a pesar del crecimiento de los últimos años, se sitúan por debajo de las correspondiente al conjunto del País Vasco (10,7 t de CO₂ por habitante) o a la Unión Europea (8,4 t de CO₂ por habitante en 2002).

Por tipos de energía (Tabla 44) el uso de derivados del petróleo es el responsable de las mayores emisiones: estas representan el 39% del total de emisiones de CO₂, seguido del gas natural con el 34% y la energía eléctrica que emite el 27% restante.

EMISIONES ENERGÉTICAS DE CO ₂ POR TIPOS DE ENERGÍA		
TIPOS DE ENERGÍA	TONELADAS	%
• Combustibles sólidos	136	0
• Derivado del petróleo	623.443	39
• Gas natural	539.172	34
• Energía eléctrica	440.818	27
• Energías renovables	0	0
TOTAL	1.603.569	100

Tabla 44. Emisiones energéticas de CO₂ por tipos de energía. (Fuente: Plan Local de la Energía del Municipio de Vitoria-Gasteiz 2006-2010).

EMISIONES ENERGÉTICAS DE CO ₂ POR SECTORES		
SECTORES	DATOS ABSOLUTOS	%
• Industria	267.850	17
• Residencial	201.107	13
• Servicios	21.222	1
• Primario	517.340	34
• Transporte	1.603.569	100
TOTAL	573.515	35

Tabla 45. Emisiones energéticas de CO₂ por sectores. (Fuente: Plan Local de la Energía del Municipio de Vitoria-Gasteiz 2006-2010).

Por sectores (Tabla 45), las mayores emisiones de CO₂ corresponden a los usos energéticos en el transporte (34%) y la industria (35%), y en menor medida a los consumos energéticos en hogares (17%) y en el sector servicios (13%).

El uso de la energía, además de ser la principal fuente de emisión de CO₂, también es responsable de la emisión de otros gases de efecto invernadero que para el conjunto del País Vasco representó el 12% del total de emisiones en 2005. La producción y transformación de la energía también es responsable de compuestos acidificantes como el dióxido de azufre (SO₂) y el óxido de nitrógeno (NOx), que provocan la denominada lluvia ácida y ocasiona daños significativos en suelos, agua, bosque y en el patrimonio artístico.

En el capítulo residencial, hay que hacer mención también a las emisiones asociadas a la construcción del nuevo parque inmobiliario puesto en carga por el PGOU del 2000. Las emisiones de CO₂ asociadas a cada unidad nueva de vivienda durante el ciclo de construcción ascienden a 42.840 Kg.⁶⁶, lo cual significa unas emisiones de 925.900 toneladas de CO₂ para la totalidad de las 21.613 nuevas viviendas que faltaban por construir en 2005 de las 32.296 puestas en carga por el PGOU 2000. En este cómputo no se incluyen los 1.970 Kg. anuales de emisiones de CO₂ por unidad generados durante un ciclo de utilización de 75 años. Dentro del impacto general en el ámbito de los recursos y residuos de un parque mobiliario sobredimensionado con respecto a las necesidades reales habría que incluir además los 240.000 Kg. de materiales necesarios por unidad en el ciclo de construcción (7,75 millones de toneladas para todo el parque) y los 1.080 Kg. anuales de residuos a lo largo del ciclo de utilización.

6.9.2. Bajo nivel de aprovechamiento de los residuos generados

En 2006, de las 503.675 t de RSU generados en Vitoria-Gasteiz, tan sólo 20.674 t fueron destinadas a su aprovechamiento (Tabla 46). Esta cantidad, equivalente al 4% del total de los residuos generados, representa menos de un cuarto de kilo por persona y día de un total de 5,98 k que cada ciudadano de Vitoria-Gasteiz genera diariamente. Si consideramos solamente los residuos domiciliarios, ya sean de origen doméstico, comercial, o institucional (RICSAs), de los que provienen en su totalidad los residuos recuperados para ser aprovechados, el porcentaje de éstos respecto al total generado, se eleva hasta el 23%.

⁶⁶ Green Building Challenge e International Initiative for Sustainable Built Environment(<http://www.iisbe.org>)

RSU RECOGIDOS Y APROVECHADOS EN VITORIA-GASTEIZ (2006)						
MATERIAL	RECOGIDO TOTAL		RECOGIDO SEPARADO		DESTINADO A APROVECHAR	
	†	ORIGEN	†	% TOTAL	†	% TOTAL
• Papel-cartón	24.976	HOGAR RICSA	13.093	52	12.738	51
• Plásticos	10.982 ⁽¹⁾	HOGAR RICSA	1.413	13	1.318 ⁽¹⁾	12
• Vidrio	10.417 ⁽¹⁾	HOGAR RICSA	4.704	45	4.688	45
• Metales	6.227	HOGAR RICSA	612	10	612	10
• Celulósicos	4.102	HOGAR RICSA	778	19	697	17
• Brik	1.606	HOGAR RICSA	299	19	299	19
• Textiles	329 ⁽²⁾	HOGAR RICSA	329	100	322	98
• Peligrosos	651	HOGAR RICSA	451	69	0	0
• Otros	4.258	HOGAR RICSA	1.992	47	s/d	s/d
• M. Orgánica	25.874	HOGAR RICSA	0	0	0	0
• Total residuos. Domiciliarios	89.422	-	23.671	26	20.674	23
• Celulósicos	3.698	PARQUES Y JARDINES	3.698	100	0	0
• Escombros	395.253 ⁽³⁾	CONSTRUCCIÓN	0	0	0	0
• Lodos edar	15.302	VARIOS	15.302	100	0	0
TOTAL	503.675	VARIOS	42.671	8	20.674	4

⁽¹⁾ Sin determinar los contenidos en los RV (CESPA-ESCOR, GARBIGUNES).

⁽²⁾ A las que hay que añadir las contenidas en OTROS (s/d).

⁽³⁾ No incluidas las tierras de excavación.

Tabla 46. Residuos sólidos urbanos (RSU) recogidos y aprovechados en Vitoria-Gasteiz (2006).

**EL ESTADO DEL MEDIO AMBIENTE Y LA
SOSTENIBILIDAD EN VITORIA GASTEIZ:
FORTALEZAS Y OPORTUNIDADES DE
PARTIDA PARA LA SOSTENIBILIDAD**



7. EL ESTADO DEL MEDIO AMBIENTE Y LA SOSTENIBILIDAD EN VITORIA GASTEIZ: FORTALEZAS Y OPORTUNIDADES DE PARTIDA PARA LA SOSTENIBILIDAD

Tan importantes como los impactos debidos a las presiones globales y locales sobre la sostenibilidad son las oportunidades de partida que presenta la ciudad de Vitoria-Gasteiz para la puesta en marcha de iniciativas que puedan contribuir a reducir al máximo dichos impactos o a reconducir las tendencias negativas identificadas en sus inicios. Ha sido este objetivo de carácter operativo, y no una simple labor de constatación de las múltiples cualidades y virtudes que presenta indudablemente el municipio, el que ha guiado el análisis de oportunidades que a continuación se presenta.

7.1. Medio natural

7.1.1. Calidad del paisaje natural y agrícola

La calidad del entorno paisajístico natural de Vitoria-Gasteiz es sin duda uno de sus principales factores de oportunidad desde el punto de vista ambiental. Su actual nivel de conservación se debe en gran parte a la propia cultura vitoriana de relación estrecha con su entorno natural. La compacidad del casco urbano y las consiguientes distancias adecuadas para el tránsito a pie y en bicicleta facilitan aún en gran medida el mantenimiento de esta tradición de contacto directo de la población con el entorno natural inmediato a través del excursionismo y las actividades de ocio en el medio natural y rural.

Esta circunstancia se refleja en el nivel de protección otorgado por la planificación vigente a dichos entornos reconocidos por sus valores paisajísticos naturales. Sin embargo, este nivel de protección, como ya se ha señalado en el capítulo de impactos, no tiene su correlato en cuanto al paisaje agrícola, amenazado por el crecimiento urbano.

Lo cierto es que, aunque amenazado, este paisaje agrícola mantiene aún muchos de sus valores y es esta circunstancia la que hay que señalar también como una oportunidad. En efecto, las tierras cultivadas evocan aún la imagen tradicional de la Llanada Alavesa, de un paisaje en mosaico, en el que las tierras de cultivo dominantes no están exentas de vegetación natural e interés faunístico gracias a la estructura de lindes, con o sin setos vivos, y las riberas y ribazos

que, provenientes del piedemonte, atraviesan la zona de campiña en forma de corredores verdes. Estos elementos naturales forman un mosaico que presenta importantes elementos de interés ecológico, ofreciendo además una imagen de alto valor cultural y de un valor ecológico que no por ser menos conspicuo que el de zonas arboladas y de monte, es menos interesante. Conviene hacer hincapié especialmente en el gran valor territorial de las riberas, tanto a nivel paisajístico y productivo como para el control del flujo hídrico.

Será precisamente la conservación de esa funcionalidad agraria y ecológica del territorio, a través del mantenimiento de explotaciones agrícolas tradicionales, la que garantizará el valor paisajístico y ecológico del mismo y permitirá la conservación de ciertos valores faunísticos y paisajísticos compatibles con el uso público a través del entramado de caminos vecinales, permitiendo el disfrute del campo y la naturaleza desde el borde mismo de la ciudad.

7.1.2. Mantenimiento de una reserva de suelo no artificializado

Aún existe una reserva de suelo importante, producto de la voluntad histórica de contención y que constituye en este momento uno de los factores de atracción de Vitoria-Gasteiz. El 18,24% de la superficie municipal es suelo artificializado, del cual el 49,5% está dedicado a residencia y un 49,1 a actividades industriales, ocupando el terciario y los equipamientos el 1,4% restante⁶⁷.

Aunque la tendencia general sigue siendo al incremento en el consumo de suelo en todas sus categorías para los nuevos desarrollos, según los indicadores correspondientes de la Agenda 21 se detecta una ligera tendencia positiva en el aumento de nuevas construcciones sobre suelo artificializado y abandonado frente a las realizadas en suelo virgen: 347 frente a 135 en el año 2005, habiendo sido 50 y 23 respectivamente el año 2003⁶⁸. La amenaza, sin embargo, proviene de las estrategias en curso de puesta en carga de la reserva de suelo virgen existente para actividades económicas.

Los indicios de remisión del boom inmobiliario a nivel del Estado Español y la situación de creciente alarma social respecto a sus efectos, así como la incipiente conciencia de los peligros de la deslocalización industrial, pueden traducirse en presiones en contra de la ocupación de nuevo suelo y, por tanto, a favor del mantenimiento de la reserva existente.

⁶⁷ Agenda 21 Local de Vitoria-Gasteiz. Boletín 2006, Pág. 38

⁶⁸ *Ibid.*

7.2. Medio rural

7.2.1. Bajo consumo de agua para regadío

El regadío de Vitoria-Gasteiz, a diferencia de los de otras zonas regables españolas, utiliza relativamente poca agua gracias a sus precipitaciones naturales y a sus sistemas de riego. La mayoría de las tierras cultivadas o labradas del municipio cuentan con sistemas de riego que permiten asegurar las necesidades hídricas de los cultivos cuando las precipitaciones naturales disminuyen. Esta extensión del regadío ha permitido ampliar el abanico de cultivos que se utilizaba tradicionalmente en la comarca, que estaba basado en una rotación de cereal, patata y remolacha, introduciendo nuevos cultivos, principalmente hortícolas, como la judía verde.

El agua para riego se obtiene principalmente de dos fuentes: de un sistema de balsas que captan agua en la época de lluvias y se distribuye cuando éstas disminuyen, y de la reutilización de parte de las aguas residuales procedentes de la EDAR de Crispijana, a las que se aplica un tratamiento terciario para asegurar su calidad para el riego.

En la actualidad, en el término municipal hay 12 Comunidades de Regantes que gestionan 12.078 hectáreas de superficie regable⁶⁹, superficie que en gran parte, aproximadamente 10.000 hectáreas, se encuentran dentro de los límites territoriales de Vitoria-Gasteiz. El regadío ha crecido de forma importante en los últimos años con la puesta en marcha de las Comunidades de Regantes de Arrato y de Noryste, con 4.081 y 5.050 hectáreas regables respectivamente.

Las concesiones existentes para el conjunto de las Comunidades de Regantes son de algo más de 15 hectómetros anuales, de las cuales en torno a 12,5 hectómetros corresponden a las concesiones que se utilizan en el riego de superficies pertenecientes al término municipal.

Teniendo en cuenta que los cereales de invierno como el trigo o la cebada no se riegan, la superficie regada anualmente en Vitoria-Gasteiz se puede estimar en torno a las 3.000 hectáreas, y la dotación media por hectárea en torno a los 4.000 metros cúbicos anuales. La mayoría de las Comunidades de Regantes, excepto una, tienen balsas de regulación y el 95% del agua utilizada en el riego de los cultivos se distribuye mediante redes de distribución. La mayoría de las parcelas se riegan

mediante sistemas de aspersión, lo que, sin duda, influye en las bajas dotaciones de agua.

La puesta en marcha de las nuevas infraestructuras de riego ha permitido ampliar sensiblemente las superficies regables, a la vez que se ha incrementado, también de forma significativa, el caudal de aguas residuales regenerado, que se sitúa en torno a los 12 hectómetros cúbicos anuales, lo cual significa que cerca del 85% de las aguas utilizadas en el riego de cultivos son aguas regeneradas procedentes de la EDAR de Crispijana.

7.2.2. Calidad y titularidad pública del suelo forestal

El término municipal de Vitoria-Gasteiz contaba en 2005 con una superficie de bosque de 8.417 hectáreas⁷⁰ de las cuales el 91% corresponde a lo que se denomina bosque natural y el 9% restante a bosque de plantación. Superficie que respecto a la superficie total municipal representa el 30,4% y en torno al 42% respecto a la superficie agroforestal total.

Las principales especies que forman las masas forestales del término municipal son las frondosas que ocupan el 92,55% de la superficie forestal, destacando las especies de la familia *Quercus*, principalmente *Quercus faginea* y *Quercus ilex* que representan el 77% del total de frondosas. La superficie ocupada por hayas (*Fagus sylvatica*) representa cerca del 12% de la superficie forestal municipal y el 13% de la superficie ocupada por las especies frondosas. Los bosques de coníferas representan algo más de 7% de la superficie forestal municipal destacando las variedades de *Pinus sylvestris* y *Pinus nigra* que representan el 65% del total de coníferas.

Tanto por su calidad como por su cantidad, la masa forestal de la que goza aún el municipio de Vitoria-Gasteiz constituye, pues, una oportunidad importante en torno a la cual articular una política integral de sostenibilidad del medio físico. A incrementar este factor de oportunidad, que no es frecuente en otras capitales del Estado Español de similares dimensiones y relevancia, contribuyen el hecho de que esta masa forestal esté convenientemente protegida por la planificación vigente y de que su titularidad sea en gran medida pública: el 76% de la superficie forestal, que en el caso de los bosques naturales asciende hasta el 78,1%.

⁶⁹ Departamento de Agricultura de la Diputación Foral de Álava

⁷⁰ Inventario Forestal 2005

7.3. Medio urbano

7.3.1. Cultura de la gestión y el planeamiento urbanísticos

Como hemos tratado de poner de manifiesto al hablar de la evolución urbana en el capítulo de contexto, el urbanismo ha sido siempre un componente de excelencia de la ciudad de Vitoria-Gasteiz y el sometimiento de todos los procesos de transformación urbana a la disciplina de la planificación urbana ha sido una constante histórica del municipio. La historia de la urbanización y el planeamiento local se distingue por una clara conciencia institucional y ciudadana de la necesidad del planeamiento a todas las escalas y por la existencia de una presión positiva hacia la calidad del planeamiento, sean cuales sean sus objetivos.

Sin embargo, a la hora de desarrollar un diagnóstico sobre la situación urbanística existente, es preciso puntualizar cuidadosamente esta formulación con el fin de que no se convierta en un mero lugar común que impida identificar, entender y afrontar con rigor los problemas urbanos que aquejan o pueden aquejar en un futuro a la ciudad, y que se han identificado en el presente informe.

En ese sentido, es preciso señalar que lo que ha hecho sobresalir a Vitoria en el ámbito del urbanismo ha sido fundamentalmente el hecho de que su desarrollo haya sido siempre planificado y que su realidad urbana haya respondido en todo momento en mucha mayor medida que en otros lugares a lo concebido desde el planeamiento. La idea de excelencia surge así en gran medida como comparación con un contexto general de crecimiento desordenado en contraste con el cual la capital vasca resplandece como un caso anómalo de desarrollo disciplinado.

Sin embargo, esto no quiere decir exactamente que la estructura urbana existente sea modélica. Puede considerarse que Vitoria ha sido y sigue siendo un laboratorio urbanístico avanzado, con los aspectos positivos y negativos que implica la experimentación. Así, los problemas urbanos que se detectan en la actualidad provienen en muchos casos más de la aplicación estricta de modelos urbanísticos que han demostrado posteriormente en el contexto histórico general sus debilidades y desaciertos que de errores o problemas en la gestión y la realización.

Ha sido precisamente el nuevo paradigma de la sostenibilidad aplicado al ámbito de lo urbano el que ha permitido llevar a cabo en los últimos años una

relectura de estos modelos urbanísticos más allá de la crítica exclusivamente disciplinar, contribuyendo así a entender mejor la génesis de muchos de los problemas que aquejan hoy en día a las ciudades.

En el caso de Vitoria, que también ha sido pionera en la aplicación de los primeros instrumentos de planificación ecológica y en la atención al medio ambiente desde la administración local y desde la ciudadanía, este nuevo paradigma ha servido para poner de manifiesto las fricciones existentes a nivel de planificación entre el desarrollo urbanístico y estratégico y los objetivos de sostenibilidad, un aspecto de fundamental importancia que hemos identificado como uno de los factores básicos de presión negativa a nivel local.

7.3.2. Compacidad del casco urbano

Ha constituido una constante a lo largo de la evolución histórica de Vitoria-Gasteiz y como tal se ha mantenido a lo largo de todos los documentos de planeamiento del presente siglo hasta nuestros días. La compacidad se presenta como uno de los principales valores históricos del medio urbano de Vitoria-Gasteiz, un valor que se ha conservado hasta nuestros días y que supone en sí mismo un patrimonio heredado de sostenibilidad.

En Vitoria-Gasteiz, de un total de 100.817 viviendas contabilizadas en 2005⁷¹, tan sólo 2.817, es decir un 2,8%, correspondían a la tipología unifamiliar, lo cual indica que, a pesar de la creciente presión del mercado hacia las tipologías de baja densidad, que puede llevar a que dicha tipología alcance las 5.000 unidades a medio plazo, la tendencia a la dispersión y a la difusión en el territorio hasta el momento no ha supuesto un impacto grave, al haberse conseguido un crecimiento compacto en torno al núcleo consolidado y una relativa estabilidad en los espacios de la actividad económica tanto industriales como terciarios, compatible con las áreas residenciales de la ciudad, si no en tejidos mixtos, si en zonas próximas que permiten la accesibilidad y la proximidad de las actividades cotidianas para los y las trabajadores del municipio.

La compacidad urbana de Vitoria-Gasteiz genera, así, un conjunto de impactos positivos que se reflejan transversalmente a todas las escalas y sectores, constituyendo un factor de oportunidad múltiple que se hace palpable en aspectos fundamentales para la sostenibilidad urbana: en la movilidad, al proporcionar una red viaria de distancias cortas y densidades adecuadas para la optimización del transporte público; en el espacio público, al favorecer la mezcla de usos y la capacidad convivencial de los espacios estanciales; en

⁷¹ Anuario estadístico 2006, Indicadores por Barrios.

el contacto con el entorno natural, al permitir el acceso rápido desde cualquier punto del tejido; en el consumo energético, al optimizar las demandas relacionadas con la movilidad, la edificación y el espacio público.

Puede decirse, a este respecto, que una de las principales virtudes del PGOU 2000 ha sido el esfuerzo por continuar esta tradición de compacidad vitoriana, proponiendo crecimientos muy apoyados en el tejido y el viario existente. Sin embargo, dentro de un marco de sobredimensionamiento del parque inmobiliario como el propuesto por el Plan, este esfuerzo de compacidad a nivel de estructura urbana se ha traducido inevitablemente en una presión excesiva del tejido urbano sobre el Anillo Verde y las reservas de suelo agrícola no protegido del entorno. Tanto las propias necesidades de suelo del parque propuesto como la excesiva literalidad en la interpretación del concepto del compacidad del diseño urbano⁷², han condicionado la posible creación de cuñas verdes a partir de estas reservas.

7.3.3. Buena distribución y ubicación central de los establecimientos dedicados a los servicios (naves, locales, oficinas y despachos)

En el municipio vitoriano actualmente existe una buena distribución en el entorno urbano y en el cinturón industrial de locales y pabellones que albergan los diversos servicios necesarios para el buen funcionamiento de la ciudad y de su zona de influencia. Hay que tener en cuenta el liderazgo de la capital en el Territorio Histórico y su factor de atracción a nivel comarcal e incluso extra-regional en temas como el comercio o los servicios.

Parte de estos servicios se realiza por profesionales autónomos o equipos pequeños de profesionales, lo que explica la demanda de superficies pequeñas o medianas. La oferta de locales para servicios en Vitoria-Gasteiz en estos años se concentra en oficinas en edificios exclusivos o compartidos en zonas residenciales, con un tamaño igual o inferior a 150 m² en la inmensa mayoría de los casos. El tamaño medio estadístico es algo mayor en Vitoria-Gasteiz que en otros ámbitos, debido al peso de las grandes instalaciones industriales.

De los 16.669 establecimientos, un 36% corresponde a comercio, hostelería y talleres de reparación de vehículos (proporción algo mayor que en el resto de Euskadi). A pesar de su peso relativo, la proporción de establecimientos comerciales y de restauración ha

descendido. En 1994, estos locales suponían casi la mitad de los establecimientos existentes.

Ha aumentado el número de empleos relacionados con los establecimientos, salvo en el caso de los servicios a empresas que, en Vitoria-Gasteiz, ha pasado de un empleo medio de 4,4 en 1995 a 4,1 en 2004, leve descenso que se repite en los otros ámbitos. Ocupaban en 2004 a unos 15.178 trabajadores, de los que 2.025 son autónomos y el resto asalariados.

Los otros servicios tienen un empleo medio superior, con una tasa creciente de empleos/local que alcanza los 9,5 en 2004.

En resumen, la tendencia ha sido de un crecimiento continuado y acumulativo de todo tipo de establecimientos tanto en Vitoria-Gasteiz como en su entorno, con mayor fuerza en el municipio que en su entorno provincial o regional. La red de servicios a las empresas ha emergido entre 1995 y 1999 con tasas de crecimiento considerable, para consolidarse en los años posteriores. La variación en el caso de los servicios a las personas es más moderada en ambos casos.

La mayor valoración de los locales en oferta se refiere a los situados en la zona central de la ciudad (Centro, Avenida y Coronación) tanto en alquiler como en venta. Hay oficinas en toda la ciudad con una cierta emergencia de la zona de Gamarra en pabellones y de Lakua para oficinas y despachos. Se pueden considerar estos datos indicativos de la oferta existente en la ciudad y entorno, si bien corresponden a un análisis de la oferta en un momento concreto de la dinámica inmobiliaria. Los edificios exclusivos de oficinas son escasos y han tenido una comercialización lenta.

En conclusión, el crecimiento de los servicios tanto empresariales como a las personas se apoya aún en una estructura tradicional de ubicación en el centro histórico, próximo a las oficinas administrativas municipales y de Diputación y con algo de presencia en el interior de los polígonos industriales. Ni siquiera la capitalidad ha tenido un factor atractivo importante para formar en Lakua un núcleo de servicios alternativo. Los servicios a las personas se extienden, como el comercio, por un ámbito más amplio, pero siempre gravitando alrededor del centro y ensanche.

Las decisiones de localización del gobierno municipal también se ubican en el entorno de la Virgen Blanca y calle Dato: ésta es la localización, junto con el Casco Viejo, de la mayoría de las oficinas municipales así como de la mayor parte de las empresas públicas.

⁷² El famoso plan de dedos de Copenhague de 1949 es un ejemplo de cómo mantener simultáneamente los valores de compacidad e interpenetración entre tejido urbano y entorno natural mediante cuñas verdes.

La mayor facilidad de integración de esta actividad económica en una estructura de mezcla de usos y la pequeña escala del tejido empresarial a su cargo, convierten a los servicios en un elemento urbano de gran potencialidad cara a la diversificación y mantenimiento de la vitalidad en todo el conjunto municipal. La concentración de empresas de servicios en lugares excéntricos y accesibles exclusivamente en transporte privado, como es el Parque Tecnológico de Miñano, contribuyen a detraer este potencial de actividad urbana compatible con la ciudad existente y, en ese sentido, constituyen sin duda un impacto negativo sobre la sostenibilidad local.

7.3.4. Calidad general de la red de espacios públicos

En cuanto a condiciones de convivencialidad y vitalidad del espacio público, ya se han señalado al hablar de impacto los problemas puntuales que aquejan al espacio público de Vitoria-Gasteiz, derivados principalmente de la inadecuación intrínseca a nivel de espacio urbano de la tipología de bloque abierto y a los fenómenos de detracción que sobre el comercio de calle ejercen las grandes superficies comerciales.

En lo que se refiere a condiciones de confort bioclimático del espacio público, tan sólo el casco medieval y el ensanche del XIX, debido a la orientación y la relativa estrechez del viario, presentan problemas de falta de soleamiento invernal, lo cual tiene importancia en un clima húmedo y predominantemente frío, pero en términos generales la red de espacios públicos de Vitoria-Gasteiz desarrollada a lo largo del siglo XX ofrece unas características de amplitud y sección de viario que facilitan la adecuación bioclimática.

En lo que respecta al espacio público heredado, la modélica operación de Los Arquillos de ampliación por el Sur de la trama medieval, llevada a cabo a finales del siglo XVIII, constituye uno de los paisajes urbanos de mayor calidad ambiental del urbanismo peninsular, tanto por sus cualidades espaciales y arquitectónicas como por sus condiciones bioclimáticas. Espacios como el entorno de la Plaza de la Virgen Blanca pueden considerarse modélicos en cuanto a valores de convivencialidad del espacio público.

Por su escala urbana, el espacio correspondiente al Ensanche de 1865 posee cualidades morfológicas (sección de calle, altura de cornisa, longitud de tramos viarios), bioclimáticas (posibilidad de iluminación

natural) y funcionales (diversidad de usos) muy adecuadas, pero también muy cercanas a los umbrales máximos o mínimos de todas las variables consideradas (densidad, compacidad de la trama viaria, distancias entre fachadas), siendo el tráfico rodado el principal factor de presión.

El diseño y las condiciones generales de mantenimiento de la red de espacios públicos pueden considerarse de alta calidad, sobre todo en comparación con otras ciudades españolas. La calidad del aire es relativamente buena, aunque no satisfactoria: el número de días en los que la calidad del aire no es buena o muy buena oscila entre el 24% y el 32% en el último lustro. El ruido del tráfico en Vitoria-Gasteiz, cuya población está sometida en más de su tercera parte (37%) a niveles nocivos, constituye el contaminante de mayor impacto.

7.3.5. Amplia red de espacios verdes, distribuida equitativamente y bien cuidada

Existe una buena red de espacios verdes de tamaño medio, distribuida equitativamente y muy bien cuidada. Al igual que con el espacio público, tal como se indicaba al hablar de impactos, también en este caso se produce el gradiente centro-periferia en cuanto a la utilización del sistema y así se detectan algunas bolsas de verde infrautilizadas, sobre todo en Lakua y San Martín.

Si bien no hay constancia de que se hayan aplicado criterios ecológicos estrictos para la selección de las especies vegetales de parques y jardines, la eficiencia conseguida en Vitoria en el uso del agua es relativamente elevada. El Plan Integral de Ahorro de Agua contempla medidas para la sustitución del agua potable por agua reciclada para riego. Por otra parte, el tipo de poda que se lleva a cabo permite un desarrollo natural del arbolado, produciendo una cantidad relativamente reducida de residuos leñosos.

Existe una muy buena distribución de los espacios verdes dentro del casco urbano, de modo que desde cualquier punto del tejido residencial se dispone de acceso a una zona verde de esparcimiento dentro de un radio máximo de 250 metros, es decir, a una distancia máxima de 2,5 minutos a pie. De hecho, de acuerdo con los estándares urbanísticos convencionales, con 14,2 m² por persona, y un total de casi tres millones de metros cuadrados de zonas verdes urbanas y 127.000 árboles, Vitoria es una de las ciudades españolas más

abundantemente dotadas en cuanto a sistemas de espacios verdes⁷³.

7.3.6. Buen nivel general de habitabilidad del parque edificado

El parque residencial vitoriano actual es un parque relativamente moderno: el 77,1% ha sido edificado entre 1960 y 2000, mientras que un 15,4% lo fue en el periodo anterior a 1960 y un 7,5% entre el 2000 y el 2005. Los principales problemas de habitabilidad se dan en el casco medieval, con un 33,88% de viviendas menores de 60 m², 84 de las cuales son menores de 30 m², y en las promociones de vivienda social edificadas en los años 50 y 70⁷⁴. En lo que respecta al casco, el Plan de Revitalización en marcha ha llevado a un estudio pormenorizado de toda su problemática. El conjunto de pueblos y barrios desarrollados entre el Plan de 1956 y el de 1963 (Zaramaga, Ariznabarra, Adurtza, Desamparados, Abetxuko, Ali, Aretxabaleta), fuera en gran parte de las disposiciones del primero de estos planes, a pesar de su gran heterogeneidad en cuanto a tamaño, ubicación y morfotipología tienen en común la mayor acumulación de problemas urbanos, siendo los principales la falta de calidad constructiva general, el exceso de densidad, altura excesiva de edificación y la desestructuración del espacio urbano, especialmente en Abetxuko, Adurtza, Ariznabarra y Errekaleor. Sin embargo, no existe ningún foco importante de degradación urbana grave, siendo los principales problemas los derivados de la generalizada falta de adecuación bioclimática de la edificación.

La presión positiva hacia la calidad de la edificación es palpable en la alta calidad media de la nueva arquitectura que se está produciendo en las zonas de nuevo desarrollo. En general, se ha conseguido mantener el característico equilibrio vitoriano entre el diseño arquitectónico y el diseño urbano. La presión positiva hacia la incorporación de criterios ambientales, recogida institucionalmente, ya se ha reflejado en la incorporación de algunos de estos criterios y, así, en los proyectos de los nuevos desarrollos se han empezado a tener en cuenta criterios bioclimáticos de diseño activo y pasivo, y se han incorporado mecanismos de captación solar para agua caliente sanitaria y redes separativas de agua. Además de su impacto positivo en la calidad de vida y la habitabilidad del parque residencial, esta circunstancia puede ayudar a mejorar en el futuro los indicadores correspondientes en el ámbito energético y en la huella ecológica global.

7.3.7. Buena oferta de vivienda protegida

Aunque Vitoria-Gasteiz es la capital con menos vivienda de alquiler en todo el Estado, como se indica en el apartado de impactos, su tasa de vivienda VPO es una de las más altas en relación con el mismo ámbito territorial. De las 16.188 viviendas protegidas terminadas entre 1995 y 2006 en el País Vasco, 7.219, es decir un 44%, correspondieron a Vitoria-Gasteiz. De las 1.142 iniciadas en el segundo trimestre de 2007, en la capital vasca lo fueron 799, cerca del 70%.

La mitad de los hogares tiene una vivienda en propiedad, un 25% tiene una vivienda de protección oficial y un 8,6% vive en alquiler. La mayor proporción de viviendas de protección oficial se agrupa en los distritos de Iparralde y Lakua, distrito este último que también presenta los menores índices de alquiler. Hay un cierto equilibrio entre distritos en la distribución de la vivienda social, hasta el momento.

Por otra parte, la nueva Ley del Suelo y del Urbanismo de Euskadi establece que en las áreas de nueva expansión, el 75% de cada sector de suelo urbanizable será destinado a vivienda protegida, en venta o alquiler, del cual el 55% se destinará a VPO de régimen general y especial. En el caso de los suelos urbanos, el porcentaje de reserva a vivienda protegida se sitúa en el 40%, del cual el 50% se destinará a VPO de régimen general y especial. Sin embargo, no están claras las medidas de control del precio de la VPO a lo largo de toda su vida útil.

Aunque desde la óptica de la sostenibilidad social no cabe ninguna duda de que la abundante oferta de vivienda protegida y social es un dato positivo, es imprescindible leerlo conjuntamente con los indicados en el apartado de impactos, es decir, el sobredimensionamiento del parque inmobiliario, el alto precio de la vivienda libre y la bajísima oferta de vivienda en alquiler, pues, sobre todo en relación con este último dato, el balance se inclina claramente hacia una lectura negativa.

En cualquier caso, la coyuntura actual del sector inmobiliario permite vislumbrar cambios importantes en este terreno, que pueden contribuir al descenso de los precios, a la deceleración en la máquina inmobiliaria y a la inserción de parte del parque de vivienda vacía en el mercado de alquiler. En tal coyuntura, la holgura de la oferta de vivienda social constituye sin duda una oportunidad.

⁷³ Datos de 2002 . Referencia: Calidad urbana y cohesión social, Vitoria-Gasteiz. Buenas Prácticas de Naciones Unidas. Biblioteca CF+S. habitat.aq.upm.es

⁷⁴ Anuario estadístico 2005, capítulo 13: Edificación residencial y vivienda, apartados 13.2.3, 13.2.4 y 13.2.9

7.3.8. Alta conciencia institucional y ciudadana respecto a los valores patrimoniales

La población y las instituciones de Vitoria-Gasteiz mantienen históricamente un alto grado de conciencia respecto a los valores patrimoniales y urbanos de su ciudad, lo cual está en la base de la consideración de excelencia del urbanismo local. En términos generales, el patrimonio estrictamente monumental de Vitoria-Gasteiz está bien conservado y mantenido o en proceso de recuperación y restauración, como es el caso de la Catedral de Santa María, objeto de una restauración ejemplar, o los restos de la muralla. Así pues, no existen presiones negativas sobre el patrimonio; podría decirse, al contrario, que existe en general una presión positiva hacia su preservación, aunque no esté directamente ligada a intereses económicos.

Parece clara, en cuanto a órdenes de magnitud, la voluntad municipal de asignar medios económicos a las tareas de reforma urbana, aunque ésta esté centrada fundamentalmente en el casco medieval y no parezca atender de igual manera a otras zonas de la ciudad que presentan problemas de deterioro del parque edificado. El presupuesto municipal asignado a la reforma del casco asciende a 115,9 millones de euros para los próximos ocho años, lo cual equivale a una inversión media de 14,48 millones de euros anuales. Como referencia de magnitud se puede indicar que el presupuesto asignado a la Agencia de Renovación Urbana (ARUV) en 2006 ha sido de 13,78 millones de euros de los 474,53 millones de presupuesto municipal total. Dentro de este presupuesto, el dedicado al Departamento de Urbanismo ha sido de 56,78 millones y el dedicado al Departamento de Medio Ambiente de 43,12 millones⁷⁵. Más allá de los 100.000 dólares para la restauración de la catedral concedidos por el World Monuments Fund, no están claras las aportaciones exteriores a estas tareas⁷⁶.

Por otra parte, el incremento de la población inmigrante, que representaba en 2005 un 5,75% de la población total, introduce una nueva variable en la percepción de la identidad local. Las principales presiones exógenas sobre el Casco Medieval pueden provenir así de los fenómenos de exclusión social ligada sobre todo a esta inmigración, que pueden contribuir a justificar estrategias de gentrificación y museificación, a cuyos riesgos ya hemos hecho referencia en el capítulo de impactos. La pérdida de diversidad comercial propiciada por el modelo terciario en auge, basado en las grandes superficies, otro de los impactos identificados, puede contribuir a realimentar este proceso.

En cuanto al patrimonio residencial histórico, donde se dan los mayores problemas de degradación y obsolescencia, los principales esfuerzos se concentran en el Casco Medieval a través del Plan Estratégico para la revitalización del Casco. El plan incluye también importantes medidas a favor de la movilidad sostenible, favoreciendo la accesibilidad y la peatonalización. Estos planes de revitalización en marcha constituyen en sí mismos una oportunidad y un marco adecuado para la reutilización del parque edificado abandonado u obsoleto dentro del casco antiguo.

Respecto a este parque obsoleto, habría que hacer mención al conjunto de lonjas en desuso y a la propuesta que se ha barajado en algún momento para su reconversión en viviendas. Teniendo en cuenta el sobredimensionamiento del parque residencial total en Vitoria Gasteiz, no parece muy justificable esta propuesta y desde la óptica de la sostenibilidad urbana integral parece más aconsejable la búsqueda de alternativas para su reactivación como locales comerciales, terciarios o administrativos que contribuyan a incrementar la diversidad y mezcla de usos, amenazados por el empuje de las grandes superficies comerciales, y a evitar las posibles amenazas de gentrificación en el casco medieval.

A pesar de este marco en general positivo en lo que se refiere a la consideración del patrimonio heredado, la ausencia de suficientes cauces para la participación ciudadana, la tendencia al paternalismo institucional y la extremada politización de la política municipal han contribuido en algunos casos a generar conflictos puntuales y coyunturales en torno al destino de elementos de identidad socio-urbana, como fue el caso del Gaztetxe en el casco medieval, que deberían dirimirse desde la óptica de la sostenibilidad urbana, buscando la forma en que dichos elementos se conviertan en factores de revitalización e integración en lugar de optar exclusivamente por su desaparición y sustitución por elementos exógenos.

7.3.9. Relación privilegiada de contacto del tejido urbano con la naturaleza

Este aspecto, que merece ser resaltado en sí mismo como una oportunidad, es resultado a su vez de otros factores de oportunidad como son la calidad del paisaje natural y rural que rodea el casco urbano, la compacidad y la escala de dicho casco y la tradición de contacto con la naturaleza de los propios ciudadanos de Vitoria-Gasteiz. Por otra parte, es de señalar también como un factor relevante el hecho de que la vocación de ciudad industrial que ha protagonizado

⁷⁵ Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz. Departamento de Hacienda, Patrimonio y Presupuestos: Presupuesto general Ejercicio 2006 en: <http://www.vitoria-gasteiz.org/we004/docs/presupuestos/es/presupuestos.pdf>

⁷⁶ La Catedral de Santa María suma un nuevo reconocimiento internacional: <http://www.diariovasco.com/prensa/20061014>

los tres últimos siglos no haya llegado aún a desligarse por completo de sus raíces agrícolas.

Desde el punto de vista de la sostenibilidad urbana, esta circunstancia constituye una oportunidad excepcional, sobre todo en comparación con poblaciones de similares dimensiones y características, ya que una estrecha relación de partida entre tejido urbano y naturaleza facilita enormemente la articulación de todo aquel conjunto de medidas integrales que pueden contribuir a reducir la huella ecológica de la ciudad, manteniendo y mejorando el alto nivel de calidad de vida de sus ciudadanos: continuidad entre el sistema de espacios verdes urbanos y el entorno, utilización de la naturaleza como regulador bioclimático del espacio urbano, mantenimiento y creación de un entramado de vías verdes y caminos vecinales de intercomunicación entre los pueblos y con el casco urbano, extensión de las áreas de huertos urbanos, incremento en los niveles de reutilización de los residuos orgánicos.

Hay que recalcar, sin embargo, la extrema fragilidad de este peculiar sistema naturaleza-ciudad, cuya actual situación, aún de equilibrio, se ve seriamente amenazada por los crecientes fenómenos de degradación y cuarteamiento debidos a la expansión urbana.

7.3.10. Red consolidada de Centros Cívicos

Entre los factores de oportunidad que contribuyen a la percepción de excelencia del urbanismo de Vitoria en aspectos no directamente relacionados con el planeamiento urbanístico como tal, cabe destacar el amplio programa de centros cívicos impulsado originariamente por el alcalde José Ángel Cuerda y retomado por las corporaciones municipales posteriores ante su gran aceptación popular y su indudable impacto positivo. Su gestación se lleva a cabo durante la legislatura de 1979 a 1983, pero no comienzan a realizarse hasta el siguiente periodo, de 1983 a 1987. Están concebidos inicialmente como centros de cultura, de ocio y administrativos y como elementos de referencia pública a nivel local. Desde el punto de vista de su implantación urbana, al margen de la calidad diversa de sus diseños arquitectónicos, todos estos centros se han ido convirtiendo en hitos indudables a nivel de barrio.

Actualmente la red cuenta con once centros cívicos consolidados en los barrios y en estrecha conexión con la vida cotidiana de los mismos. De ellos, cinco son centros integrados, es decir, las actividades socioculturales y las deportivas se alojan dentro de unas instalaciones comunes.

Es imprescindible destacar especialmente esta experiencia en el capítulo de las oportunidades porque en ella confluyen muchos de los factores reconocidos como fundamentales desde la perspectiva de la sostenibilidad urbana integral, como son, por un lado, la descentralización de servicios y las políticas de proximidad, que evitan los desplazamientos motorizados innecesarios y favorecen el uso del espacio público, y por otro lado, la creación de condiciones locales para la participación ciudadana, que favorecen la cohesión social.

La red de centros cívicos integrados constituye una infraestructura básica de sostenibilidad social, en torno a la cual se podrían articular todos los programas y planes de acción.

7.4. Movilidad urbana y territorial

7.4.1. Rasgos topográficos, urbanísticos, socio-económicos y de gestión municipal favorables al desarrollo de un modelo de movilidad sostenible

La ciudad de Vitoria-Gasteiz se desarrolla en un espacio que, a excepción del casco antiguo, presenta bajas pendientes, y en el que los ríos no constituyen barreras internas sino más bien límites entre el área urbanizada y el entorno rural y natural.

Hasta hace muy poco tiempo el área urbanizada se encontraba en el radio de acción de una persona caminando durante media hora (2,2 km), límite que suele ser habitual para los desplazamientos diarios recurrentes. Con el crecimiento de los últimos años, la ciudad ha dado un salto de escala de manera que las distancias entre los nuevos barrios han empezado a estar fuera del radio de acción peatonal convencional, induciendo el empleo de medios mecanizados (transporte colectivo o automóvil en el caso de los motorizados y bicicleta en los no motorizados).

Aún así, las distancias medias recorridas diariamente son pequeñas en relación a las de otras ciudades españolas y, sobre todo, europeas (Figura 29). Se confirma así la reiterada alusión de numerosos documentos de planeamiento y de movilidad a la compacidad de Vitoria-Gasteiz, es decir, a su configuración como ciudad densa y sin discontinuidades, identificada aquí como un claro factor de oportunidad. La población que habita en el racimo de núcleos rurales periféricos o entidades menores es de cerca de 5.000 personas sobre un total

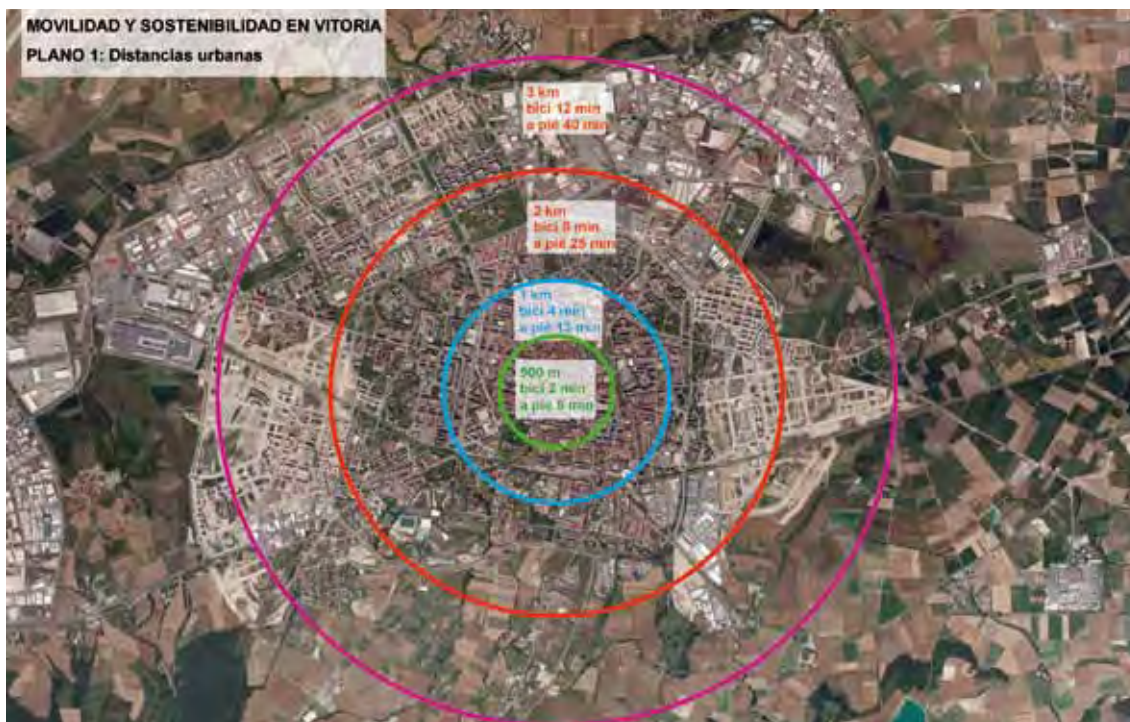


Figura 29. Distancias urbanas. (Elaboración propia).

de 229.000 habitantes en 2006⁷⁷, lo que representa únicamente el 2,16% de los habitantes del municipio.

La compacidad urbanística se complementa con un modelo de localización laboral de gran autonomía, es decir, con una escasa dependencia respecto a los puestos de trabajo exteriores al municipio. En efecto, tal y como se deduce de los datos del Censo de Población y Vivienda del INE de 2001, el 88% de los trabajadores de Vitoria-Gasteiz tienen su empleo en el propio municipio, frente a una proporción del 48% en el resto del Territorio Histórico, tal y como se refleja en la Tabla 47.

DEPENDENCIA EXTERNA DEL MUNICIPIO RESPECTO A LOS PUESTOS DE TRABAJO				
	ÁLAVA	%	VITORIA-GASTEIZ	%
En el mismo municipio	14.377	47,92	86.720	88,19
En otro municipio	15.624	52,08	11.618	11,81

Tabla 47. Dependencia externa del municipio respecto a los puestos de trabajo. (Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Censo de Población y Vivienda del INE. Explotación de febrero de 2004).

Estas cifras convierten a la ciudad en un caso bastante singular en el panorama de la metropolización de los mercados laborales en toda España y en el País Vasco, en donde los municipios de San Sebastián y Pamplona presentan cifras de autocontención o autonomía laboral del 69%, mientras que en Bilbao es del 63%.

La presencia de barreras infraestructurales (Figura 30), sobre todo las grandes carreteras urbanas y periurbanas

y el ferrocarril, con ser importante, es relativamente menos decisiva en la movilidad que en otras ciudades, debido tanto a los tratamientos paliativos que han tenido dichas infraestructuras como a su localización en relación a los barrios y áreas de actividad principal.

La permeabilización del ferrocarril realizada en los años noventa, que consistió en incrementar y mejorar los pasos transversales para peatones y vehículos, puede ser incluida entre las acciones avanzadas de esta ciudad en materia de movilidad. A pesar de ello, siguen existiendo problemas de permeabilidad para determinados tramos y modos de transportes, en particular para los peatones y ciclistas.

Dentro de las barreras causadas por el viario del tráfico rodado la de mayor enjundia es la variante de la A-1, que sólo tiene desarrollos urbanos en su margen Sur. Pero también existen otras barreras físicas y psicológicas para los desplazamientos, que estimulan el uso de los vehículos motorizados y, en particular, el automóvil privado. Destaca en particular la segunda ronda, con un importante efecto segregador para las relaciones con el centro urbano de barrios como Lakua.

En cuanto a la gestión municipal, la política de movilidad adoptada en Vitoria-Gasteiz desde los años ochenta ha sido en determinados aspectos pionera y referencia para otras ciudades y eso puede considerarse como parte del patrimonio de sostenibilidad que caracteriza a la capital vasca y, como tal, un importante factor de

⁷⁷ "Datos básicos de población en Vitoria-Gasteiz". Gabinete de Estudios y Estadísticas del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz. Elaborados a partir del Padrón Municipal de Habitantes 1/1/2006.

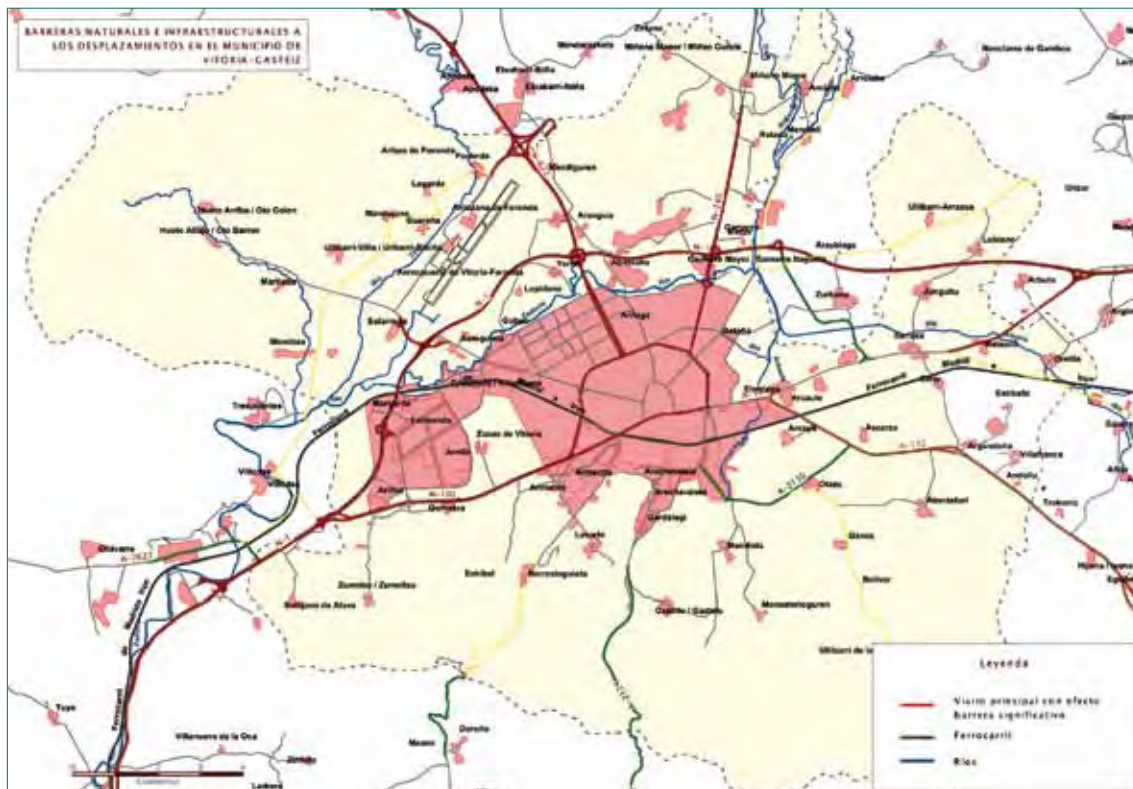


Figura 30. Barreras generadas por las infraestructuras de transporte en el municipio. (Elaboración propia).

oportunidad. Sin embargo, no ha existido la integración y coherencia del conjunto de las medidas relacionadas con la movilidad y, por otra parte, ha faltado profundizar en muchas de las medidas desarrolladas y establecer un marco coherente tanto de la planificación y programación de las acciones como de la organización administrativa capaz de afrontarlas.

7.5. Sociedad y gobernanza

7.5.1. Rejuvenecimiento demográfico propiciado por las aportaciones del saldo migratorio

El crecimiento poblacional en España, y en el País Vasco, tiene su punto fuerte en los movimientos migratorios. El Informe de la Sostenibilidad en España 2007 pone en el debe de la inmigración el mayor consumo de espacio y recursos. Lo cierto es que la integración de los emigrantes se produce actualmente en los sectores económicos de menor valor añadido y menores remuneraciones lo que, junto a su compromiso financiero con las familias de origen, hace que les resulte muy difícil el acceso a bienes sobrevalorados en el momento actual como la vivienda y aún menos la segunda residencia. Sus alojamientos a menudo reciclan espacios residenciales prácticamente fuera de mercado para el resto de los habitantes de la ciudad. Cuando

no se alojan en condiciones de excesiva densidad, o de hacinamiento, en las estructuras existentes. Sí es necesario considerar la presión complementaria que el aumento de personas con pautas más intensas de natalidad y peores condiciones de vida supone sobre los equipamientos y servicios públicos.

La realidad es que, en el caso de Vitoria-Gasteiz, los aspectos más negativos del proceso de inmigración, aunque presentes en algunos puntos de la ciudad, como puede ser el casco histórico, no han adquirido aún un peso suficiente como para identificarlos en el capítulo de impactos: no se detectan fenómenos graves de exclusión ni presiones críticas sobre el sistema de asistencia pública.

Por el contrario, habida cuenta de que el proceso de envejecimiento de la población sí está adquiriendo un claro carácter de impacto sobre la sostenibilidad local, cabe considerar el fenómeno migratorio desde la perspectiva de la oportunidad, como un vector claro de rejuvenecimiento de la población local, continuando o sustituyendo una tradición de inmigración de otros puntos de la península en anteriores décadas.

7.5.2. Satisfacción ciudadana con la calidad de vida e incremento de la conciencia ambiental

Las encuestas periódicas sobre las condiciones de vida de EUSTAT en la CAPV evidencian un alto grado de satisfacción general con el modo de vida que se puede desarrollar en un medio ambiente físico y social saludable. En la encuesta de 1999, más de la mitad de la población califica como saludable tanto el medio ambiente físico como el entorno social. Y avala en un 80% la aseveración de que no hay ningún problema en temas de seguridad ciudadana.

La renta media de los hogares vitorianos, según los datos de 2006, es de 1.570 euros al mes, un dato que hay que contemplar con precaución, teniendo en cuenta el gran número de preguntas sin respuesta y que los resultados están muy por debajo de los que ofrece el estudio de EUSTAT sobre la Declaración de la Renta.

Los hogares vitorianos están muy equipados en los electrodomésticos pequeños y un 59% de los hogares cuenta con uno o más ordenadores. La televisión es prácticamente universal, no así el teléfono fijo que ya ha desaparecido del 12% de los hogares. Las conexiones a fibra óptica y ADSL se encuentran entre un 20% y un 23% de los hogares. No están aún ampliamente extendidos los elementos de ahorro de recursos, en agua o en energía, como bombillas eficaces o dispositivos de ahorro de agua. El 75% de los vitorianos/as tiene teléfono móvil y un 30% tiene cuenta de correo personal.

La mayoría de los barrios presentan una buena valoración media del comercio del entorno, salvo Lakua y la corona sur de Hegoalde, y las zonas rurales. La mayoría de la población se encuentra a menos de 10 minutos de los servicios básicos, salvo las zonas rurales, y, en algunos servicios, Lakua o la zona oeste. La mayoría de la población urbana tiene muy buen acceso los servicios básicos y a las zonas verdes en todos los barrios.

La compra diaria se reparte entre las tiendas de barrio tradicionales y los hipermercados en alimentación; y entre las tiendas y los centros comerciales en otros productos menos cotidianos como equipamiento del hogar, droguería, farmacia o textiles, etc. Las compras se hacen mayoritariamente entre semana, con una proporción algo mayor de mujeres que de hombres, pero sin excesiva desproporción.

El 10% de los hogares cuenta con una ayuda externa de apoyo a las labores del hogar. La asistencia externa

para el cuidado de menores, mayores o discapacitados es mínima. Un 30% de las familias tiene una segunda vivienda, una minoría en el propio Vitoria-Gasteiz, un 19,4% en el País Vasco, la mayoría en Álava. Y el resto, un 77% del conjunto de hogares en el resto de España. Más del 51% de los hogares tiene coche y un 49% garaje en propiedad. Los hogares con dos o más coches son ya el 23,8%, es decir que el 76% de los hogares están motorizados en mayor o menor grado. Un 9% de los hogares se desplaza fuera de Vitoria-Gasteiz casi todos los fines de semana y un 40% lo hace alguna vez al año (vacaciones). Un 18% no viaja nunca.

Un 10% de mujeres y hombres trabajan sin horario fijo. Un 30% de los hombres y más del 20% de las mujeres trabajan a turnos, y las proporciones inversas en horario fijo. Una de cada cuatro mujeres trabaja a tiempo parcial. Este patrón de horarios permite que casi un 50% de los hogares pueda realizar dos o tres comidas en común y cerca del 70% lo hace en una ocasión diaria. Varía a la baja en el caso de los trabajadores por turnos, que constituyen un grupo importante de población en la realidad vitoriana.

La mitad de los estudiantes estudia en otro barrio de Vitoria-Gasteiz. Y algo más de un 3% en otro lugar de Euskadi. La mayoría, cercana al 90%, prepara sus estudios en casa, sin desdeñar los equipamientos municipales como centros cívicos o bibliotecas. La mitad de la población tiene estudios secundarios y superiores y una buena parte sigue estudios complementarios, de euskera, informática, arte o idiomas, con más dedicación por parte de las mujeres que de los hombres. Un 15% de la población asiste a espectáculos musicales, frente a un 10% que asiste al teatro.

La percepción sobre el medio ambiente se veía en 1998 como un problema inmediato y urgente por el 71,8% de los vitorianos, frente a uno de cada 5 que lo califica como un problema de cara al futuro. Pese a ello, la nota media global de la encuesta municipal de Medio Ambiente y Calidad de Vida (1998) roza el notable alto, con especial satisfacción por parte de los mayores y de las mujeres.

Los temas más importantes que relacionan la calidad de vida y el medio ambiente son la abundancia de zonas verdes, parques y jardines y espacios de paseo con un 52% de las respuestas; el buen ambiente, la limpieza y la tranquilidad de las calles, los centros cívicos e instalaciones deportivas, la planificación y buena urbanización, los servicios y la proximidad. Todos estos temas se valoran en las respuestas.

La mayoría de la población identifica un conjunto de temas que exigen cambio: tráfico, aparcamientos, industrias contaminantes, basuras y limpieza, con un 20% de las respuestas que no ve nada por mejorar considerablemente. La mitad de la población estima que la calidad ambiental ha mejorado en los últimos años, junto a un 32% que piensa que no ha cambiado y un 12% que percibe un empeoramiento.

La ciudad de Vitoria-Gasteiz presenta muchos factores que pueden explicar la relativa satisfacción de sus ciudadanos: una cierta densidad de usos y actividades en la mayoría de los distritos, la agregación y continuidad de los espacios (salvo algunos elementos de ruptura más o menos explícitos), la escala de la ciudad abarcable e incluso accesible en modos no motorizados, la aún no excesiva apropiación del espacio por el tráfico, la penetración de los espacios verdes y la naturaleza en la ciudad, el equilibrio de equipamientos en todo el recinto (colegios, centros cívicos...), la relativa heterogeneidad de grupos sociales en los distintos ámbitos de la ciudad, la tranquilidad y sobriedad informativa que permite interactuar con el entorno, el cuidado de la identidad visual que permite apropiarse simbólicamente de los espacios públicos, la conservación de las referencias visuales y patrimoniales, la facilidad para establecer redes de contacto.

Lo cierto es que la atención continuada a la problemática ambiental por parte de la administración local desde los años 80 ha contribuido en gran medida a alimentar e impulsar una conciencia elevada con respecto a los valores de la naturaleza que siempre ha convivido armónicamente con el predominio de la cultura industrial en Vitoria. La Agenda 21 Local, aunque en sus inicios se impulsó sin consolidar mecanismos adecuados de participación ciudadana, ciertamente ha contribuido a través de sus numerosas actividades de información, formación y difusión a incrementar directa e indirectamente el nivel de formación ciudadana a este respecto.

La pertenencia de Vitoria-Gasteiz a un gran número de redes locales, nacionales e internacionales relacionadas con la sostenibilidad y el medio ambiente, un aspecto que se analiza más en detalle en el capítulo de las respuestas, constituye también un reflejo de ese alto nivel de conciencia ambiental del municipio, sin duda un importante factor de oportunidad.

7.5.3. Alto nivel de cohesión social

El entorno social aparece en las encuestas periódicas sobre las condiciones de vida de EUSTAT en la CAPV como un entorno muy cohesionado, con múltiples

apoyos entre la familia, vecinos y amigos, que se contraponen a la tendencia a vivir solos en la sociedad contemporánea. Las familias y las personas mantienen una fuerte intensidad de relaciones con la familia próxima, familiares, amigos y vecinos, con más del 70% de la población que mantiene estos contactos con mucha frecuencia.

Cerca de la mitad de la población pertenece o toma parte en alguna asociación, con socios equilibrados entre todas las edades, con mayor proporción entre las personas con estudios secundarios. El municipio cuenta así con una amplia red de asociaciones vecinales que, en muchos casos, cumplen una labor de control de la gestión municipal, seguimiento de los compromisos políticos y gestión de los descontentos y protestas en su caso. Las asociaciones más implantadas son las deportivas o culturales, seguidas de los sindicatos, por encima de las cívicas.

Se calcula, según los datos analizados por el Estudio sobre el movimiento asociativo en Álava (ERDU, 2000), en 20.000 el número de personas activas pertenecientes a alguna de las 600 asociaciones en el Territorio Histórico de Álava, lo que significa una ratio del 10% de la población. Las encuestas municipales aumentan considerablemente esta cifra. En cualquier caso, si comparamos con el 1% que pertenece a un partido político, o el 5% de la población sindicada, tenemos una idea de la potencia de esta red de personas activas. Aunque las personas que trabajan continuamente sean únicamente una decena de cada grupo y se considere que sólo un 25% de las entidades tiene actividad continua y capacidad para generar y realizar proyectos, las posibilidades de intervención de este tejido social en colaboración con el gobierno municipal son importantes.

7.5.4. Alto nivel educativo a todas las escalas

En el País Vasco, las décadas de finales del siglo XX fueron el momento de la reestructuración de la enseñanza al objeto de introducir los modelos lingüísticos y de la integración de las 'ikastolas' en la red educativa, coincidiendo con la reforma de la enseñanza a nivel estatal. El periodo obligatorio quedó fijado entre los 6 y los 16 años.

Hay que destacar que la escolarización de 0-3 y de 3-6 años es voluntaria, pese a que los niños y niñas de 4 años están escolarizados al 100% en España, por encima de las medias europeas. El inicio del siglo XXI es más estable en la CAPV, con unos itinerarios bien definidos y una proporción creciente de jóvenes que

se enrolan en la enseñanza secundaria, profesional o universitaria en el periodo voluntario.

Centrándonos en el estado de la educación en Vitoria-Gasteiz, la primera conclusión tiene que reflejar la universalización de la educación infantil. Las estadísticas municipales reflejan la práctica desaparición de analfabetos en 1996 (que vuelve a resurgir con la llegada de inmigrantes en un testimonial 1% de la población en 2006).

El crecimiento más fuerte corresponde a la escolarización de niños de 3 a 6 años y de 0 a 3, que suma el 68% de la población de ese tramo de edad. El Ayuntamiento tutela una Red de Escuelas Municipales de Educación Infantil, con un perfil educativo, asistencial y de apoyo de la conciliación, con 16 centros en los diversos barrios, con 1.509 plazas de 0 a 3 años y servicios de comedor. En el País Vasco, la escolarización de niños de 0-3 años se acerca al 40%, muy por encima del 15% en el Estado Español.

El fracaso escolar deja a un 4% de los niños sin certificado escolar. La mayor parte de la población, un 41% del total, tiene terminados los estudios primarios y un tercio cuenta con estudios secundarios terminados. Una cuarta parte de los estudiantes abandonan los estudios al terminar la enseñanza secundaria. Hay que tener en cuenta que además ha aumentado el número de años que los estudiantes permanecen vinculados a la enseñanza, por lo que los jóvenes cuentan con unos niveles de conocimientos mayores que otras generaciones anteriores.

Aumenta paulatinamente la proporción de población con estudios universitarios, que supera ya un quinto de la población. Y crece notablemente el alumnado de los estudios secundarios, con índices superiores a las medias europea y estatal. Como ejemplo, las mujeres jóvenes alcanzaron el 86,2% del posible alumnado en 2004.

El euskera se ha ido abriendo paso en los habitantes de Vitoria-Gasteiz, en donde el 41% de la población tiene conocimientos bilingües.

Ha aumentado el peso relativo de la FP respecto al Bachillerato. Más de la mitad de los escolares continúan con FP o Bachillerato tras superar la educación obligatoria. La FP de Grado Superior dobla en porcentaje de alumnos a la media estatal.

El esfuerzo por la integración ha hecho descender el peso de la educación especial, en la que se invierte el 7% del presupuesto vasco de educación.

El análisis de género revela una total paridad en Infantil, Primaria y Secundaria obligatoria, que se rompe a favor de las mujeres en el Bachillerato y en la Universidad. En el periodo universitario hay todavía una considerable disparidad en la elección de carreras. Las mujeres estudian más frecuentemente las carreras relacionadas con los servicios a las personas (salud, educación...), mientras que los hombres son claramente mayoritarios en titulaciones de ingeniería y mecánica.

Las universidades vascas ofrecen carreras en 28 facultades, 3 escuelas técnicas superiores y 11 colegios universitarios.

En Álava, la ratio de alumnos por profesor se sitúa por debajo de la media estatal en la educación básica y desciende a 8 en la enseñanza superior, con índices mejores en la pública que en la enseñanza privada. El tamaño de las clases se ha reducido a unos 20 alumnos. La inversión por alumno está entre el segundo grupo de los países europeos más avanzados en educación. Y la distribución de colegios en el territorio de Vitoria-Gasteiz es muy equilibrada.

En conclusión, existen todas las condiciones para conseguir una educación pública de calidad, un claro factor de oportunidad de cara a la sostenibilidad social.

7.5.5. Buenas condiciones generales y satisfacción con el estado de la salud

Con respecto al estado de salud de la población vitoriana, los niveles de satisfacción son altos. El municipio forma parte de la red de Ciudades Saludables y, dentro de esta línea de trabajo, se ha elaborado el Plan de Desarrollo de la Salud 2007-2009, por lo que se cuenta en este sector con datos recientes y fiables del estado de la salud en el territorio vitoriano, a través de estudios y encuestas específicas.

Los objetivos de esperanza de vida, y de vida en buenas condiciones van aumentando, así como el descenso de la mortalidad perinatal. También evoluciona positivamente la incidencia de las enfermedades cardio y cerebrovasculares en ambos sexos, el cáncer en varones y el cáncer de mama en mujeres, las enfermedades infecciosas y las causas externas de mortalidad en jóvenes.

La evolución es más lenta en lo que se refiere al impacto en la salud de otros determinantes relacionados con el entorno como pueden ser la exposición a ruido y contaminación derivada de un tráfico cada vez

más intenso, del consumo de agua y energía o de la producción creciente de residuos.

El cumplimiento de objetivos del “Plan de Desarrollo de la Ciudad Saludable 2007-2009” también debe reforzarse en los temas relacionados con los estilos de vida, en aspectos como el tabaquismo, la adicción a otras drogas o los trastornos alimentarios o derivados de una vida sedentaria, que afectan sobre todo a jóvenes, frente a pautas de actividad física generalizadas en otras edades. Y, por último otro aspecto a reforzar en la gestión de la salud comunitaria es la influencia de las desigualdades sociales en la salud de la ciudadanía. Existen tres bolsas de pobreza o escasez de recursos sensibles a procesos de exclusión: las personas mayores que viven de su jubilación exclusivamente, los jóvenes y niños que sufren la fragilización de una sociedad en las que las condiciones de la familia, del trabajo y del bienestar social están cambiando y los inmigrantes que no pueden acceder a las condiciones generales de protección social.

Las conclusiones del diagnóstico realizado como parte del Plan Vasco de Salud 2002-2010 destacan que el 80% de la población considera que su estado de salud es bueno o muy bueno, percepción que ha mejorado en los últimos años. Esta percepción positiva desciende ligeramente en el caso de inactivos y parados. Menos del 10% de la población percibe que su actividad física está limitada. El 5% de la población sufre algún trastorno de salud y el 9% ha estado hospitalizado el último año.

La mayoría de la población tiene unos hábitos muy positivos para la salud. Según la Encuesta sobre Modos de Vida 2006, la mitad de la población, con algo más de asiduidad hombres que mujeres hace deporte (en centros cívicos, al aire libre, instalaciones deportivas...) y un 80% realiza alguna actividad física.

Es importante con relación a la salud la mayor proporción de personas mayores y ancianas, consecuencia de unas mejores condiciones de vida y de trabajo que, en consonancia con la tendencia general de la sociedad española y europea, han contribuido a aumentar la esperanza de vida. Pero lo importante no es tanto el número de años por vivir, como que se disfruten más años en buenas condiciones de salud. La población mayor de 65 años tiene demandas específicas para su vida cotidiana y atención sanitaria. En el caso de Vitoria-Gasteiz, aproximadamente la mitad de esta población considera que su salud no es buena.

A nivel general, la dificultad más extendida se encuentra en subir o bajar escaleras, para la población

de más de 45 años, con dificultades en el 15% del conjunto, y para la mayoría de los mayores de 65 años. Los trastornos de salud y las hospitalizaciones crecen a partir de los 45 años (un 10% del total) y para los inactivos, alcanzando una media del 15% a partir de 65 años.

7.5.6. Perfil de ciudad europea avanzada en tendencias y demanda cultural

Comparativamente, Vitoria-Gasteiz cuenta actualmente con infraestructuras públicas similares a las donostiaras (16 equipamientos frente a los 27 bilbaínos), y menos dotación privada y procedente de asociaciones que las otras dos capitales vascas. El gasto en cultura es sensiblemente menor en proporción a los otros dos territorios históricos. Hay una importante iniciativa privada que gestiona algunos de los eventos más importantes: Festival de Jazz, Azkena Rock o Periscopio Fotoperiodismo.

A pesar de esta inversión comparativamente menor en cultura, Vitoria-Gasteiz responde de forma incipiente a un perfil de ciudad europea avanzada en tendencias y demanda cultural. Sin embargo, la oferta aún está marcada por un concepto que se centra más en la conservación que en la creación, en los equipamientos tradicionales o multiusos que en los nuevos conceptos mixtos tipo La Casa Encendida de Caja Madrid, la Factoría de Zaragoza o Arteleku en Donostia. En 2005 contaba con seis museos, nueve equipamientos no especializados y tres salas de exposición según el mapa de Infraestructuras Culturales de la CAPV elaborado por la Universidad de Deusto. Las cifras en el resto de equipamientos culturales son muy bajas.

Un aspecto importante es el impulso que la red de centros cívicos aporta a la renovación del arte voluntario o amateur. La red de teatros municipales cuenta tanto con el Teatro Principal como con las salas que se sitúan en los Centros Cívicos y que son un equipamiento cercano, accesible y con notable capacidad de generación de creatividad en un sector mucho más amplio de la sociedad que el que acude a las representaciones del teatro Principal.

Vitoria-Gasteiz se ha planteado una renovación de sus equipamientos culturales, con dos buques insignias, el KREA actualmente en sus primeras etapas de desarrollo, y el Artium, planteado no sólo como museo sino como espacio de creación, de difusión del arte entre el público infantil, de acogida de conferencias y debates y con posibilidad de acoger espectáculos. Todavía sin llegar a ser un elemento dinamizador y con

poca proyección fuera del propio edificio, si se plantea como un espacio más una actividad programada y continua para la ciudad, en un nuevo concepto de espacio de exposición artística acorde con los nuevos tiempos. Sin embargo, no ha traspasado la barrera de convertirse en un equipamiento popular, abierto a toda la sociedad, ampliando el reducido grupo interesado a priori por los temas artísticos.

Otro equipamiento a destacar es el Centro Cultural Montehermoso, relevante por su potencial creativo y su situación estratégica en el corazón del Casco Medieval.

Las estadísticas de visitas a museos en Álava cifran en 3,3 el número de visitantes por 100.000 hab, frente al 7,17 de Guipúzcoa, por evitar la comparación con el efecto Guggenheim que suma 12,72 en Vizcaya. En 2004, el total de visitas a museos de arte contemporáneo fue de 89.900.

La actual red de equipamientos culturales y centros cívicos de Vitoria-Gasteiz, con su amplio potencial de intercomunicación, formación y creación de cohesión social, constituye sin duda un importante factor de oportunidad de cara a la sostenibilidad del municipio.

7.5.7. Tendencia hacia la heterogeneidad social y la multiculturalidad

La presión que implica pasar de una sociedad monocultural a una sociedad multicultural implica un esfuerzo de acceso y comunicación a los diversos grupos y de integración de todos ellos en la cultura de la ciudad. Vitoria-Gasteiz que es en sí misma ejemplo de integración de los trabajadores industriales de los años 60 y 70, presenta las mejores condiciones para volver a recomponer su estructura poblacional incluyendo a los recién llegados. La estructura relativamente homogénea de la ciudad permite evitar la formación de guetos, si se consigue mejorar sustantivamente el casco medieval y su rol en la ciudad. La existencia de un amplio paquete de viviendas protegidas y sociales y de una buena distribución de equipamientos abunda en la facilidad de integración de grupos sociales que necesitan de una red de servicios para completar su integración laboral.

El progresivo carácter de sociedad cosmopolita asociado a una ciudad con potencial económico desarrollado implica un amplio acuerdo social para conseguir una sociedad culturalmente diversa y socialmente equitativa sin grandes conflictos ni guetización. La diversidad de vivienda en barrios que combinan vivienda social y vivienda libre, la evitación de espacios de acceso

restringido o destinados a un solo grupo social, la distribución de alumnos inmigrantes en los diversos colegios públicos de forma equitativa son la llave para evitar la formación de guetos. Para evitar la presión de la segregación, una buena mezcla de formas de acceso a la vivienda y a los servicios básicos, garantiza la mezcla social que tiende a la inclusión y evita la polarización social.

Por el momento, la sociedad vitoriana parece haber sabido soslayar los posibles conflictos relacionados con las diferentes sensibilidades socio-culturales: los usos diferentes de los espacios públicos, con actividades más cotidianas (comer, festejar, descansar...) frente al uso más contemplativo o de ejercicio de los habitantes de Vitoria-Gasteiz o las pautas de educación o incluso relación hombres-mujeres diferentes pueden dar lugar a conflictos derivados de la incomprensión de códigos de comportamiento diferentes en su valoración social por diversas culturas.

En este sentido, y aunque no se dispone de datos al respecto que puedan corroborarlo, el incremento del número de inmigrantes, con pautas de consumo controlado y un uso intensivo del espacio público, puede suponer una tendencia o presión positiva que contrarreste las tendencias actuales hacia la infrautilización del espacio público identificadas como impactos en el apartado de medio urbano.

7.5.8. Tendencia hacia un nuevo equilibrio de género

Como indican las estadísticas sobre el estado de la ciudad, la incorporación de las mujeres vitorianas a los puestos de trabajo fuera del hogar implica una nueva organización social de las tareas domésticas y de cuidado de dependientes, anteriormente a cargo de las mujeres que dedicaban su trabajo en exclusiva a solucionar en el seno de la familia estos temas. Esta circunstancia, resultado de una tendencia general en aumento paulatino, constituye en sí misma un importante factor de oportunidad de cara a la sostenibilidad urbana, ya que todas aquellas medidas que contribuyan a facilitar un equilibrio de género hoy por hoy aún muy incipiente redundarán en el bienestar y la calidad de vida general de la ciudad y de la totalidad de sus habitantes.

En efecto, la nueva organización social exigida por la incorporación de las mujeres al entorno laboral supone una presión sobre los servicios urbanos, sobre el comercio y una nueva visión de los tiempos y la gestión de la ciudad. Hace necesario buscar soluciones colectivas, combinando con el apoyo a las soluciones

individuales o familiares en temas como el cuidado de niños, el cuidado de mayores, compatibilizar las tareas domésticas con los horarios de trabajo, facilitar las responsabilidades domésticas para conseguir que la calidad de vida se extienda por igual a aquéllos que actualmente se responsabilizan de estos temas (estadísticamente aún las mujeres responsables de familia) y al resto de los habitantes más centrados en el trabajo exterior.

La conciliación de los tiempos laborales y familiares o personales es un tema que cabe desarrollar desde diferentes enfoques y puntos de vista. Desde la sostenibilidad social y ambiental de un municipio como Vitoria-Gasteiz, la conciliación y la equidad frente al género obliga a continuar mejorando la red de equipamientos sociales y ambientales, a conseguir espacios donde mayores, ancianos/as y pequeños/as puedan ser autónomos el mayor tiempo posible de sus vida y donde la proximidad y la organización permita compaginar las diferentes tareas de importancia vital para el buen funcionamiento de la sociedad.

La compacidad razonable, el equilibrio en la distribución de empleos, alojamientos y servicios en todos los barrios de la ciudad, de nuevo la accesibilidad universal a edificios y espacios, la existencia de espacios verdes a pie de vivienda y las pautas urbanísticas desarrolladas a lo largo de los últimos años favorecen el viraje hacia la ciudad sostenible también desde el punto de vista social. El esfuerzo se centraría en verificar que estas pautas se extienden por toda la ciudad, consiguiendo la máxima eficiencia distributiva, en el sentido de que el máximo número de ciudadanos y ciudadanas disfruten de las ventajas de la ciudad y de todas sus opciones.

7.6. Actividades económicas y financieras

7.6.1. Situación de pleno empleo

La situación actual en el municipio de Vitoria-Gasteiz se considera desde los observatorios económicos prácticamente de pleno empleo o paro estructural, con una subida considerable desde 2004, lo cual sin duda constituye una oportunidad de partida para cualquier proceso de transformación que se quiera llevar a cabo. Álava y Vitoria-Gasteiz tienen la tasa de paro menor de la Comunidad Autónoma del País Vasco, y una productividad un 20% mayor que la media y que la mayoría de los países europeos (salvo Bélgica, Luxemburgo e Irlanda). Álava ha mantenido las menores tasas de desempleo de Euskadi, tanto en los momentos de crisis como actualmente. Ha pasado

de un 21,2% de media a 3% en 2005, en sólo diez años. Lo que no supone una capacidad de resistencia consolidada frente a una crisis de gran intensidad.

A principios de los 80 las tasas de desempleo se situaban en el 16%, llegando al 23% a mitad de esta década, para luego ir disminuyendo lentamente desde principios de los 90. Las zonas más afectadas fueron las áreas industriales de Vizcaya y Guipúzcoa y, en especial, las poblaciones en las que se cerraron empresas, hubo regulaciones laborales y destrucción de empleos. La continua situación de violencia influyó muy negativamente en la inversión extranjera y autóctona sobre el País, ahuyentando parte del capital inversor hacia autonomías limítrofes.

A pesar de que entre 1995 y 2005 ha crecido algo la estabilidad en el empleo, un 30% de la población asalariada no tiene un contrato fijo, con diferencias entre varones (25%) y mujeres (35%). En el caso de los jóvenes, es un 70% de los empleados el que trabaja en estas condiciones de temporalidad.

En Vitoria-Gasteiz, según la Encuesta de Modos de Vida, un 44% de la población está ocupada y el 16% está estudiando, con diferencias notables en los índices de inactividad fuera del hogar entre mujeres y hombres. Un 48% de los trabajadores masculinos trabajan por cuenta ajena y casi un 22% están jubilados. Una de cada cuatro mujeres aún se dedica al trabajo en el hogar, un 15% de las mujeres vitorianas están jubiladas y un tercio de las vitorianas trabajan por cuenta ajena.

En cuanto al lugar de trabajo, la mitad de los hombres que trabajan lo hacen en un polígono industrial y un 40% en otro barrio de Vitoria-Gasteiz. Más de la mitad de las mujeres lo hacen en un barrio distinto del suyo, un 12% en el mismo barrio y un 19% en un polígono industrial.

Un 70% de los hombres y un 60% de las mujeres trabajan con un contrato indefinido. La media de horas a la semana supera las 38 horas en el caso de los varones y las 32 horas semanales en el caso de las mujeres. La mayoría de los hogares no ha conseguido ninguna medida de apoyo a la conciliación trabajo-familia. La precariedad y la alta proporción de contratos temporales se concentran en el acceso al empleo de las mujeres, a las que corresponde el 67% de estos contratos no permanentes.

Aproximadamente un 10% de las mujeres han optado por una reducción de jornada y entre un 5,5% de las mujeres y un 6,8% de los hombres han optado por la flexibilidad horaria.

7.6.2. Mantenimiento de la industria

Pese a las incertidumbres relacionadas con el cambio de fase de la economía mundial, Vitoria-Gasteiz mantiene su carácter de municipio industrial, consolidando su trayectoria estable desde los años 50, con una tutela pública que siempre ha impulsado la vocación productiva de la ciudad.

El carácter de ciudad industrial se define a mediados del siglo pasado cuando, a partir de la implantación de los nuevos espacios industriales, la mitad de la población del municipio proviene de otras zonas de la región o del estado. El crecimiento y la configuración de la actual Vitoria-Gasteiz reconocen la impronta de los espacios industriales sobre la base de la antigua capital alavesa.

El suelo industrial de Vitoria-Gasteiz no ha sido hasta el momento objeto de deslocalizaciones importantes y el grueso de sus polígonos mantiene unas buenas condiciones de actividad y generación de empleo, con los cambios y avatares normales en un conjunto complejo de empresas con diversas trayectorias. La presencia de grandes empresas multinacionales como Daymmer-Chrysler (Mercedes), Michelin o Gamesa supone una parte importante del desarrollo industrial vitoriano. Pese al efecto de presión psicológica que produce esta dependencia de las grandes empresas, las deslocalizaciones afectan a una parte reducida del empleo y, en el caso de Vitoria-Gasteiz, no se han producido grandes reestructuraciones industriales ni sustitución de usos industriales por residenciales, como sí se vienen produciendo en el resto del territorio vasco o en otros espacios europeos afectados por la reconversión industrial global.

La cercanía de Vitoria-Gasteiz a grandes nodos de transporte (el puerto de Bilbao o las plataformas logísticas de Ribavellosa-Arasur o de Zaragoza o la oportunidad de especialización de Foronda como aeropuerto de carga del País Vasco) contribuye a insertar de facto su espacio industrial en la macro-red de ciudades globales, sufriendo mínimamente sus consecuencias desde su tipología de ciudad media con varios perfiles superpuestos.

La participación de la industria en el VAB total de Vitoria-Gasteiz es del 40,33% en datos del 2000⁷⁸, muy por encima de la media del País Vasco situada en el 32%, de Bilbao (17,28%), de Vizcaya (26,96%) y del propio conjunto alavés que desciende a un 38,96%. En 1991 la participación de la industria manufacturera en la Comunidad Europea era del 25% de la actividad

económica. En 2003, se considera que un tercio del valor añadido de la actividad económica no financiera proviene de la industria manufacturera que emplea a un 28% de los trabajadores de la Unión Europea de los 25.

Existen dentro del municipio varias zonas industriales consolidadas (Tabla 48) que se ubican principalmente al Norte y Oeste de la ciudad, entrelazándose con los últimos crecimientos urbanos. El arco industrial y de actividad económica se sitúa en continuación de los nuevos barrios como Lakua y los recientes crecimientos. El único polígono segregado es Júndiz, el último territorio industrial puesto en carga en el eje de la carretera de Madrid, adosado a la circunvalación vitoriana, si consideramos al Parque Tecnológico de Miñano (42,3 ha) como un área de actividad económica no directamente vinculado a la industria.

POLÍGONOS INDUSTRIALES EN VITORIA-GASTEIZ			
POLÍGONOS	SUPERFICIE BRUTA (HA)	EMPLEOS	EMPLEOS/HA
• Ali-Gobeo	207,58	8.675	41,8
• Arriaga	128,75	4.582	35,6
• Oreitاسolo-Ansoleta	68,09	2.802	41,2
• Betoño-Larragana	95,55	6.225	65,1
• Gamarra	164,48	7.920	48,2
• Júndiz	485,00	7.123	14,7
TOTAL	1.149,45	37.327	32,5

Tabla 48. Polígonos industriales en Vitoria-Gasteiz. (Fuente: Plan Estratégico 2010 y estudio GILSA).

La superficie total de los principales polígonos industriales sumaba 1.149,45 ha en 2003⁷⁹, de los que más del 83% corresponden a superficie ocupada, con un ratio de suelo ocupado y suelo estrictamente productivo del 95%. Son, en su mayoría, polígonos muy densos, con escasos espacios libres o zonas verdes y que, en el caso de los más antiguos, refleja la división parcelaria rural, con poca adecuación a las necesidades actuales de la actividad productiva y difícil solución a problemas como la accesibilidad, la necesidad de crecimiento o la adaptación a nuevos procesos productivos. La nueva oferta incide en esta posible demanda insatisfecha con apoyo municipal a través de entidades de apoyo a la gestión industrial como GILSA. La instalación de Júndiz ofrece el 43% de la superficie industrial de Vitoria-Gasteiz según datos de 2003.

7.6.3. Incremento del sector terciario

Tanto en la economía alavesa, como en la actividad de los países europeos o desarrollados en general, la importancia de los sectores terciarios es creciente, en creación de empleo y en valor añadido. Las cifras en el caso de Vitoria-Gasteiz no son tan rotundas como

⁷⁸ Fuente: Eustat, Cuentas económicas. Último dato disponible.

⁷⁹ Fuente: Servicio de Planificación Estratégica del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, 2003. Citado por el estudio de Polígonos Industriales en Vitoria-Gasteiz, realizado por GILSA.

en otras ciudades europeas por el peso remanente de la industria, pero en todo caso siguen las tendencias comentadas.

El número total de establecimientos dedicados a la actividad económica (Tabla 49) ha aumentado en el periodo 1995-2008 y el número de empleos asociados a ellos también. De los 19.904 establecimientos, un 33% corresponde a comercio, hostelería y talleres de reparación de vehículos (proporción similar al resto de Euskadi) (Tabla 50). A pesar de su peso relativo, la proporción de establecimientos comerciales y de restauración ha descendido. En 1995 estos locales suponían casi la mitad de los establecimientos existentes y en 2008 no llegan a la tercera parte, tendencia que se repite en todo Euskadi.

ESTABLECIMIENTOS DEDICADOS A LA ACTIVIDAD ECONÓMICA					
	1995	2000	2004	2006	2008
CAPV	137.807	168.264	175.412	186.306	203.911
Álava	17.709	21.482	22.694	24.171	26.936
VITORIA-GASTEIZ	13.112	16.070	16.699	17.739	19.904

Tabla 49. Establecimientos dedicados a la actividad económica. (Fuente: DIRAE, EUSTAT).

ESTABLECIMIENTOS DEDICADOS A COMERCIO, HOSTELERÍA Y TALLERES DE REPARACIÓN DE VEHÍCULOS					
	1995	2000	2004	2006	2008
CAPV	63.541	64.284	60.851	62.178	66.130
Álava	7.593	7.896	7.725	7.827	8.539
VITORIA-GASTEIZ	6.023	6.209	5.953	6.001	6.581

Tabla 50. Establecimientos dedicados a comercio, hostelería y talleres de reparación de vehículos. (Fuente: DIRAE, EUSTAT).

Los establecimientos dedicados a los servicios a las empresas y a otros servicios han aumentado en el periodo 1995-2008, tanto en Vitoria-Gasteiz como en Álava y todo Euskadi (Tabla 51 y Tabla 52).

ESTABLECIMIENTOS DEDICADOS A LOS SERVICIOS A LAS EMPRESAS					
	1995	2000	2004	2006	2008
CAPV	19.843	28.048	34.470	39.880	45.776
Álava	2.580	3.532	4.268	4.842	5.607
VITORIA-GASTEIZ	2.221	3.030	3.657	4.127	4.766

Tabla 51. Establecimientos dedicados a los servicios a las empresas. (Fuente: DIRAE, EUSTAT).

ESTABLECIMIENTOS DEDICADOS A OTROS SERVICIOS					
	1995	2000	2004	2006	2008
CAPV	22.390	24.530	26.075	27.287	29.731
Álava	3.011	3.116	3.315	3.541	3.932
VITORIA-GASTEIZ	2.013	2.364	2.483	2.642	2.955

Tabla 52. Establecimientos dedicados a otros servicios. (Fuente: DIRAE, EUSTAT).

En lo que se refiere a servicios a las empresas, la fortaleza industrial de este municipio y las tendencias a la subcontratación, 'outsourcing' y desagregación de ciertas actividades necesarias para el proceso productivo

en la nueva economía, implica la generación de una fuerte demanda de este tipo de servicios, que antes se consideraban parte de la propia estructura productiva. Por contra, el peso de las empresas multinacionales de gran tamaño en el tejido industrial de Vitoria-Gasteiz puede matizar esta tendencia, ya que los principales servicios pueden ser contratados a través de la casa matriz, o encontrarse en el mercado estatal o nacional. La cercanía de núcleos como Bilbao con una especialización importante en servicios financieros, de seguros, de consultoría o legales de apoyo a las empresas también puede ser un factor en contra de este crecimiento de la demanda local de estos servicios. Pero hay que considerar que la reorganización y concentración de grandes empresas en la economía mundial implica un traslado de ciertas funciones financieras a ciudades de mayor rango a escala mundial, como viene siendo evidente en las consecuencias de las grandes fusiones bancarias, con relocalización en ciudades de rango económico superior de las sedes empresariales tras la fusión. Empresas radicadas en Bilbao como epicentro del tejido industrial vasco tienden a abrir sucursales en otras ciudades desde las que articular su implantación en un tejido más disperso.

La capitalidad del País Vasco también es un elemento impulsor de los servicios locales, si bien su influencia es limitada ya que parte de los trabajadores y servicios se realizan en otros puntos del territorio vasco.

Los servicios a las personas constituyen otro sector emergente en las economías del futuro, consecuencia de los cambios sociales y económicos. Se agrupan principalmente en torno a nichos de empleo relacionados con el turismo, servicios educativos de todo tipo, sanitarios, actividades asociativas o de organizaciones profesionales, alquiler de enseres, asesorías y mantenimiento personal o a los hogares, cuidados. En este tipo de actividades se encuadran también otras empresas semi-industriales de bajo impacto en el entorno: talleres, pequeñas manufacturas y arreglos no impactantes, artes gráficas, industrias culturales, fabricación de pequeños productos o instrumentos de precisión, etc.

Temas como la formación continua o el crecimiento de la tasa de actividad, con la incorporación de la mayoría de la sociedad a la ciudadanía activa y al trabajo amplía la demanda de servicios a las personas, que anteriormente se solucionaban con el trabajo doméstico y la necesidad de formación continua a lo largo de la vida. La competitividad generada por la economía global también implica un nivel mayor de formación para acceder al mercado de trabajo. La

buena situación económica y los cambios en los estilos de vida son causa del crecimiento de temas como la comunicación o el turismo.

La creación de espacios que impulsen estas actividades dentro del entorno urbano es uno de los elementos de sostenibilidad de la nueva ciudad en formación. La aparición de procesos de externalización de servicios públicos y los acuerdos de 'partnership' o colaboración público-privada en el suministro de servicios públicos han aparecido en los momentos de crisis económica amenazando la financiación de dichos servicios, y, teóricamente aportando mayor flexibilidad y eficacia en su desarrollo.

Existe otro grupo de servicios a la comunidad que completaría la oferta de servicios públicos, como puede ser la gestión de espacios deportivos o la organización de actividades extraescolares que tiene menor importancia desde el punto de vista espacial.

La emergencia de otros sectores económicos, anteriormente irrelevantes como el turismo verde, de fin de semana o la organización de conferencias y congresos, también genera la necesidad de contar con equipos de apoyo locales en temas como la organización de eventos, catering, traducción, mensajería, etc.

7.6.4. Importancia creciente del sector turístico

El turismo tiene una importancia creciente en la actividad económica de la Comunidad del País Vasco. Las estadísticas vascas reflejan el gran número de excursionistas que recorren el territorio de Euskadi, cifrados en más de veinte millones de visitantes al año. Los turistas que han pernoctado en el País Vasco en 2004 suman unos cinco millones de personas, con una cifra de gasto turístico de 2.786 millones de euros, el 5,2% del PIB de la CAPV y un empleo asociado que suma 47.000 empleos, que también suma un 5% del empleo total.

La potencia de la ciudad de Vitoria-Gasteiz como destino turístico se sitúa por detrás de las otras dos capitales: San Sebastián-Donostia, con una gran tradición turística consolidada, y Bilbao, con su entrada reciente en los circuitos turísticos guiado por el enorme atractivo del Museo Guggenheim. Vitoria-Gasteiz recoge sólo el 16,5% de las entradas y el 15% de las pernoctaciones, con tendencia al alza.

Los motivos de viaje en la CAPV son el ocio, seguido del trabajo-negocios y con mucha menor influencia

el turismo de Ferias y Congresos (2,2%). Según la Spain Convention Bureau, anualmente se celebran en todo el estado más de 10.000 reuniones de negocios, convenciones y congresos, implicando a más de 2.000.000 de personas, con un nivel de gasto superior al de otros visitantes, valorándose el impacto económico del turismo de congresos en más de 1.500 millones de euros anualmente.

A lo largo de 2006, los congresos albergados por nuestra ciudad contabilizaron en torno a unas 52.000 personas. El Servicio Municipal de Congresos actúa como Oficina de Congresos, gestionando a la par los dos grandes espacios, el Centro Europa y el palacio de Villa Suso, junto al resto de salas de reuniones municipales de que dispone la ciudad.

Las expectativas que se manejan desde la administración central prevén un aumento de un 50% de este tipo de turismo que reúne tres condiciones estratégicas: la capacidad adquisitiva de los visitantes, la no estacionalidad y el prestigio que confieren a la ciudad que hospeda el evento.

Vitoria-Gasteiz ha crecido en todos los indicadores que reflejan la actividad económica en este sector (número de turistas, nº de pernoctaciones, número de establecimientos y de plazas y ocupación media) entre los años 1994 y 2004. Y su crecimiento ha sido continuado con un resultado global de un incremento de un 72% entre 1997 y 2004.

El perfil del turista que acude a Vitoria-Gasteiz difiere del que acude a otras localidades vascas: el motivo más común de su desplazamiento es el de trabajo con 69,9% de los viajes destinados a este fin, seguido de ocio con un 20,2%. La actividad de Congresos atrae a un 3,3% de los visitantes. Hay que destacar que España es el segundo destino mundial en organización de Congresos, consiguiendo de este modo un 10% de los ingresos turísticos totales.

Un aspecto interesante es que en el turismo vitoriano tiene una importancia relevante la actividad de campo y naturaleza, con la ratio más alta de la CAPV, un 15,1%. Es también el destino en el que más se valora el turismo urbano, con un 48,9%, frente al turismo cultural y otros motivos.

Vitoria-Gasteiz cuenta con dos festivales anuales, de Jazz y de Teatro, más la organización de continuos eventos culturales de todo tipo. El número de establecimientos hoteleros disponibles es de 25, con 1.952 plazas en oferta. Las encuestas que valoran la oferta de Vitoria-

Gasteiz valoran la calidad de vida, la tranquilidad, el casco viejo, los espacios verdes, la amabilidad de la gente y la planificación urbanística. Por tanto, se abren oportunidades de desarrollo de un turismo en modos blandos, con relativamente bajo impacto ambiental si se potencian los vectores de turismo de naturaleza y ciudad, en sus vertientes más ecológicas.

7.6.5. Diversidad económica e inserción territorial

Tanto Álava como Vitoria-Gasteiz presentan unos ratios de diversidad económica entre los mayores de la CAPV, que a su vez es uno de los ejemplos de estabilidad económica en el territorio español. El País Vasco ha pasado de ser una economía fundamentalmente industrial, creada a finales del siglo XIX y principios del XX con menor protagonismo de los otros sectores, a convertirse en una economía diversa, a raíz de diversos procesos concomitantes (globalización, crisis de los 70 y consecuente reestructuración laboral y productiva).

Esta diversidad constituye un importante factor de sostenibilidad socio-económica, pues refuerza las posibilidades de hacer frente a las amenazas de deslocalización industrial. Y en el mismo sentido actúa una buena inserción territorial, que multiplica las posibilidades de diversificación y de sinergia.

El sistema urbano español adolece de falta de articulación territorial en general, habiendo pocos casos en los que se consolide una malla territorial urbana bien articulada, por lo que no ejerce con la fuerza necesaria el papel dinamizador del territorio que ejerce en otros países, y encuentra límites próximos para difundir y diseminar los procesos de innovación sobre el territorio. La economía tiende a concentrarse sobre focos de excelencia.

Es imposible defender un modelo urbano sostenible sin una planificación metropolitana, o multicidad que ayude a articular la dimensión y la realidad institucional municipal con la dinámica real de la continuidad metropolitana, y con la gestión de sus "hinterland" o áreas de influencia, ya que la excesiva centralidad se ve amenazada por la congestión.

La localización de la industria vasca se concentra en un rosario de grandes áreas industriales agrupadas en los territorios de Bizkaia (ría del Nervión, Valles de Idiazabal y Nervión y cabeceras comarcales) y Gipuzkoa (Donostialdea y valles del Oria, Urola y Deba). Álava, además de la potencia de Vitoria-Gasteiz, cuenta con zonas industriales en los municipios de Laudio-Llodio,

Amurrio, Agurain-Salvatierra y Oion. Navarra distribuye su potencia económica entre la capital y las cabeceras comarcales de Tafalla, Tudela, Lizarra-Estella, Altsasu, Zangotza-Sangüesa y Lesaka. La cercana Aquitania tiene en Baiona-Bayonne y Angelu-Anglet, dos importantes focos industriales.

Vitoria-Gasteiz se sitúa en el centro de un territorio rico: Navarra y Rioja mantienen índices de PIB per cápita entre los más elevados de España, por debajo de Madrid y de la propia CAPV. La Cornisa Cantábrica es el territorio de mayor crecimiento en 2006, con índices mayores de 4% en Cantabria, Galicia, País Vasco junto a la Región de Murcia. Vitoria-Gasteiz se sitúa en el centro de un arco de ciudades medias a una hora de distancia de las dos capitales vascas, Pamplona, Logroño, Burgos o Santander. La isocrona de dos horas la une con Zaragoza, y en el alcance de la de cuatro horas la une con Burdeos, Pau, Gijón, Lleida, Salamanca, Valladolid, Oviedo, León o Madrid.

La elevada densidad del territorio vasco contrasta con territorios poco poblados como son Navarra, Aragón y Aquitania (una región de alto envejecimiento y atracción de inmigración), con las oportunidades que ese contraste puede generar. Navarra tiene una actividad económica de mayor escala, con mayor proporción de empresas mayores de 100 empleados, o menor incidencia de empresa de 50 a 99 empleados. Rioja tiene en el País Vasco su principal mercado y su vía de distribución a través del puerto de Bilbao.

En una estrategia más amplia, la ciudad tiene que recuperar y reforzar no sólo su inserción en la autonomía, sino su doble eje de relación con las vías Madrid-París o con el eje del Ebro que le une a Navarra y Zaragoza.

7.6.6. Alta capacidad de innovación e incorporación de nuevas tecnologías

Es preciso insistir en que nos hallamos en plena transición de la vieja economía industrial, con el peso que mantiene esta actividad en Vitoria-Gasteiz, a la nueva economía de las TIC, a la era digital o sociedad del conocimiento. El procesamiento y el control de la información devienen el instrumento clave de la economía y una vía de innovación para las otras ramas de la actividad económica que permiten aumentar la productividad e introducir nuevas formas de organización del trabajo, sin aumentar apenas el empleo.

El País Vasco se encuentra completamente integrado en la sociedad del conocimiento, si atendemos a la clasificación según el ISI⁸¹, índice sintético que valora la disposición de ordenadores e infraestructuras, el uso efectivo de Internet y e-comercio y otros aspectos sociales de acceso a la Red.

Considerando que Europa es un territorio importante en esta nueva sociedad y que, en el entorno europeo los países nórdicos junto a Suiza se sitúan en una posición destacada seguidos por los países más desarrollados centroeuropeos, el ISI⁸⁰ vasco se sitúa en una posición media alta, por encima de las medias estatales de Francia y España. Europa en su conjunto está creciendo a ritmos del 4%.

Un 5% de los hogares españoles se caracteriza por un alto nivel de equipamiento con una media de 3,7 elementos contratados. Uno de cada tres hogares tiene dos servicios tecnológicos contratados, de los 4 posibles: Televisión de pago o Internet y telefonía fija o móvil. En la CAPV, la mitad de los hogares cuentan con un ordenador y el 80% con teléfono móvil. En acceso a Internet, casi todas las comunidades autónomas han superado el 30% de hogares en Red, y País Vasco, Navarra y Cataluña con cerca de un 40% de los hogares siguen a Madrid, lejos aún de las medias europeas. En 2005, un 76% de las conexiones se realiza desde casa, frente al 60% en 2001. El 42% lo hace en el trabajo.

Los mayores usuarios son los jóvenes entre 15 y 24 años y lo utilizan masivamente los estudiantes, seguidos de los ocupados y muy escasamente (11%) los parados.

En las empresas, la situación es más atrasada: las empresas de más de 10 trabajadores empiezan a tener cobertura universal. Las menores tienen un índice bastante menor. Se viene produciendo un estancamiento desde 2003.

El territorio vasco comparte su infraestructura entre dos operadores principales: Telefónica y Euskaltel, que es el que da servicio a la mayoría de los grandes operadores públicos. Aproximadamente una de cada cinco empresas cuenta con página Web, autónoma o alojada en otro servidor, por debajo de los índices españoles (29%) y europeos (55%).

La productividad de la industria TIC es mayor que la de otros sectores, pero netamente inferior a la que desarrollan otros países desarrollados de la OCDE. Si alcanza la CAPV unos niveles similares de creación de empleo.

7.7. Agua

7.7.1. Mejoras continuadas en la gestión de la demanda de agua y en la eficiencia de los sistemas

EVOLUCIÓN AGUA SUMINISTRADA Y CONTROLADA. 1983-2008					
AÑO	HAB.	AGUA SUMINISTRADA HM ³	AGUA CONTROLADA HM ³	RENDIMI. RED %	LITROS HAB./DÍA
1983	197.201	33,11	17,43	52,6	460
1984	199.690	31,56	17,39	55,1	433
1985	200.241	30,77	17,22	56,0	421
1986	200.156	30,83	18,52	60,1	422
1987	202.604	29,95	19,78	66,0	405
1988	205.990	28,27	18,20	64,4	376
1989	208.295	27,37	17,81	65,1	360
1990	207.934	23,30	16,20	69,5	307
1991	208.717	25,14	17,07	67,9	330
1992	212.101	26,76	17,72	66,2	346
1993	212.632	25,95	18,76	72,3	334
1994	214.148	27,83	19,45	69,9	356
1995	215.049	26,98	20,14	74,6	344
1996	216.394	25,83	18,91	73,2	327
1997	216.771	25,07	17,76	70,8	317
1998	217.628	25,26	19,43	76,9	318
1999	218.774	24,46	20,21	82,6	306
2000	218.950	24,83	20,35	82,0	311
2001	220.254	25,16	21,45	85,3	313
2002	222.329	24,59	19,90	80,9	303
2003	224.586	24,56	21,11	86,0	300
2004	224.965	23,92	20,94	87,5	291
2005	227.194	23,90	21,09	88,2	288
2006	229.080	23,41	20,48	87,5	280
2007	230.585	21,88	19,51	89,2	260
2008	233.399	21,21	19,23	90,7	249

Tabla 53. Evolución agua suministrada y controlada 1983-2008. (Fuente: AMVISA).

En Vitoria-Gasteiz, se ha pasado de necesitar 460 litros por habitante y día para satisfacer las necesidades de los diferentes grupos de usuarios en 1983 a 249 litros por habitante y día en 2008 (Tabla 53, Gráfico 7). Las causas fundamentales de esta evolución serían las actuaciones llevadas a cabo tanto para mejorar el rendimiento del sistema de distribución, como para gestionar adecuadamente la demanda por la empresa encargada de la gestión del sistema: AMVISA.

La evolución del consumo por sectores en el periodo analizado (Tabla 54) muestra una estabilización de los porcentajes que representa el consumo del sector industrial y de servicios, un incremento del consumo doméstico y un descenso del municipal. El mayor consumo se da en el sector doméstico con porcentajes

⁸⁰ (Information Society Index del IDC Works Times)

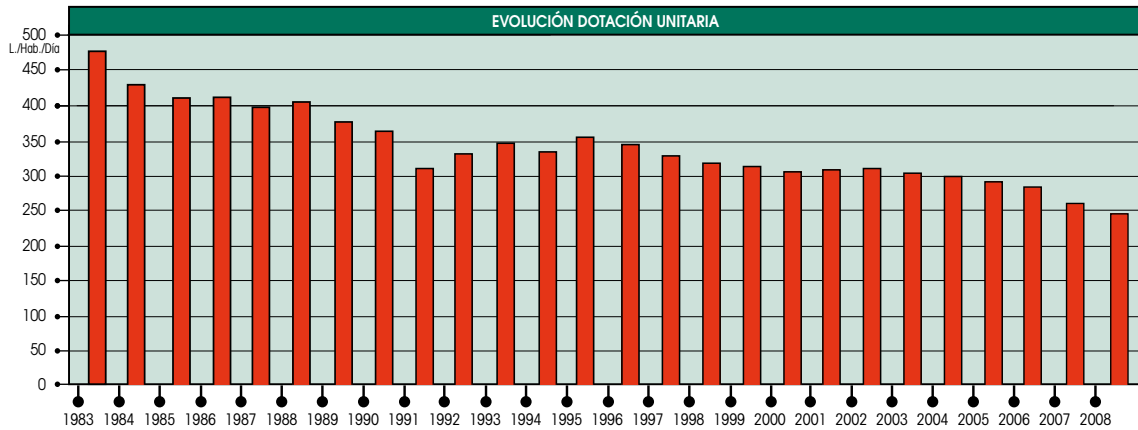


Gráfico 7. Evolución de la dotación unitaria de agua.

en torno al 55%, seguido del consumo en el sector servicios e industrial, que consume aproximadamente el 29% y, finalmente, los consumos municipales que suponen el 16% del agua total consumida.

EVOLUCIÓN DEL CONSUMO POR SECTORES % (1999-2008)			
AÑOS	DOMÉSTICO	SERVICIOS INDUSTRIA	SERVICIOS MUNICIPAL
1999	51,76	29,41	18,84
2000	53,81	31,99	14,19
2001	51,11	31,89	16,99
2002	52,49	30,37	17,13
2003	51,46	28,78	19,76
2004	52,12	29,41	18,47
2005	52,10	27,10	20,80
2006	51,35	28,28	20,37
2007	55,65	27,19	17,16
2008	55,02	29,12	15,86

Tabla 54. Evolución del consumo de agua por sectores, 1999-2008. (Fuente: Bolefín 2008. Agenda 21 y AMVISA).

El consumo de agua para regadío se ha estimado que asciende actualmente a 12,5 hectómetros cúbicos anuales, de los cuales el 85% proceden de las aguas depuradas de la EDAR de Crispijana y el 15% restante de las aguas acumuladas en las balsas de regulación. El consumo de Vitoria-Gasteiz, comparado con otras zonas regables españolas, se puede considerar como muy razonable tanto por el volumen utilizado, como por la procedencia de las aguas utilizadas. Sin embargo, esto no puede ocultar que el consumo de agua para riego representa el 50% del agua utilizada para el abastecimiento de Vitoria-Gasteiz, y que son recursos hídricos que se detraen de los ecosistemas acuáticos.

Aunque el sistema de abastecimiento ha logrado una excelente eficiencia en los sistemas de captación y distribución, esta eficiencia está alcanzando unos niveles que difícilmente se podrán mejorar de forma significativa. Podemos considerar que las actuales

medidas para gestionar la demanda de agua lograrán situar y mantener las dotaciones unitarias en torno a los 260 litros por habitante y día, lo cual supondría que, manteniendo un ritmo de crecimiento demográfico similar al actual hasta alcanzar una población en torno a los 360.000 habitantes en 2051, las necesidades de agua en dicho año horizonte llegarían a consumir la totalidad del volumen de la concesión.

7.8. Energía

7.8.1. Existencia de alternativas locales para hacer frente a la problemática del sector energético

Habida cuenta de que la dependencia externa que sufre Vitoria-Gasteiz en el sector energético alcanza el 99,6%, en comparación con el 85,1% del Estado Español, se puede afirmar que, si bien la vulnerabilidad del sistema frente a los embates del mercado es muy alta y por tanto la situación puede considerarse crítica, existe por otra parte un margen igualmente amplio para el ahorro y para el aprovechamiento de los recursos energéticos locales. La identificación pormenorizada de dicho potencial ya se ha llevado a cabo a través del *Plan Local de la Energía del Municipio de Vitoria-Gasteiz 2006-2010*, mediante un diagnóstico del estado actual del uso de la energía en Vitoria-Gasteiz y una estimación de las posibilidades de ahorro energético en los diferentes sectores, así como sobre las posibilidades de nuevas instalaciones de energías renovables.

Los objetivos cuantificables de ahorro de energía primaria y reducción de emisiones, establecidos en el Plan Energético Local para el periodo 2004-2010, ascienden a 58.000 toneladas equivalentes de petróleo anuales, lo que representa un ahorro, respecto al consumo de energía primaria de 2004,

de 14%. Las emisiones de CO₂ que se evitarían con el ahorro energético ascienden a 178.000 toneladas anuales, emisiones que representan el 11% del total emitido en 2004. El ahorro se logra mediante dos líneas estratégicas claramente diferenciadas: una destinada al uso racional de la energía y otra a favorecer la incorporación de las energías renovables.

En el sector industrial, uno de los mayores consumidores de energía, se estima que los ahorros importantes ya han sido logrados y, que por lo tanto, no se esperan grandes ahorros en este sector. A pesar de reconocer el Plan Energético Local que sus posibilidades de ahorro son limitadas, se le fijan unos objetivos del 41% del ahorro total y una contribución a la reducción de emisiones similar.

El sector transporte es el principal consumidor de energía en el municipio, su demanda no para de crecer, pero se considera un sector con un gran potencial de ahorro. El sector sería responsable del 41% de la energía que se espera ahorrar mediante el uso racional de la energía, y de una reducción del 45% de las emisiones de CO₂. Reducir el consumo en los vehículos, mejorar las infraestructuras, modificar los hábitos de transporte y movilidad y el desarrollo de nuevas tecnologías son algunas de las medidas que se proponen para lograr el ahorro de energía en este sector.

APORTACIÓN DE LAS ENERGÍAS RENOVABLES 2004-2010			
TIPO DE RECURSO	POTENCIA (MW)	AHORRO ENERGÍA PRIMARIA (TEP/AÑO)	EMISIONES CO ₂ EVITADAS (T/AÑO)
• SOLAR FOTOVOLTAICA	2	170	800
• SOLAR TÉRMICA	17,5	1.505	3.500
• BIOMASA	0,7	1.865	2.700
• BIOCARBURANTES	-	9.805	30.100
TOTAL	20,2	13.345	37.100

Tabla 55. Aportación de las energías renovables 2004-2010. (Fuente: Plan Local de la Energía).

En el sector residencial las posibilidades de ahorro se centran en la mejora de los rendimientos energéticos de edificios y viviendas, que se verá impulsado por el nuevo Código Técnico de la Edificación. La incorporación de captadores solares en edificios es otra de las posibilidades de ahorro energético que se considera tendrá un gran avance en los próximos años.

Junto al sector transporte, la incorporación de las energías renovables es otra de las estrategias que más potencialidades tiene, no tanto por el ahorro energético en sí, sino por los beneficios que supone sustituir la energía procedente de fuentes no renovables,

generadoras de importantes impactos y procedentes del exterior, por energía renovable, más limpia y local. La aportación de las energías renovables al cumplimiento de los objetivos se ha estimado en 13.345 toneladas (Tabla 55), que representan el 16% del ahorro total de energía y un ahorro similar respecto a las emisiones de CO₂. La principal aportación proviene de empleo de biocarburantes, el 73% del ahorro esperado por el empleo de energías renovables.

7.9. Residuos y emisiones

7.9.1. Incremento de la recogida selectiva

Entre 1997 y 2006, la situación de la generación y recogida de los residuos urbanos ha variado considerablemente. Si bien la generación ha aumentado, tanto en términos absolutos como por habitante, el aumento considerable de los materiales contenidos en los residuos que han sido recogidos de forma selectiva en este período de tiempo, ha ayudado a aumentar el nivel de aprovechamiento de los mismos y a compensar, en cierto modo, el aumento absoluto antes señalado.

En 1997 se recogieron de forma selectiva 6.191 t, cantidad que se eleva a 23.671 t en 2006. El aumento más considerable corresponde a los residuos de papel y cartón que, en 1997 alcanzaron las 3.188 t exclusivamente de procedencia doméstica y en 2006 alcanzaron las 13.093 t.

Porsu importancia desde el punto de vista contaminante, los residuos peligrosos del hogar han experimentado, como ya se ha señalado anteriormente, un aumento muy considerable, habiéndose recogido de forma selectiva 451 toneladas de las 651 recogidas en total.

La importancia de la recogida por separado de estos residuos es siempre muy grande, independientemente del tratamiento que se vaya a dar al resto de las fracciones que los contienen: vertido, compostaje, biodigestión, incineración...

En la tabla correspondiente (Tabla 46) se encuentran los rendimientos de los sistemas de recogida selectiva de los diferentes materiales aprovechables contenidos en los residuos. En las dos columnas de la derecha se recogen las cantidades netas de materiales destinados a su aprovechamiento y el porcentaje que esta cantidad representa sobre el total estimado que ha sido recogido por los diferentes sistemas existentes en Vitoria-Gasteiz. Este porcentaje nos indica el rendimiento real

del sistema de recogida selectiva, debiendo matizarse esta afirmación en función de las mayores o menores dificultades que presentan los diferentes materiales, tanto de cara a su identificación y costumbre de separación por parte de los ciudadanos, como por la facilidad y eficacia del sistema de recogida.

En la columna primera de la izquierda, se sitúan las cantidades de estos materiales que los ciudadanos generaron en 2006 ordenadas por orden de importancia cuantitativa (toneladas).

7.9.2. Buena calidad de aire en la ciudad

Considerando las concentraciones en la atmósfera de SO_2 , NO_2 , O_3 y PM_{10} , en relación con los niveles umbrales de riesgo que determina la legislación vigente, se establecen los criterios de calidad del aire en sus cinco categorías: muy buena, buena, regular, mala y muy mala. Analizando el período comprendido entre 1999 y 2004, la calidad del aire en Vitoria-Gasteiz puede considerarse como buena, con 202 días en 1999 y 215 en 2004. La calidad de aire muy buena correspondió a 74 días de 1999 y 73 de 2004. Respecto al número de días con calidad de aire mala o muy mala (14 y 2, respectivamente en 1999) la disminución ha sido absoluta (0 días en 2004).

Con esta información se puede deducir que la calidad de aire en la ciudad es buena, con un 80% de días en 2004 correspondiendo a las calidades buena y muy buena. No obstante, hay que recordar que estas categorías de calidad del aire se establecen en función de la concentración en el mismo de los contaminantes antes indicados, por tanto, pudiera haber la presencia de otros contaminantes, incluso de naturaleza mucho más peligrosa que, de ser conocida y evaluada su concentración, podrían alterar la categoría de calidad de aire. La determinación, de llevarse a cabo, de estos contaminantes peligrosos, debería contar no sólo con valores de emisión sino, también y fundamentalmente, de inmisión. Una de las medidas incluidas en el Plan de Gestión de la Calidad del Aire 2003-2010 de Vitoria-Gasteiz es la monitorización de nuevos contaminantes como el benceno, compuestos orgánicos volátiles, metales pesados y los hidrocarburos aromáticos policíclicos.

La situación de partida de Vitoria-Gasteiz es, por tanto, relativamente favorable, sin que ello quiera decir que sea satisfactoria. Tal y como se menciona en el informe "La contaminación atmosférica en Vitoria-Gasteiz. 2003" hay datos próximos a los umbrales legales actuales y/o

futuros en relación a las partículas PM_{10} y al dióxido de nitrógeno. Igualmente, los umbrales de protección de la salud y de protección de la vegetación para el ozono están siendo superados con cierta frecuencia en la ciudad, en buena parte como consecuencia de la movilidad motorizada. Sin embargo, los umbrales de información a la población en relación al ozono se superan muy pocas veces.

LAS RESPUESTAS INSTITUCIONALES Y SOCIALES EN EL ÁMBITO DEL MEDIO AMBIENTE Y LA SOSTENIBILIDAD



8. LAS RESPUESTAS INSTITUCIONALES Y SOCIALES EN EL ÁMBITO DEL MEDIO AMBIENTE Y LA SOSTENIBILIDAD: POLÍTICAS, PROGRAMAS Y PROYECTOS

La fase de respuesta del modelo PEIR aquí utilizado corresponde a aquella en la que la sociedad establece medidas o acciones para reducir o prevenir el impacto y para aprovechar las oportunidades existentes. Son las reacciones o estrategias de cualquier organismo público o privado o individuo para mitigar los impactos, metodologías de respuesta con objeto de evitar, compensar, mejorar o adaptarse a los cambios que se registran en el estado del medio ambiente. Las respuestas pueden ser institucionales a cualquier nivel, multiniveles o proviniendo de un grupo amplio de agentes. Pueden tener un carácter sectorial o multisectorial.

El municipio de Vitoria-Gasteiz se encuentra situado dentro de una autonomía y de un estado en pleno proceso de reacción a las preocupantes tendencias de insostenibilidad del modelo económico y social desarrollado hasta el momento. La sociedad de este territorio también se caracteriza, como se explica en el apartado de estado, por una concienciación creciente respecto a los problemas y oportunidades ambientales y a los cambios sociales, contando con una buena articulación social y capacidad de respuesta desde la sociedad civil, en consonancia o en cooperación con las políticas y directrices institucionales.

Las respuestas son diversas en su formulación y en su estado de definición. En los casos más definidos, se concretan en un marco legislativo obligatorio aplicable a los temas en consideración. En otros temas en que las soluciones aún no han sido consensuadas, las iniciativas pueden caracterizarse en acciones positivas o medidas fiscales o de apoyo financiero a las actitudes más positivas en el sentido de los objetivos enunciados. Siempre se suelen acompañar los nuevos planteamientos de campañas de información, formación y sensibilización. Normalmente se ponen en marcha procesos de consulta y participación a través de Foros, Observatorios, Consejos interinstitucionales y otro tipo de espacios de diálogo tanto horizontal (intersectorial) como vertical (interniveles institucional).

La mayoría de los temas de riesgo planteados en los capítulos de presión e impacto cuentan con políticas que intentan reaccionar a dichos impactos, internalizar externalidades y buscar una línea de solución en la mayoría de los casos. Muchas de estas respuestas se

enmarcan en las iniciativas europeas, ya que tanto los problemas como las tendencias son similares en todos los países. Generalmente también existe una respuesta a escala estatal y un sistema de seguimiento, desde un Observatorio o proceso de colaboración público-privado en el Gobierno Vasco y, aplicando el principio de subsidiariedad, una reacción efectiva desde la administración local.

La iniciativa a veces proviene del gobierno local, a veces del gobierno autonómico, a veces del estatal o comunitario, a veces de instituciones internacionales e incluso de organizaciones de la sociedad civil o de entidades profesionales o corporativas.

Dentro de un informe diagnóstico como el presente, el análisis crítico de estas respuestas y sus resultados constituye una fase ineludible para identificar adecuadamente cuáles son aquellos factores de presión y aquellos impactos que no están suficientemente atendidos o cuáles son las oportunidades no suficientemente aprovechadas por las iniciativas, planes y proyectos en marcha, con el fin de fundamentar y articular con rigor la batería de propuestas que forman la parte final del informe.

8.1. Respuestas a nivel general

8.1.1. Plan General de Ordenación Urbana 2000

Como queda expuesto en el apartado correspondiente a la evolución urbana de Vitoria-Gasteiz, el Plan del 2000 constituye básicamente un plan de expansión que supera como horizonte demográfico la cifra de 300.000 habitantes barajada en la anterior etapa de crecimiento expectante (Figura 31).

En cuanto a su estructura urbana, se caracteriza como un plan marcadamente disciplinar, en el sentido de deudor de todo el instrumental clásico del urbanismo español de la segunda mitad de siglo XX, pero que no incorporaba ninguno de los instrumentos y enfoques metodológicos que ya en el momento de su redacción se habían consolidado desde la óptica del urbanismo sostenible, varios de los cuales, por otra parte, estaban ya presentes en la propia propuesta de la Agenda 21 de Vitoria-Gasteiz. Es precisamente este aspecto el que cabe reprochar a este plan y por el cual no es inconveniente tildarlo de oportunidad en cierto modo perdida para Vitoria. En efecto, si algo distingue a este plan de los anteriores es que, tanto en su marco conceptual y sus instrumentos de previsión como

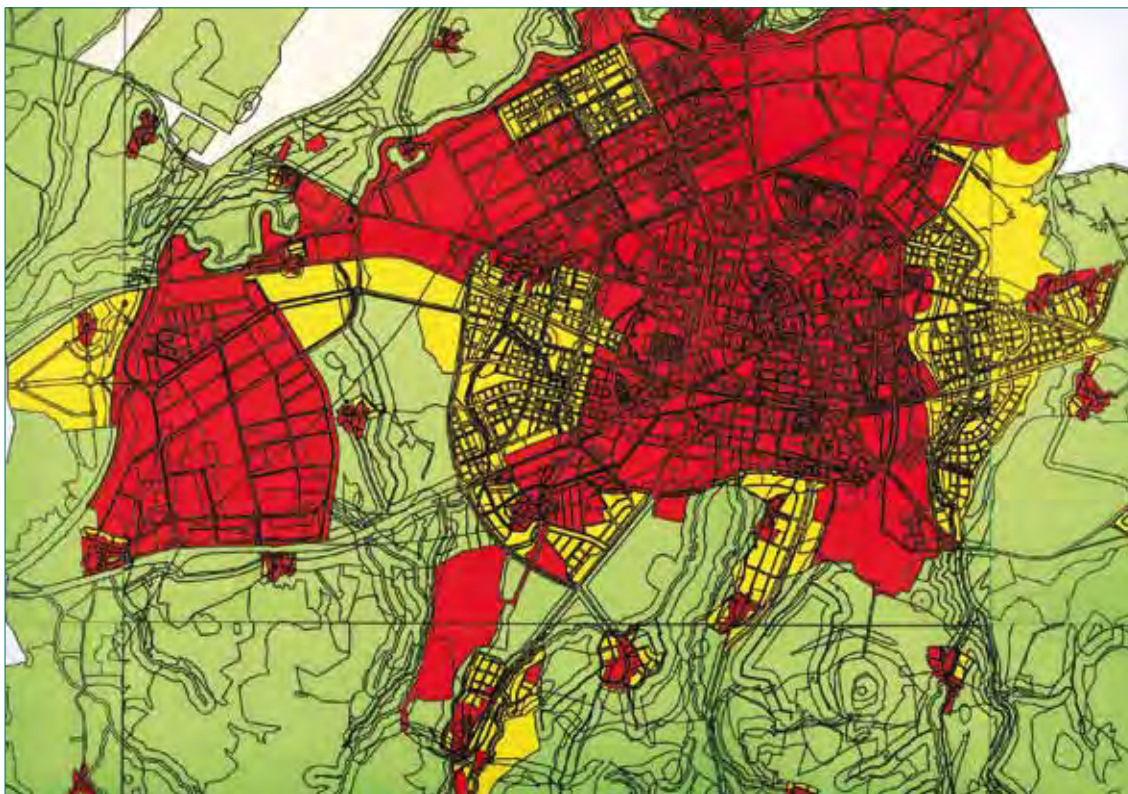


Figura 31. Plano de clasificación del suelo del Plan General de Ordenación Urbana del 2000. El Plan propone una gran expansión hacia el este (Salburua) y el oeste (Zabalzana) siguiendo la lógica del modelo histórico radioconcéntrico. Por el sur, el crecimiento propuesto se acerca peligrosamente a la zona de alta calidad ecológica de los Montes de Vitoria.

en su propuesta morfológica, carece del carácter marcadamente innovador o, al menos, de la relativa originalidad e independencia de planteamientos que había caracterizado a aquéllos: en efecto, si los planes del 27, el 47 y el 56, considerados como desarrollo de una misma idea unitaria, fueron, como hemos visto, un ejemplo interesante de conjunción de urbanismo de ensanche y urbanismo orgánico, en general con felices resultados para Vitoria, el plan del 63, aunque con resultados ciertamente más desafortunados, refleja al menos una voluntad de experimentación, incorporando a nivel morfológico los planteamientos más avanzados de la época. Lo mismo puede decirse del Plan del 85, convertido realmente en un referente del urbanismo de vanguardia en un momento en el que la recuperación de la ciudad tradicional ocupaba el centro del debate urbanístico a nivel nacional e internacional.

Siguiendo esta lógica, y en consonancia con la apuesta explícita de Vitoria-Gasteiz por la sostenibilidad y con el desarrollo en paralelo de un proceso de Agenda 21 Local, tendría que haber correspondido al siguiente plan de la serie el aprovechar de forma decidida la oportunidad de convertirse también en un modelo pionero de referencia en cuanto a la incorporación de las herramientas más avanzadas de planificación ecológica, pues se daban condiciones objetivas y subjetivas para ello.

Por el contrario, la ausencia de un marco conceptual riguroso para abordar en toda su complejidad los factores en juego desde la óptica de la sostenibilidad urbana, abocaba sin lugar a dudas a la solución convencional adoptada: la incorporación de los aspectos ambientales exclusivamente desde la óptica de la protección del suelo de "valor ecológico o paisajístico" y la insistencia en el indicador de superficie de zona verde por habitante como sinónimo de calidad urbana ambiental.

Respecto al primero de estos criterios, es preciso reconocer al Plan, por un lado, el respeto meticuloso a todas las determinaciones de protección del suelo natural, algo por otra parte consustancial al urbanismo vitoriano, y, por otro, una cierta voluntad de ampliar esta categoría. Desde esta perspectiva, se puede entender la inserción en 1999 de la propuesta de Anillo Verde dentro de la estructura del Plan, aunque considerablemente desvirtuada en cuanto a extensión y continuidad.

En cualquier caso, la consideración del suelo exclusivamente desde la óptica de la protección conlleva en sí misma un mecanismo perverso, consustancial al urbanismo convencional, según el cual el suelo no susceptible de recibir algún tipo de protección por sus condiciones intrínsecas, automáticamente queda categorizado como suelo "vocacionalmente" apto

para la urbanización. En el caso de Vitoria-Gasteiz, ya hemos visto en el capítulo dedicado a impactos cómo esta categoría recae inevitablemente sobre el suelo agrícola no protegido. La consideración del suelo como un recurso valioso en sí mismo, al margen de sus supuestos valores ecológicos intrínsecos, una idea básica desde la óptica del urbanismo ecológico, no tiene así ninguna cabida por el momento dentro de esta concepción estrechamente disciplinar.

Este aspecto, crítico en sí mismo, se hace aún más agudo en relación con el segundo, es decir, el sobredimensionamiento de las necesidades reales de crecimiento urbano, un aspecto también analizado en el capítulo de impactos. La conjunción de todos estos factores, tomados como invariantes de partida del plan, conducía inevitablemente a la solución adoptada: en efecto, al aunar la protección exclusiva del suelo natural dotado de algún valor "ecológico", el sobredimensionamiento de las necesidades de crecimiento urbano, la apuesta prioritaria por la continuidad y la compacidad urbanas entendidas fundamentalmente desde la lógica radioconcéntrica, la propuesta no podía ser otra que un crecimiento de la trama urbana hasta el borde mismo de las áreas que se pretendía proteger, sin que existiera margen para la creación de zonas intermedias de amortiguamiento, hipotecando así en la práctica el concepto de Anillo Verde tanto en lo que se refiere a su continuidad perimetral como a la posibilidad de completarlo con cuñas o corredores naturales de penetración hacia el interior urbano.

En lo que se refiere al diseño urbano de los sectores de expansión de Salburua y Zabalgana, la estructura responde a un mecanismo orgánico de prolongación del viario existente, cosido del tejido y adaptación a la topografía, con una voluntad clara de alejamiento del modelo isotrópico y geométrico de Lakua (Figura 32). Sin embargo, la recuperación de la tipología de bloques abiertos y torres en altura como predominante en la edificación, así como la asignación segmentada por sectores y parcelas de las zonas verdes y espacios libres y las densidades brutas relativamente bajas (49,21 viv/ha en Salburua y 47,60 viv/ha en Zabalgana frente las 51,2 de Lakua), da lugar de nuevo a un sistema de espacios públicos con dudosa capacidad de generar convivencialidad social y movilidad peatonal, un problema que puede verse agravado por el previsible lento ritmo de ocupación, el gran tamaño relativo y el bajo nivel de ocupación medio de las viviendas y oficinas. Al llevarse a cabo sin disminuir la superficie de suelo ocupado, el incremento de densidad en estas zonas que se dictaminó posteriormente por motivos

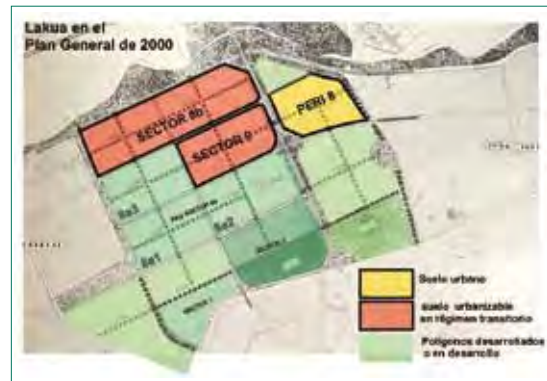


Figura 32. Lakua en el PGOU 2000. Los últimos sectores de Lakua desarrollados por el plan del 2000.

de sostenibilidad⁸¹ no contribuye en realidad a paliar el problema. En efecto, un incremento innecesario en la oferta de vivienda en un área no se traduce automáticamente en un incremento de la densidad poblacional que genere más vida de calle, sino que puede dar lugar, en ese área concreta, al aumento de viviendas vacías, la disminución de la ocupación por vivienda, el incremento de los hogares unipersonales o a una combinación de todos estos fenómenos.

En lo que se refiere a la movilidad, el Plan General vigente presenta un discurso muy entroncado en las ideas de la movilidad sostenible, con su apuesta por la reducción de las necesidades de movilidad motorizada y por los modos de transporte de mayor compatibilidad ambiental, llegando incluso a explicitar la necesidad de controlar el uso del automóvil.

Las medidas que plantea para alcanzar dichos objetivos parecen sin embargo insuficientes para garantizar que la gestión cotidiana municipal discorra por dicha senda de la movilidad sostenible. Así ocurre, por ejemplo, en relación a la propuesta de jerarquización del viario, que hace hincapié en la optimización del tráfico rodado en los ejes de acceso y salida y circulación, medida que puede conducir a una gestión de la circulación que priorice los desplazamientos en automóvil privado en los ejes y nodos cruciales de la ciudad, al no existir un esquema suficientemente sólido que atienda las necesidades del autobús, el peatón y la bicicleta a fin de contrapesar esa función colectora especializada.

Es cierto que el Plan propone "identificar, globalizar y optimizar una Red Básica de Itinerarios Peatonales Preferentes" y que existen dos planos de vialidad peatonal (municipio y ciudad) con un esquema de itinerarios peatonales preferentes, pero la estructura de dichos itinerarios no configura una red, sino fragmentos de la misma que no enlazan de un modo completo los distintos barrios y polígonos; ni tampoco

⁸¹ Boletín Agenda 21 Local de 2004, Pág. 39

queda resuelta con el esquema la permeabilidad de las principales barreras generadas por las infraestructuras de transporte.

También incluye el Plan una alusión a la red de vías ciclistas, pero los tramos dibujados en el plano correspondiente tampoco configuran una red, dejando incompletos los itinerarios principales y obviando conexiones importantes con centros de generación potencial de desplazamientos en bicicleta.

Por último, el tratamiento del viario para el transporte colectivo no recibe ninguna atención, de manera que se dificulta la actual y futura gestión favorable al autobús o al tranvía del viario, sobre todo en los nuevos crecimientos urbanos.

Con respecto al aparcamiento, el Plan General recoge algunas propuestas de interés, pero sin un carácter sistemático y coordinado. Entre otros aspectos, falta una visión general del objetivo de los aparcamientos disuasorios, de la definición de los potenciales usuarios a los que se destina, de su localización, tarifas y normas de gestión; pues podría ocurrir también que realmente se conviertan en aparcamientos de destino o que faciliten la sustitución de viajes en transporte público o no motorizados por viajes en automóvil con el añadido de una pequeña etapa a pie. Otro debate importante abierto por el Plan General en relación al aparcamiento es el de la regulación de estándares establecidos en su normativa para las nuevas edificaciones. Las controversias tienen tres elementos principales de disputa: la cuantía de los estándares, la conveniencia de establecer no sólo mínimos sino también máximos de plazas de aparcamiento en función del uso de la edificación y los criterios de localización de las plazas establecidas por la normativa.

El planeamiento vigente de Vitoria-Gasteiz apuesta por una opción relativamente restrictiva del aparcamiento, en sintonía con la que se han planteado en otras ciudades tras décadas de incremento paulatino de las plazas exigidas. En las dos últimas décadas la determinación de los estándares está siendo debatida en términos técnicos y políticos, habiéndose llegado a la conclusión en numerosas ciudades y países, de que hace falta dar un giro completo a la idea de estándar mínimo y plantear precisamente el control del exceso de oferta de plazas de aparcamiento también a través de la normativa. Así, los nuevos enfoques relativos a los estándares de aparcamiento se han dirigido tanto a la reducción de los mínimos anteriormente aceptados como al establecimiento de máximos, es decir, de un número de plazas de aparcamiento

máximas aceptables en un proyecto de urbanización o construcción. En definitiva, la controversia sobre el tratamiento que debe aplicarse al aparcamiento de los residentes no es insignificante ya que sobre él penden dos amenazas opuestas: la sobreabundancia y la escasez. Para dilucidar cuál es el estándar adecuado y la conveniencia de un estándar de máximos se requiere, por tanto, una estrategia de movilidad que oriente el modelo futuro con cierta flexibilidad, pero también con cierta firmeza en el planteamiento de fondo, que consiste en casar los objetivos y criterios generales de movilidad con los objetivos y criterios de esa faceta parcial de la movilidad que es el aparcamiento.

En conclusión, en lo que respecta a las políticas de movilidad sostenible, el Plan General de Ordenación Urbana de Vitoria-Gasteiz desarrolla un discurso favorable, pero le falta profundizar en las estrategias que preparan el marco urbanístico para los modos de transporte alternativos al automóvil.

8.1.2. Agenda 21 Local de Vitoria-Gasteiz

La idea de que el PGOU del 2000 fue en cierto modo una apuesta poco ambiciosa para la incorporación de instrumentos innovadores de análisis y diseño ambiental a la planificación urbanística en Vitoria adquiere pleno sentido si tenemos en cuenta que el desarrollo de este Plan ha coincidido en el tiempo con el proceso de elaboración y desarrollo de la Agenda 21 Local de Vitoria-Gasteiz, iniciado en 1995 con la firma de la Carta de Aalborg. De hecho, se podría argumentar igualmente en sentido inverso que la Agenda 21 de Vitoria ha constituido, al menos durante su primer periodo, una oportunidad perdida de aplicar en Vitoria una nueva forma de planeamiento basada en los principios más avanzados de sostenibilidad urbana: enfoque multidisciplinar, participación ciudadana y monitorización continua de los resultados.

Sin embargo, si hemos de ser justos, a más de diez años del inicio del Programa 21 habría que extender esta apreciación a una parte importante de las Agendas 21 en marcha en todo el mundo. A la hora de hacer balance, es preciso reconocer que las expectativas despertadas por este instrumento, concebido realmente como una herramienta de planeamiento estratégico para la sostenibilidad, no se han visto en general satisfechas por los resultados. Ello es debido a una compleja serie de motivos, entre ellos la limitada capacidad de las administraciones locales para influir en los procesos de alcance territorial de mayor impacto en el territorio en un escenario macroeconómico cada vez más globalizado, una constatación que ha puesto de manifiesto el

excesivo optimismo con el que en la cumbre de Río se contempló el poder local. En el caso del Estado Español, otro factor importante que ha limitado el alcance real de las Agendas 21, ha sido la ausencia de un marco normativo para su aplicación que ligara el proceso y los resultados a un conjunto de derechos y obligaciones legales relacionados con el planeamiento urbanístico y el impacto ambiental. Ello ha llevado a que, bajo la etiqueta arbitraria de Agenda 21, se hayan englobado una serie de procesos que, en muchos casos, no han pasado de la firma de la carta de Aalborg.

Entendida, pues, en comparación con este contexto general, podría decirse que la Agenda 21 de Vitoria es otro de los aspectos en los que Vitoria sobresale por encima de la media. Su carácter pionero en la aplicación de esta herramienta contribuye aún más a ratificar esta lectura positiva. Pero, de nuevo, esta constatación no debe servir para ocultar las limitaciones evidentes del proceso en su fase inicial, sobre todo si se considera en relación con las grandes posibilidades que podría haber puesto en juego en un momento crucial para el desarrollo de Vitoria. La ausencia de un diagnóstico detallado de partida, la debilidad de los mecanismos de participación puestos en juego y la desconexión entre la Agenda 21 y el proceso de planeamiento reglado han sido las tres principales limitaciones de partida, estando todas ellas estrechamente relacionadas entre sí. Estas limitaciones iniciales, sin embargo, se han visto contrarrestadas, a partir fundamentalmente de 2005, por diversos vectores positivos, como son la infraestructura creada para la recogida y análisis de datos y la elaboración de indicadores, la revitalización de la participación ciudadana y la atención hacia el problema básico de la ocupación del suelo.

Con respecto a las dos primeras de estas limitaciones, la ausencia de un diagnóstico y la debilidad de los mecanismos de participación, puede decirse que fueron inicialmente el resultado del deseo de producir resultados palpables en el plazo más corto posible a partir de la firma de la Carta de Aalborg y de cara a la Segunda Conferencia Europea sobre Ciudades Sostenibles que se celebró en Lisboa en octubre de 1996. Por otra parte, el proceso de elaboración de este documento, desde las oficinas técnicas del Ayuntamiento, contravenía ya en cierto modo algunas de las pautas establecidas para la puesta en marcha de una Agenda 21 Local, entre ellas, la consecución de un acuerdo de la comunidad con respecto a la visión de futuro de la ciudad, a partir del cual identificar los problemas y oportunidades desde el punto de vista subjetivo y objetivo.

El resultado inicial de este enfoque fue un modelo técnico de Agenda 21 Local estructurado en 10 áreas temáticas y 21 indicadores de sostenibilidad, aprobado por el gobierno municipal en pleno el 31 de julio de 1998. El énfasis urbanístico se situaba principalmente en los aspectos relacionados con la rehabilitación, la accesibilidad y los servicios, todos ellos muy pertinentes desde la óptica de la sostenibilidad urbana, pero sin introducir ningún mecanismo de análisis o crítica del proceso de expansión residencial e industrial impulsado por el planeamiento.

El proceso seguido respondía claramente a la visión de la participación como uno de los resultados u objetivos de la Agenda, y no como el eje de la misma. La idea de un proceso pilotado desde el inicio por un Foro o Consejo Ciudadano, concebido como un foro permanente de debate y control de las estrategias, se ha transmutado significativamente en la de un Consejo Sectorial del Medio Ambiente como órgano principalmente consultivo. A esto vino a sumarse una visión de la Agenda 21 como un instrumento básicamente sectorial y volcado en los temas tradicionales del metabolismo urbano. Esta visión, que ya estaba implícita en las primeras formulaciones, se hizo explícita durante el proceso de elaboración del Plan de Acción Ambiental 2002-2007 iniciado tras la constitución del Consejo. Y aquí es donde se hace explícita también la tercera de las limitaciones básicas iniciales mencionadas: la desconexión entre la Agenda 21 y los procesos de planeamiento. Esta desconexión se hará aún más palpable en la exigua atención dedicada al tema "Urbanismo" en el documento de Plan de Acción Ambiental 2002-2007.

Como no podía ser de otra forma, la conjunción de estos factores, una participación de índole meramente consultiva y unos objetivos fundamentalmente técnicos y sectoriales, fue generando una percepción creciente de la Agenda 21 en esta primera etapa como una instancia municipal encargada del control técnico de calidad de algunas variables ambientales básicas, un enfoque muy limitado en relación con la concepción original del Programa 21. En este aspecto, por otra parte, es preciso reconocer que la Agenda 21 y sus mecanismos de seguimiento, a los cuales la corporación municipal ha dedicado medios y recursos, han cumplido a lo largo de esta primera fase de la Agenda una función muy importante como observatorio ambiental y ha permitido dar coherencia a los diversos planes sectoriales que han ido desarrollando su Plan de Acción. La publicación anual desde 2001 de un boletín de seguimiento de la Agenda 21 es uno de los aspectos ejemplares de este proceso y ha sido el

elemento de continuidad para establecer el nuevo marco de la segunda fase de la Agenda 21.

Podría decirse que el inicio de esta segunda fase queda reflejado en el boletín correspondiente a 2004 donde se plasma un cambio significativo en la concepción de la Agenda 21 en el sentido de reconducirla hacia los objetivos originarios del Programa 21 y de buscar la conexión con el sistema de planeamiento urbanístico. Este cambio, que se puede considerar ligado a la incorporación de Vitoria-Gasteiz en el año 2002 a Udalsarea 21, la Red Vasca de Municipios hacia la Sostenibilidad, se refleja sobre todo en la revisión total y la ampliación del sistema de indicadores, que pasan a ser treinta y cinco, y en el peso específico que adquieren los de carácter socioeconómico y urbanístico en relación con los más específicamente metabólicos, que también se modifican y amplían.

A pesar de la dificultad efectiva en conseguir la conexión real de la Agenda 21 con el planeamiento urbanístico, es evidente el esfuerzo y la voluntad de conseguirla por parte de los impulsores de la Agenda. La firma de los compromisos de Aalborg+10 el año 2005 y la mención expresa a la necesidad de integrar la sostenibilidad como eje vertebrador de la toma de decisiones municipal en el correspondiente documento de compromiso constituyen en este sentido el más claro reflejo público de dicha voluntad, sobre todo teniendo en cuenta que, en el caso de Vitoria, la firma de compromisos ha llevado siempre una voluntad de cumplirlos.

Por el momento, sin embargo, estos intentos son iniciativas llevadas a cabo desde la óptica de la Agenda 21, es decir, exógenas a las propias instancias municipales responsables del planeamiento. Por tanto, no puede hablarse aún de una verdadera integración y asunción de los principios de sostenibilidad urbana en el propio proceso de planeamiento, sobre el que siguen pesando de forma determinante las consideraciones de desarrollo convencional y la visión del suelo como recurso económico.

Podría caracterizarse, pues, la situación en Vitoria en este momento con respecto a la Agenda 21 diciendo que, mientras desde las instancias municipales encargadas del medio ambiente se ha asumido plenamente la relevancia del urbanismo como factor de sostenibilidad, las instancias responsables del urbanismo siguen manteniendo una visión de la sostenibilidad anclada en el enfoque sectorial y metabólico y en la segmentación del suelo entre "protegido" y apto para la urbanización.

Y es desde esta perspectiva desde la que se puede entender la importancia de hacer frente también a la segunda de las limitaciones básicas iniciales identificadas, la debilidad de los mecanismos de participación, reforzando la capacidad de decisión ciudadana sobre el proceso de Agenda 21 y sobre el futuro urbanístico de Vitoria.

8.1.3. Plan de Acción Ambiental 2002-2007 de la Agenda 21

Como se ha visto al analizar el proceso de elaboración de la Agenda 21, tras la constitución del Consejo Sectorial del Medio Ambiente se inicia la elaboración en 2000 del Plan de Acción Ambiental 2002-2007, a través del cual se buscaba articular el conjunto de estrategias destinadas a hacer efectivos los objetivos de la Agenda. Como parte del presente diagnóstico, conviene analizar, aunque sea someramente, el contenido y los resultados de dicho plan desde una perspectiva sectorial.

En cuanto al grado de implantación del Plan de Acción Ambiental, según el informe técnico de seguimiento del mismo⁸² a fecha 31 de diciembre de 2005 se encontraban ejecutadas o puestas en marcha un 81,2% de las acciones inicialmente contempladas, lo cual puede considerarse un grado de cumplimiento elevado tanto en términos absolutos como relativos.

- **Medio natural y rural**

Inicialmente entre los programas de actuación de la Agenda 21 se incluían dos relacionados con el medio natural: el programa 2, Conservación, mejora y ampliación de las áreas verdes urbanas y periurbanas (dedicado fundamentalmente al Anillo Verde), y el programa 3, Conservación y mejora del medio natural, que entre sus ámbitos de actuación incluía tanto los usos forestales y ganaderos, como los recreativos, el estado de las riberas, la contaminación de las aguas o la restauración de espacios degradados.

En un proceso de reestructuración constante, en 2002 se definió un marco de actuación más detallado a través del Plan de Acción Ambiental 2002-2007. El apartado "Naturaleza y biodiversidad" establece tres grandes objetivos de gestión: reducir el impacto de las actividades humanas sobre los sistemas naturales, promover una gestión sostenible de los recursos naturales y promover la restauración de los espacios degradados. Para su consecución se definen objetivos parciales a dos y cinco años y se plantean una serie de acciones de estudio, de vigilancia y control y de relación con otros departamentos.

⁸² Informe Técnico de Seguimiento del Plan de Acción Ambiental

En el primer objetivo (reducir el impacto de las actividades humanas sobre los sistemas naturales) destacan aspectos como la continuidad del estudio de la evolución de los usos del suelo en el término municipal o el diseño de un observatorio de evolución de la biodiversidad.

En el segundo objetivo (promover una gestión sostenible de los recursos naturales) destaca, como plan de acción, y en la línea de las preocupaciones sobre el territorio que se plantean en este diagnóstico, el estudio A.2. "Diseño de una estrategia de desarrollo agrario sostenible en la zona rural, buscando en sus valores ecológicos una alternativa a los usos no sostenibles". Los avances en este tema han sido escasos y en el Informe técnico de seguimiento no hay referencias a su compleción en el periodo previsto. Las acciones de ejecución se han centrado principalmente en la planificación y ordenación del Anillo Verde, que ha concentrado, junto con los parques urbanos, el grueso de las actuaciones e inversiones del Plan de Acción en esta área.

De hecho, la única acción realizada en relación con la estrategia de desarrollo agrario ha sido el acondicionamiento de una finca propiedad municipal en Urarte para el desarrollo de los programas de horticultura urbana ecológica, cuyo comienzo se programaba para la segunda mitad de 2006⁸³. Se trata de una iniciativa interesante, que previsiblemente dará frutos sobre todo en la reducción de la contaminación en los cursos de agua, así como en la promoción de un modelo agrícola más sostenible, sobre todo entre los jóvenes agricultores. Sin embargo, está aún bastante alejada del alcance y la ambición originales.

Por último, en el caso del tercer objetivo (promover la restauración de los espacios degradados), se propone tanto completar el diagnóstico e inventario de espacios degradados (y el seguimiento y control de éstos) como la realización de distintas acciones encaminadas a mejorar el acondicionamiento paisajístico de las infraestructuras municipales.

En los tres primeros años de aplicación del Plan de Acción de la Agenda 21, se ejecutaron un 64% de las acciones previstas en el área de biodiversidad, que corresponden en su mayor parte a acciones continuas en el tiempo; tres acciones puntuales han sido iniciadas (y una de ellas completada). Más de la mitad de las acciones que quedan por abordar se corresponden con el establecimiento de protocolos de colaboración del Área de Medio Ambiente del Ayuntamiento con diversas instancias y departamentos (como Medio Ambiente de la Diputación Foral o el Servicio de Zona Rural del Ayuntamiento). Según el Informe técnico de seguimiento

del Plan de Acción, el bajo grado de ejecución de estas acciones se compensa por un lado por la redacción, por el Área de Medio Ambiente de informes sobre distintos desarrollos sectoriales y por otro por la participación en mesas técnicas de coordinación.

• Medio urbano

De acuerdo con la relativa desatención inicial de la Agenda a los temas urbanísticos, en el apartado "Urbanismo" del propio Plan y bajo el epígrafe "objetivos generales de sostenibilidad ambiental" se planteaban únicamente los dos siguientes: disminuir el impacto ambiental que generan los sistemas urbanos y mejorar la calidad de la vida urbana, sin que ambos temas recibieran mayor desarrollo. De los dos planes de acción correspondientes, el primero de ellos (A. Estudios y formación relacionada con el urbanismo sostenible) mantenía el mismo carácter de generalidad abstracta, mientras que el segundo (B. Establecimiento de Protocolos de Colaboración con el Área de Urbanismo para la emisión de informes de Sostenibilidad Ambiental en el Término Municipal), podía leerse como un intento de establecer las bases para una futura conexión con los procesos de planeamiento urbanístico. En lo que respecta al suelo, las propuestas del plan se centraban en relación con el primer objetivo del apartado "Naturaleza y Biodiversidad", donde se planteaba la continuidad del estudio de la evolución de los usos del suelo.

Ya hemos visto también cómo el boletín correspondiente a 2004 refleja un significativo proceso de reconducción de los objetivos de la Agenda, que se refleja en una mayor atención a los aspectos urbanísticos: Dentro del área temática denominada ahora "Urbanismo y territorio", para la que se mantienen los objetivos generales establecidos en el Plan de Acción, se conserva también el anterior indicador de accesibilidad a los servicios públicos, pero el Uso sostenible del suelo (indicador número 22, que en el Boletín del 2005 pasaría ser el número 21) pasa a convertirse en el indicador básico, desdoblado a su vez en una serie de indicadores pormenorizados. El anterior indicador de rehabilitación urbana queda ahora subsumido dentro del índice 22e y así, más adecuadamente, relacionado con el indicador básico de uso del suelo.

Puede considerarse, como ya se ha mencionado, que el salto es importante en lo que respecta al enfoque general de la agenda, así como en la definición y elaboración de los indicadores. Se echa a faltar, sin embargo, una mayor elaboración en torno a la definición y significado de los mismos.

⁸³ Según se recoge en el Informe técnico de seguimiento del plan de acción ambiental de la Agenda 21 de Vitoria-Gasteiz (2002-2007)

- **Movilidad**

El Programa 8 de la Agenda 21 está dedicado a la “Mejora de la calidad de vida del ciudadano en relación con el transporte y los desplazamientos en la ciudad” y en él se diagnostican los problemas que aquejan a la movilidad del municipio y se propone un conjunto de alternativas. El diagnóstico subraya entre las causas de los crecientes problemas de la movilidad la dispersión de las competencias de tráfico y transporte y propone una gestión integral del transporte urbano mediante la creación de un órgano permanente de planificación, dirección, control y coordinación.

Los otros grandes campos de propuestas de la Agenda 21 son la promoción del uso del transporte público, de los desplazamientos peatonales y de la bicicleta y el reajuste del sistema de transporte desincentivando el uso del automóvil.

Este último ámbito de actuaciones es significativo en la medida en que se reconoce que no basta con favorecer los medios de transporte alternativos al automóvil, sino que es “necesaria la adopción de medidas complementarias que desincentiven su elección, especialmente en el centro urbano”.

Este sólido punto de partida fue sin embargo diluido a la hora de desarrollar las actuaciones del Plan de Acción Ambiental de la Agenda 21 para el periodo 2002-2007, quizás como consecuencia de la falta de resolución del problema competencial que el propio Plan describe, al identificar como primordial la necesidad de “aceptar un enfoque intersectorial, entendiendo que los principios y criterios de la sostenibilidad deben ser integrados en el conjunto de las actividades y sectores productivos de la sociedad”. Esta cuestión competencial y la constatación de la ausencia de un enfoque transversal de la movilidad explica las limitaciones observables en la definición de objetivos en materia de movilidad, los cuales se reducen a reducir el uso de transporte motorizado e incrementar la utilización de medios de transporte público respetuosos con el medio ambiente, así como en el planteamiento de las acciones, que quedan reducidas a las siguientes: estudio de movilidad en bicicleta en la ciudad; estudio sobre las Conexiones Campo-Ciudad; campaña de sensibilización “La ciudad sin mi coche”; establecimiento de protocolos de colaboración con las áreas municipales relacionadas con este tema, especialmente, Urbanismo, Tráfico y TUVISA.

Por consiguiente, el completo diagnóstico y programa de trabajo propuesto por la Agenda 21, uno de los pocos documentos municipales que han ofrecido una visión global de la situación, perspectivas y propuestas

para afrontar los retos de la movilidad, se diluyó en un Plan de Acción de mucho menor enjundia, quizás como consecuencia del conflicto competencial descrito.

- **Metabolismo urbano: agua, energía y residuos**

A escala local, desde hace años, Vitoria-Gasteiz viene poniendo en marcha diversas medidas para enfrentarse a los problemas del agua, medidas que están dando excelentes resultados. Muchas de las medidas para mejorar los sistemas de distribución y gestión del agua han sido promovidas desde la Agenda 21, que en su Plan de Acción Ambiental 2002-2007 planteaba como objetivos para un uso sostenible del agua los siguientes: garantizar el abastecimiento y la buena calidad del agua, racionalizar el consumo de agua y proteger la calidad ecológica integral del agua.

Para el cumplimiento de estos objetivos el Plan de Acción contemplaba 56 acciones relacionadas con el diseño y la ejecución de medidas, la realización de estudios, la mejora de los sistemas de vigilancia y control o las relaciones con otros departamentos. Se trata de acciones que afectan tanto a los sistemas de abastecimiento y saneamiento, como a la calidad de las aguas superficiales y subterráneas. Algunas de estas acciones ya se han ejecutado, o están en fase avanzada de ejecución, como la sustitución del agua potable para el riego de zonas verdes o el control organoléptico del agua de abastecimiento. Otras, tendentes a racionalizar el consumo de agua, como el Plan Integral de Ahorro de Agua (PIAA), analizado más adelante en el presente documento, están en pleno desarrollo.

En cuanto a la energía, el Plan de Acción Ambiental establecía como objetivos generales los de reducir el consumo de energía y promover el uso de energías renovables.

En el marco de la Agenda 21 de Vitoria-Gasteiz también se ha desarrollado una iniciativa consistente en la elaboración de la Estrategia de Vitoria-Gasteiz para la Prevención del Cambio Climático, que se trata más adelante en este informe, al igual que el Plan de Gestión de la Calidad del Aire 2003-2010 que también forma parte de las iniciativas de la Agenda 21.

En el ámbito de los residuos, los objetivos de sostenibilidad que propone el plan son los siguientes: reducir la producción y maximizar la valorización de residuos y evitar los riesgos sobre la salud y el medio ambiente derivados del tratamiento y gestión de los mismos.

Entre los objetivos a dos años que se planteaba el Plan están los siguientes: adaptar el vertedero de Gardélegui a la directiva comunitaria de vertederos, reducir la humedad de los lodos de depuradora hasta un máximo del 65% e iniciar la construcción de la planta de tratamiento de los residuos urbanos de Vitoria-Gasteiz y Álava. En cuanto los objetivos a cinco años: disponer de un tratamiento avanzado de los residuos urbanos, eliminando en vertedero menos del 40% del total; reutilizar/reciclar un mínimo del 60% de los residuos de la construcción y demolición en el término municipal y reducir la cantidad de lodos de depuradora en un 73%, mediante su secado térmico hasta un mínimo del 85% de materia seca.

Estos objetivos, a los que se dio respuesta a través de la elaboración del Plan Integral Municipal de Gestión de Residuos, se articulan pormenorizadamente a través de una serie de planes y programas que inciden en el estudio, análisis e investigación, en el incremento de las tareas de vigilancia y control y en los programas de ejecución propiamente dichos (Prevención, Reducción de Fangos, Gestión Adecuada de Residuos, Desarrollo Normativo, Gestión de la Información), hasta el punto de que, en consonancia con la atención prioritaria a los aspectos metabólicos de la Agenda 21, este sector se puede considerar uno de los más completos en cuanto a objetivos y planes.

8.1.4. Anillo Verde de Vitoria-Gasteiz

La propuesta de Anillo Verde (Figura 33), impulsada por el Ayuntamiento a través del Centro de Estudios Ambientales, contó con el respaldo y la financiación del Gobierno Vasco y del Instituto Nacional de Empleo así como de la Comunidad Europea. La propuesta comienza a tomar forma en 1992, con la recuperación de una gravera y el inicio de las obras del primero de los parques que constituyen el Anillo y se desarrolla a lo largo de los años siguientes hasta pasar a formar parte en 1999 del Plan General del 2000. El concepto del Anillo Verde, que entronca muy bien con la tradición naturalística de Vitoria y con el uso habitual que los habitantes hacen del privilegiado entorno inmediato de la ciudad, está ligado en parte a la filosofía del Plan de 1985, en el que, como hemos visto, ya se incorporaban estrategias para el cosido del borde urbano y la protección del entorno natural. La propuesta de Anillo Verde aprovecha esa circunstancia propiciada por el plan para consolidar la protección de dos grandes paquetes de suelo rústico al este y al oeste, correspondientes a las zonas Salburua y Zabalgana (Figura 34) y para vincular el conjunto con otras bolsas de protección, el Parque Lineal del Zadorra, al norte,

el bosque de Armentia, al suroeste y al Parque de Olarizu, al sureste, mediante un sistema de corredores y senderos verdes hasta configurar un sistema periférico de zonas verdes protegidas y vinculadas al generoso sistema de espacios verdes de la ciudad.

El Anillo Verde, que ha concentrado, junto con los parques urbanos, el grueso de las actuaciones e inversiones en el área de Naturaleza y Biodiversidad del Plan de Acción Ambiental de la Agenda 21, surge como una respuesta a la degradación del entorno inmediato del núcleo urbano, aunque se vinculaba también al gran potencial que presentaba esa zona para la restauración y como espacio recreativo; a las importantes funciones hidrológicas de muchos de los espacios allí contenidos; y a la abundancia de espacios públicos, lo que facilitaba la intervención en la zona. La actuación en el Anillo Verde se ha basado en la aplicación modélica de técnicas de restauración ecológica. El resultado, aún inacabado, es un conjunto de parques periurbanos de alto valor ecológico y paisajístico enlazados estratégicamente mediante corredores verdes recreativos, que totalizan 527 ha. Está prevista una extensión total de 963 cuando se complete la ejecución del proyecto⁸⁴.

El concepto liga con el de cinturón verde, que se había desarrollado en el ámbito del urbanismo al hilo de las propuestas orgánicas de los años 40, plasmándose en el famoso Plan Abercrombie de 1943 para Londres o en el Plan Bidagor de 1946 para Madrid. En el caso del plan de Londres, es preciso recordar que la idea de cinturón perimetral venía acompañada y complementada por un sistema de cuñas verdes de penetración hacia el interior de la ciudad. Esta idea de las cuñas o corredores transversales, que se desarrollaría al máximo en propuestas posteriores como el famoso Plan de Dedos de Copenhague de 1949 asociado a un modelo de crecimiento lineal y policéntrico, ha recibido nueva atención desde el ámbito de la sostenibilidad urbana como un mecanismo mucho más adecuado que el del simple cinturón perimetral para propiciar a la vez el contacto directo con el entorno natural y la continuidad de los corredores naturales, sin incrementar los problemas de movilidad generados por la dispersión urbana.

En Vitoria, el Anillo constituye en cierto modo una ratificación del modelo radioconcéntrico y tal vez en ello ha estado al tiempo su principal ventaja y su principal debilidad. Ventaja, por una parte, porque se ofrece como una idea fuerte y fácilmente comunicable que liga a la vez con las dos imágenes tradicionales de la ciudad de compacidad y contacto

⁸⁴ <http://www.vitoria-gasteiz.org/anilloWeb/es/html/1/1.shtml>

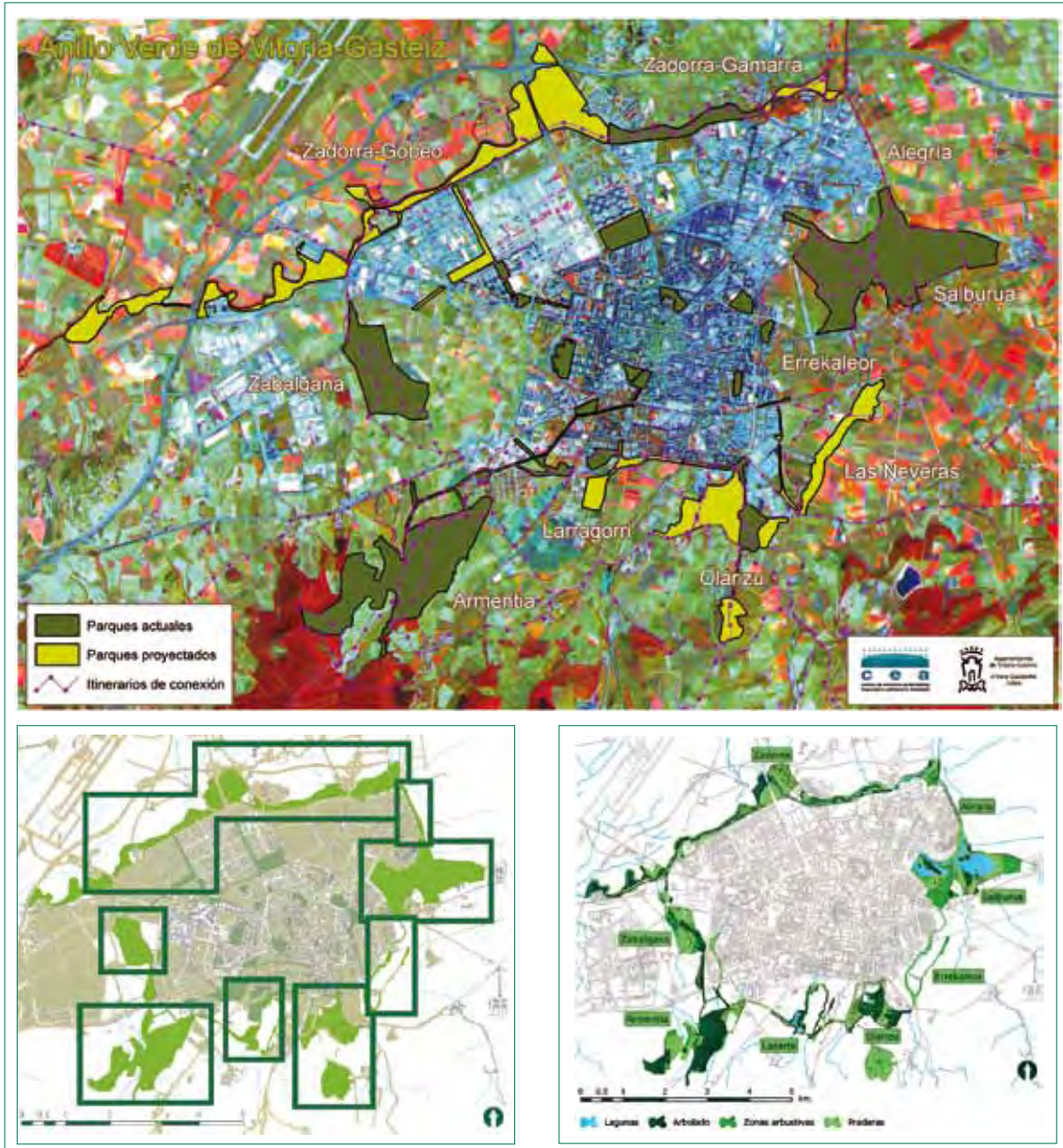


Figura 33. Propuesta original del Anillo Verde de Vitoria-Gasteiz. La propuesta de Anillo Verde tal como aparecía en la publicación del Tercer Catálogo Español de Buenas Prácticas, correspondiente al III Concurso de Naciones Unidas de Buenas Prácticas para una Ciudad de Todos, Dubai, 2000 (arriba) y en su configuración actual.

con la naturaleza. Debilidad, por otra parte, porque, al concentrar la protección de forma prioritaria en unas zonas privilegiadas perimetrales sin consolidar las correspondientes zonas de amortiguación en su entorno ni asegurar la posibilidad de que el sistema se prolongue hacia el interior mediante cuñas verdes, ha propiciado la ocupación hasta el límite mismo de las áreas de protección, desvirtuando en gran parte la propia idea del Anillo. Debido a ello, la conectividad ecológica del Anillo Verde se encuentra debilitada en el sur de la ciudad, en la zona de Errekaleor, entre Lasarte y Armentia, y entre Armentia y Zabalzana.

El Anillo Verde cuenta actualmente con seis parques prácticamente consolidados. No obstante, quedan

todavía en la periferia de la ciudad algunas zonas degradadas pendientes de recuperación y está por completar el sistema de conexiones que enlazará unos espacios con otros a través de corredores ecológicos (en su mayor parte asociados a cursos fluviales).

El Anillo Verde ha tenido un papel fundamental en la evolución reciente del modelo urbano de Vitoria-Gasteiz, además de hacer a la ciudad acreedora de reconocimiento internacional, como en el caso de los humedales recuperados de Salburua o del ecosistema fluvial del río Zadorra. Estas dos zonas están asociadas a los grandes proyectos del Anillo Verde: la recuperación de Salburua como humedal y el Plan de adecuación hidráulica del Zadorra a su paso por la ciudad. Ambos

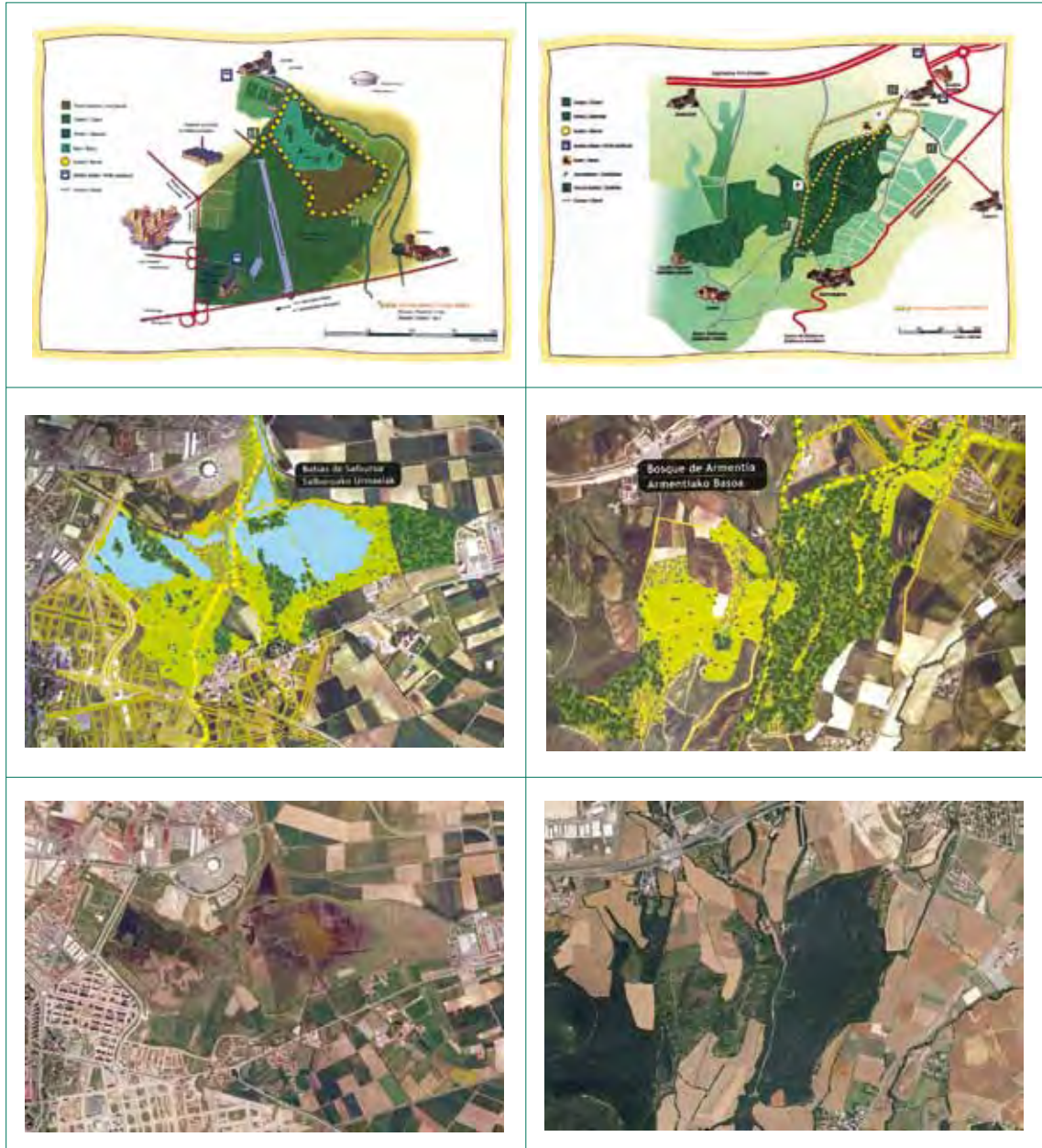


Figura 34. El Parque de Salburua y el Bosque de Armentia en su configuración inicial y actual.

revisten especial importancia por su magnitud y por conseguir revertir el enfoque del tratamiento de las inundaciones que afectan con frecuencia a la ciudad: se ha pasado de actuaciones basadas en las modificaciones morfológicas (artificialización del talud, incluso canalización) a intervenciones menos agresivas que respetan la zona de inundación.

Aunque insuficiente, el Anillo Verde ha sido sin duda una herramienta eficaz y oportuna para favorecer la restauración ecológica y paisajística de una gran parte del entorno periurbano de Vitoria, y eso la hizo merecedora de un nuevo premio **Good** en el tercer concurso de Buenas Prácticas de Habitat del 2000, donde se presentó con el

título "El Anillo Verde de Vitoria: hombre, naturaleza y ciudad. De proyecto a realidad".

8.1.5. Los planes estratégicos territoriales y el Arco de la Innovación

La atención a los planes estratégicos y territoriales es muy relevante por lo que implican de apuesta por un determinado modelo territorial y urbanístico de ocupación del suelo. Desde esta perspectiva, cabe referirse a tres planes de carácter estratégico realizados en este periodo que hacen especial hincapié en el modelo futuro de ocupación: el Plan Estratégico Vitoria-Gasteiz 2010. La Estrategia para el futuro de la

ciudad (Plan 2M10), impulsado por el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz; el Plan Territorial Parcial de Álava Central y el Plan Territorial Sectorial de Creación Pública de Suelo para Actividades Económicas y de Equipamientos Comerciales, promovidos por las instituciones supramunicipales vascas.

El examen de estos documentos urbanísticos y estratégicos pone de manifiesto un alto nivel de coherencia en cuanto a objetivos de desarrollo, que se centran fundamentalmente en la consideración del volumen de suelo en reserva existente en Vitoria como una ventaja comparativa con respecto al resto del País Vasco y una oportunidad para seguir impulsando un modelo de desarrollo basado en el sector industrial. Todos ellos se caracterizan por su desatención efectiva a los objetivos de sostenibilidad.

El primero de estos planes, el Plan 2M10⁸⁵, se presenta como el producto de un amplio proceso de participación ciudadana a base de encuentros institucionales, mesas y foros de debate, entrevistas, encuestas y herramientas de comunicación (Figura 35). El resultado de este proceso fue un primer documento presentado en marzo de 2002, "Vitoria-Gasteiz 2010. Mirando al futuro" en el que se presentaba una visión del futuro de Vitoria Gasteiz reflejado en una serie de líneas directrices y objetivos y un listado de retos en diferentes ámbitos. Las claves para el éxito del plan se presentan como ligadas a tres premisas: el aprovechamiento de los procesos espontáneos existentes, el consenso entre las fuerzas sociales, políticas y económicas y la coordinación y la coherencia de las políticas públicas.

Entre los ámbitos identificados como clave de cara a los retos del futuro, se presentan los siguientes: Vitorianos y vitorianas, principal activo de la ciudad; Enclave privilegiado; Vitoria-Gasteiz, una ciudad industrial; Movilidad y comunicación; y Compromiso con la sostenibilidad. Dentro de estos epígrafes aparecen ya claramente identificadas las líneas maestras del plan, especialmente la consideración de Vitoria como ciudad industrial y como enclave privilegiado. En cuanto al apartado "Compromiso con la sostenibilidad", no hace sino completar contradictoriamente esta estructura de líneas maestras al incluir como aspecto positivo, junto al Anillo Verde, los Centros Cívicos y la Agenda 21 Local, el "alto potencial de expansión del parque de viviendas: por su amplia disponibilidad de suelo residencial". Igualmente, y en consonancia con este criterio, se incluye como aspecto positivo el hecho de que dentro de la "alta proporción de promoción pública de vivienda" exista un 85% en propiedad.

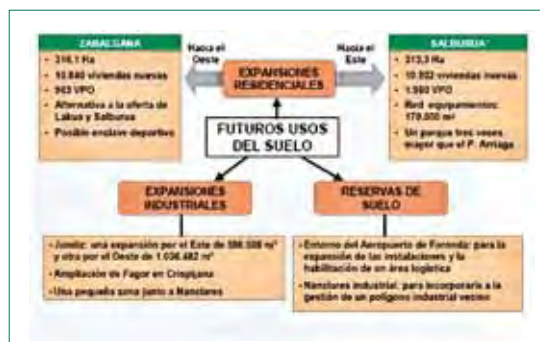


Figura 35. Las premisas y propuestas del PGOU del 2000 asumidas por el Plan Estratégico 2M10.

Esta inconsistencia conceptual, mediante la cual dos de los elementos más unánimemente considerados como factores de insostenibilidad urbana como son el consumo de suelo y la vivienda en propiedad aparecen como muestra del compromiso municipal por la sostenibilidad, va en consonancia con un Plan General sobredimensionado en sus criterios de expansión como hemos visto que fue el Plan del 2000, que en aquel momento estaba en fase de aprobación.

Es significativa la desaparición del capítulo sobre sostenibilidad en el siguiente documento presentado en marzo del 2003, el "Diagnóstico Estratégico. Vitoria-Gasteiz 2010"⁸⁶. En este documento se detecta otra importante contradicción al cruzar los datos demográficos con los de expansión propuesta. En efecto, a pesar de que en el capítulo dedicado al crecimiento demográfico se reconoce que éste ha experimentado una clara deceleración en el caso de Vitoria (con una tasa media de crecimiento del 0,69% entre 1991 y 2002), siendo el único crecimiento debido a la inmigración, a renglón seguido se asumen todas las determinaciones del PGOU del 2000 en lo que respecta a expansión residencial e industrial. Contribuye a hacer más palpable esta contradicción la constatación explícita hecha en el diagnóstico de la gran dependencia de Vitoria de las industrias automovilística y aeronáutica "lo cual puede llegar a constituir un riesgo de cara a futuras tendencias económicas en el ámbito internacional".

Aunque en el documento final "La estrategia para el futuro de la ciudad. Plan estratégico Vitoria-Gasteiz 2010"⁸⁷, presentado en octubre de 2004, la sostenibilidad vuelve a hacer acto de presencia en la forma de eje estratégico básico ("La sostenibilidad como elemento de desarrollo", bajo el lema "Desarrollo integral y equilibrado de la ciudad de un modo sostenible"), el hilo argumental de todo el documento y del plan sigue girando fundamentalmente en torno a

⁸⁵ En el momento de publicación de este informe, está en proceso de elaboración un nuevo documento por parte del mismo departamento de Planificación Estratégica, el Plan Director de Estrategia de Ciudad Vitoria-Gasteiz 2015. La Diputación Foral de Álava asimismo está en proceso de elaboración de un Plan Estratégico Foral.

⁸⁶ "Diagnóstico estratégico Vitoria-Gasteiz 2010". Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, febrero de 2003.

⁸⁷ *Ibidem*, pag 43

las grandes posibilidades de ocupación que ofrecen las grandes reservas de suelo de Álava y Vitoria.

A la hora de analizar este plan estratégico, conviene detenerse también en un sector clave como es la movilidad, que cabe caracterizar como generador de uno de los factores de presión más relevantes sobre la sostenibilidad y el medio ambiente. Así, en el desarrollo de los trabajos del Plan Estratégico destaca el documento de diagnóstico⁸⁸, cuyo capítulo 5 dedicado a "Movilidad y ejes de comunicación" se adentra tanto en lo que es movilidad interurbana como en la movilidad urbana.

Con respecto a la movilidad interterritorial, el diagnóstico establece un punto de partida pesimista sobre lo que la Unión Europea en su Libro Blanco del Transporte denomina "desconexión" del PIB y la movilidad: "La privilegiada ubicación geográfica de la capital alavesa y su progresivo crecimiento y apertura al mundo comportan irremediablemente un aumento notable en la movilidad de la población residente y de los flujos de movilidad que circulan en el territorio". A partir de esa tesis el Plan Estratégico apuesta por convertir a Vitoria-Gasteiz en un nodo de comunicación orientado hacia la logística, apoyado en las actuales y proyectadas grandes infraestructuras de transporte: autovía Eibar-Vitoria, ferrocarril de alta velocidad ("Y" vasca), centros logísticos, etc. Es evidente que todo ese incremento de las infraestructuras y de la propia movilidad interurbana se traducirá en un aumento no evaluado de los impactos ambientales, pero no se plantean fórmulas para intentar casar estos desarrollos con la sostenibilidad.

Lo cierto es que, en relación a la movilidad urbana el hilo del discurso estratégico sí adopta posiciones teóricas más firmes hacia la sostenibilidad. En efecto, el documento "Plan estratégico 2010. La estrategia para el futuro de la ciudad" propone alcanzar un modelo de movilidad sostenible, estableciendo en su eje estratégico de sostenibilidad tres líneas prioritarias de actuación: Relación ciudadanos-naturaleza, Urbanismo y sistema de movilidad y transporte sostenibles e Industria medioambiental. Respecto a la relación entre urbanismo y sistema de movilidad, el documento apuesta por la Estación Intermodal y el Tranvía, reafirmando su papel en aras de la sostenibilidad al mismo tiempo que su importancia para fomentar la centralidad económica de la ciudad. En lo que respecta a la revitalización del casco medieval, otra de las prioridades del Plan estratégico desarrollada a través de un Plan Especial de Revitalización, sus propuestas en el ámbito de la movilidad encajan en general con los criterios de sostenibilidad expresados en

este documento, con ciertas salvedades, como veremos al analizar dicho plan más adelante. Otra propuesta significativa de la estrategia es la creación de un Ente Gestor de la Movilidad, organismo dirigido a coordinar y gestionar transversalmente todos los aspectos relacionados con la política de movilidad, identificando así acertadamente, como ya señalaba la Agenda 21, que una de las lagunas más evidentes de la política de movilidad de Vitoria-Gasteiz es la ausencia de una estructura administrativa y decisional unificada, capaz de coordinar en el espacio y en el tiempo los proyectos y la gestión de los diferentes elementos que componen el sistema de desplazamientos.

Puede decirse con respecto a este Plan Estratégico algo similar que en el caso del PGOU del 2000, con el que está en plena consonancia: si se aceptan como válidas las premisas principales de partida, la estrategia propuesta es probablemente la más adecuada en cuanto a intenciones. La apuesta por el conocimiento y la creatividad, por un mayor peso de la economía de servicios y del sector terciario y de los sectores emergentes sobre la industria tradicional, por las nuevas tecnologías, por la creación de industrias relacionadas con el medio ambiente deben sin duda constituir parte de cualquier estrategia de largo alcance para Vitoria. Lo que resulta incompatible desde el punto de vista de la sostenibilidad es que un recurso valioso y escaso como es el suelo se constituya en el principal garante del éxito de estas estrategias, cuya eficacia debería basarse precisamente en la reducción del consumo de este recurso. Por otra parte, el peso insuficiente concedido a las cada vez más acusadas tendencias hacia la deslocalización industrial, especialmente en el caso de Europa y en el de la industria automovilística, contribuye también a la fragilidad de esta estrategia desde la óptica de la sostenibilidad.

Pueden aplicarse argumentos similares a los otros documentos de escala territorial mencionados y que corresponden a instrumentos de planeamiento establecidos por la Ley 4/1990 de Ordenación del Territorio del País Vasco, según la cual el desarrollo sucesivo de las Directrices de Ordenación del Territorio se debe llevar a cabo mediante los denominados Planes Territoriales Parciales y Planes Territoriales Sectoriales, dentro de una concepción típica de planeamiento "en cascada", mediante el cual los planes de carácter general se desarrollan a través de planes parciales y sectoriales y así sucesivamente hasta los proyectos locales.

Las Directrices de Ordenación Territorial de la Comunidad Autónoma del País Vasco fueron aprobadas en febrero de 1997, pero el proceso de elaboración del

⁸⁸ Diagnóstico estratégico Vitoria-Gasteiz 2010. Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, febrero de 2003.

Plan Territorial Parcial de Álava Central (Figura 36), que se inicia aquel mismo año como documento ligado a las DOT, se prolongó en el tiempo hasta su aprobación definitiva en diciembre de 2004. El suelo llano, el valor de posición en los grandes ejes de comunicación y la capacidad de atraer empresas aparecen aquí ya como las “bазas genéricas” en que se ha apoyado el crecimiento alavés.

En cuanto a la baza más exclusiva identificada es la existencia de un aeropuerto como el de Foronda especializado en carga, que, junto con el Centro de Transportes de Vitoria, los polígonos industriales de Jundiz y Gojain y el Parque Tecnológico de Álava en Miñano se convierte en una de las piezas básicas de una importante “plataforma productivo-logística europea”, el bautizado como “Arco de la Innovación”, destinado a articular la conexión entre el eje Meseta-Norte y el Eje Mediterráneo, formando parte de un gran eje trans-europeo.

Dentro de este modelo, las redes infraestructurales adquieren la mayor relevancia logística, en perfecta coherencia con las directrices básicas del Plan Estratégico 2010 que acabamos de analizar. De hecho, es en este Plan Territorial Parcial donde se consolida la propuesta de la “Y” vasca ferroviaria de alta velocidad, destinada a conectar las tres capitales vascas, como expresión física del concepto de Ciudad-Región Vasca. En cuanto a la expansión residencial, se baraja una “estructura polinuclear, con mayor peso relativo de algunos núcleos, que pueden llegar a adquirir la condición de ‘ciudades intermedias’ ”.

La ciudad de Vitoria queda incluida dentro de uno de los 11 “fragmentos territoriales” en los que el PTP divide el Área Funcional de Álava, concretamente el B-5. En cuanto a las determinaciones, el Plan reafirma la necesidad de crecimiento de la ciudad establecida por el PGOU 2000, haciendo hincapié en el carácter “beneficioso” para la “captación de recursos” del “desbordamiento poblacional” asociado a dicho plan, alegando que Vitoria-Gasteiz “cuenta con los recursos necesarios para soportar aún nuevos crecimientos” e identificando “la carestía e insuficiencia de viviendas constituye uno de los grandes problemas que afectan a la ciudad y que deberá encontrar solución en la concepción territorial conjunta”⁸⁹.

De acuerdo con estos criterios, a la hora de establecer para Vitoria-Gasteiz la horquilla indicativa de valores máximo y mínimo de la capacidad residencial a prever por el planeamiento municipal a 8 y a 16 años (el periodo de vigencia del PTP), el Plan Territorial

determina respectivamente las parejas 38.891/18.483 y 51.723/24.582 en número de viviendas⁹⁰. Se comprueba cómo la cifra de 36.296 viviendas adoptada finalmente por el PGOU del 2000 se aproxima al valor máximo de la horquilla para el periodo correspondiente de 8 años de vigencia del plan municipal, ratificando la coherencia entre ambas figuras de planeamiento.

Es de señalar también el criterio con respecto a la segunda residencia, a la que se otorga explícitamente un valor estratégico dentro del PTP, alegando que “existen sobrados ejemplos de municipios que, precisamente, basan su desarrollo y riqueza en la “desproporción” de la vivienda de uso ocasional y/o incluso turística”⁹¹.

El “Arco de la Innovación” se traduce en el área de Vitoria en la concentración de actividades logísticas a lo largo de un eje suroeste-noreste.

En cuanto al suelo industrial de promoción pública, el PTP lo cuantifica en 1.344 hectáreas de acuerdo con las cuatro grandes operaciones estratégicas definidas con ese objetivo⁹²: Arco de la Innovación Norte, un complejo logístico-productivo aeroportuario de 697 has (incluye suelos urbanizables de ampliación del Parque Tecnológico de Vitoria); Arco de la Innovación Sur, correspondiente a Puerta de Álava-Jundiz con 126 has (incluye suelos de ampliación del Polígono de Jundiz); consolidación territorial de Salvatierra-Agurain, con 194 has (incluye la Reserva Estratégica de suelos de actividad económica de San Millán-Asparrena) y actividades económicas en el Arco Sur, con una superficie total de 317 has (incluye la Reserva Estratégica de suelos de actividad económica de Lantarón).

Se comprueba aquí también cómo las 877 has destinadas a uso industrial por el PGOU del 2000, entre suelo calificado para dicho uso directamente y “suelo de reserva para actividades económicas”, asumen las 823 has de suelo industrial público localizado dentro del municipio de Vitoria por el PTP, en consonancia con la filosofía común de todos estos planes. Y es, naturalmente, esta misma filosofía la que guía el tercero de los documentos estratégicos territoriales aquí analizados, el Plan Territorial Sectorial de Creación Pública de Suelo para Actividades Económicas y de Equipamientos Comerciales (Figura 38).

Este plan, aprobado en diciembre de 2004, extiende sus determinaciones a la totalidad de la Comunidad Autónoma del País Vasco, y tiene como objetivos la identificación y la cuantificación de “los emplazamientos en los que van a llevarse a cabo

⁸⁹ Ibidem, Pág. 43

⁹⁰ Ibidem, Tabla Pág. 62

⁹¹ Ibidem pag 63

⁹² Ibidem pag 65

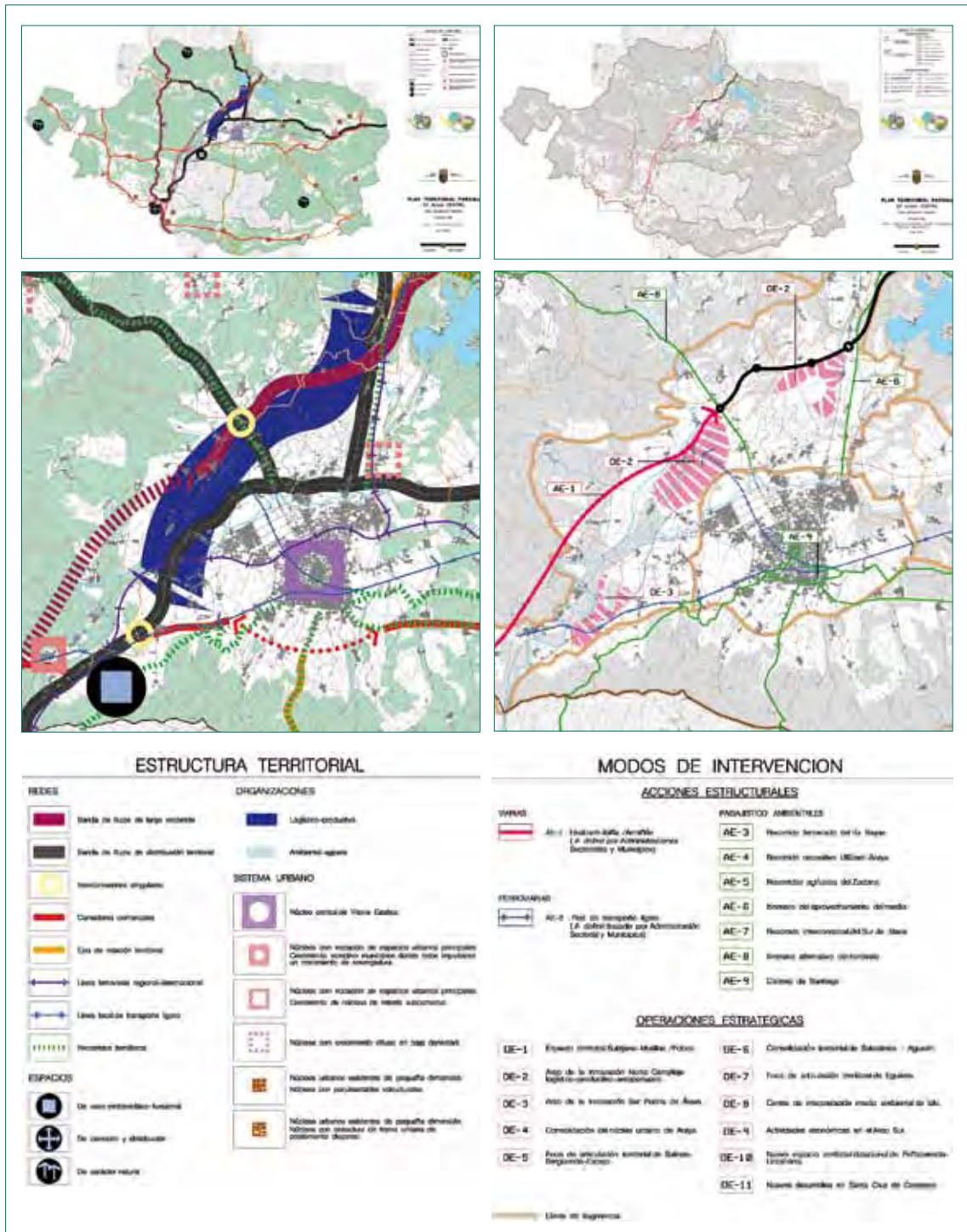


Figura 36. Plan Territorial Parcial de Álava Central. El territorio concebido en función de la facilidad de urbanización.

las operaciones de creación pública de suelo para actividades económicas⁹³.

En lo que respecta al área funcional de Álava Central, el documento comienza constatando "cómo los recursos espaciales de la Cornisa Cantábrica resultan muy limitados y en términos globales las principales reservas de espacio se presentan en la Llanada Alavesa"⁹⁴. En cuanto a la posición estratégica de Vitoria, el documento la refiere a un conjunto de operaciones: la creación

de un nuevo núcleo de actividad junto a Miranda del Ebro y la consolidación del eje de comunicación con esta población, junto con el desdoblamiento integral de la carretera N-1, como circunvalación de Vitoria-Gasteiz directamente enlazada con las principales vías de comunicación, la construcción de la autopista Eibar-Vitoria, la creación de la Y vasca ferroviaria de alta velocidad, el aeropuerto de Foronda y el centro de transportes de Jundiz. Según el documento estas operaciones "proyectan sobre ese enclave claras

⁹³ BOPV viernes 28 de enero de 2005 Pág. 1249

⁹⁴ Plan Territorial Sectorial de Creación Pública de Suelo para Actividades Económicas y de Equipamientos Comerciales, Pág. 8

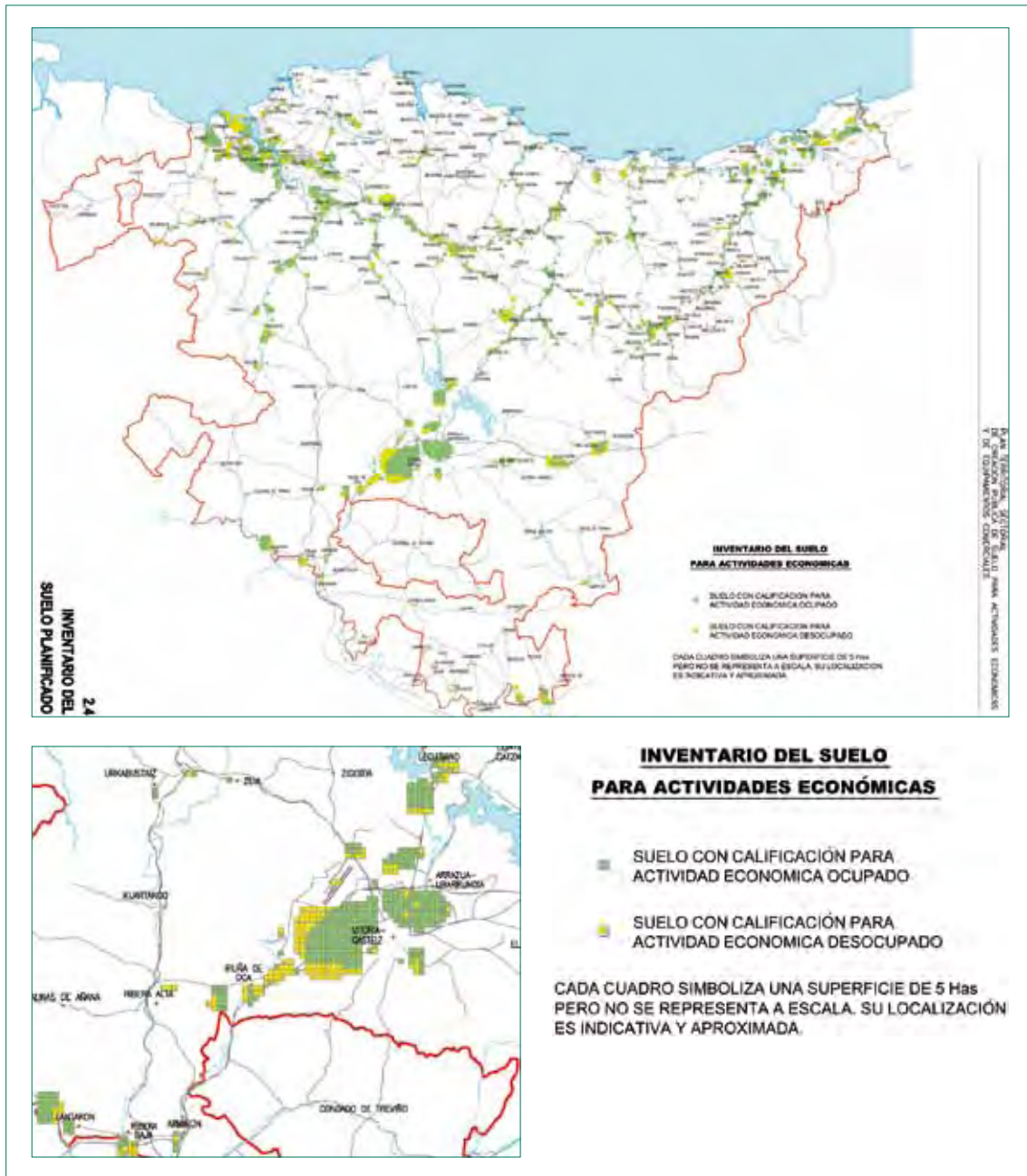


Figura 37. Plan Territorial Sectorial de Creación Pública de Suelo. Vitoria como oportunidad ante la colmatación del arco norte.

expectativas de actividades logísticas y de servicio al sector del transporte⁹⁵” y contribuyen a crear “unas condiciones infraestructurales muy ventajosas para la consolidación de Vitoria-Gasteiz como lugar de renovada expansión industrial⁹⁶”.

Al mismo tiempo, apunta que, en vista de que “el crecimiento industrial del área funcional de Vitoria-Gasteiz se ha concentrado sustancialmente hasta la fecha en el propio término municipal de Vitoria-Gasteiz, quizá sea conveniente canalizar hacia el exterior futuras implantaciones de actividad económica (Legutiano, Nanclares, Ribera Baja, Rivabellosa, Salvatierra, Araya), de forma que se evite una excesiva concentración

territorial propiciada por la indudable capacidad de acogida que proyectan los nuevos polígonos de Jundiz y Miñano⁹⁷”.

A la hora de identificar las reservas de suelo, tras constatar que los principales polígonos industriales existentes en Vitoria: Betoño, Gamarra, Arriaga, Olarizu y Ali-Gobeo, están “todos ellos prácticamente colmatados”, el plan identifica las reservas en los de más reciente desarrollo: el Polígono de Jundiz, donde se evalúan en 180 ha las reservas de superficie libre disponible computando las nuevas ampliaciones programadas; el Polígono de Miñano, en el Parque Tecnológico de Álava, donde se estima en 300 ha

⁹⁵ Ibid., Pág. 35

⁹⁶ Ibid., Pág. 36

⁹⁷ Ibid., Pág. 36



Figura 38. Plan Territorial Sectorial de Creación Pública de Suelo.

la superficie no comprometida y el entorno del Aeropuerto, con 435 ha.

A partir de los datos de incremento de suelo industrial ocupado en el Área Funcional de Álava Central en el periodo 1990-2002, se deduce que la ocupación ha sido de 55/60 Has/año y se extrapola dicha cifra a un periodo de 16 años para prever la oferta de suelo necesaria, que se cifra en torno a las 690 ha, de las cuales 410 corresponden a Vitoria Gasteiz.

Se comprueba, pues, el alto grado de coherencia entre este Plan Territorial Sectorial y el PTP en cuanto a sus conceptos y objetivos, así como su consonancia con las propuestas del PGOU del 2000. En común tienen también ambos documentos la ausencia, siquiera nominal, de cualquier referencia a criterios de sostenibilidad a la hora de considerar el modelo territorial de ocupación del suelo. Especialmente significativa de esta ausencia, en el caso del Plan Territorial Sectorial de Creación Pública de Suelo es el plano 2.1 "El territorio como soporte físico del desarrollo" (Figura 38), en el que aparecen identificados los "ámbitos espaciales potencialmente apropiados para la implantación de asentamientos industriales", definidos exclusivamente en función de la altitud y la pendiente, sin consideración a ninguna otra cualidad o uso del terreno.

Si bien esta desatención a la sostenibilidad distingue aparentemente a estos documentos del Plan Estratégico 2010, que propone la sostenibilidad como uno de sus ejes estratégicos básicos, lo cierto es que es este último Plan el que incurre en la mayor contradicción al no aplicar con rigor los criterios de sostenibilidad en cuanto a la consideración del suelo como recurso escaso, pues de hecho responde en sus determinaciones a los mismos criterios de desarrollo que los dos planes territoriales.

8.1.6. Estrategias ambientales marco

El análisis de los planes estratégicos territoriales y su consideración conjunta con el PGOU del 2000, permite constatar de forma más palpable la tensión entre crecimiento y sostenibilidad, y la desconexión entre planeamiento urbanístico y estrategias de equilibrio ecológico que, tal como hemos visto, caracteriza la planificación de Álava y Vitoria, especialmente en cuanto a la concepción del suelo.

En este sentido, resulta pertinente hacer referencia aquí a la Estrategia Ambiental Vasca de Desarrollo Sostenible (2002-2020)⁹⁸, aprobada en 2002 y al Primer Programa Marco Ambiental (2002-2006), para señalar que de las cinco Metas Ambientales propuestas (1. Garantizar un aire, agua y suelo limpios y saludables; 2. Gestión

⁹⁸ Estrategia Ambiental Vasca de Desarrollo Sostenible. Web del Departamento de Medio Ambiente del Gobierno Vasco <http://www.ingurumena.ejgv.euskadi.net>

responsable de los recursos naturales y de los residuos; 3. Protección de la Naturaleza y la Biodiversidad; 4. Equilibrio Territorial y Movilidad; 5. Limitar la influencia del Cambio Climático), ninguna se refiere de forma directa a la ocupación de suelo por la urbanización y tan sólo la 4 compete de forma directa al urbanismo y lo hace más bien desde la óptica de la movilidad.

A la hora de establecer los objetivos para dicha meta 4, el primero de los tres planteados es “Lograr un uso sostenible del territorio”, refiriéndose los otros dos a temas de movilidad, pero sin que a la hora de concretarlo se haga mención expresa a la ocupación del suelo, por mucho que se pueda considerar en parte implícita la necesidad de no ocupar nuevo suelo cuando se propone “Mantener una actividad anual de rehabilitación y regeneración de áreas degradadas”.

Esta supeditación de los criterios y objetivos de sostenibilidad a los de desarrollo establecidos por el planeamiento se hace explícita en el Informe 2005 de Sostenibilidad Ambiental de la Comunidad Autónoma del País Vasco, en el que se refleja el seguimiento de los objetivos planteados por la EAVDS. Al referirse en este documento al mencionado objetivo de lograr un uso sostenible del territorio, aparece como indicador de los compromisos cumplidos la propia realidad de la “ordenación del territorio” y el hecho de que se hayan realizados los cinco Planes Territoriales Parciales vascos y de que un gran número de Planes Territoriales Sectoriales estén terminados o en proceso, entre ellos el analizado de Actividades Económicas.

Nos encontramos así de nuevo frente al argumento que se ha hecho habitual en el caso de Vitoria: la propia existencia de planeamiento como sinónimo de excelencia. Un argumento que, como hemos visto a lo largo de este recorrido, resulta cierto, pues la ausencia de planeamiento es el peor de los escenarios posibles desde cualquier perspectiva, pero que al mismo tiempo aparece como muy insuficiente y profundamente contradictorio a la hora de hablar de sostenibilidad.

El Segundo Programa Marco Ambiental (2007-2010)⁹⁹, recientemente aprobado, va algo más allá al formular bajo su Meta 4. “Equilibrio Territorial y Movilidad”, el compromiso de ir reduciendo cada año el número de hectáreas que se artificializa por la acción urbanística y por la construcción de nuevas infraestructuras.

Además de los planes estratégicos y marco ya mencionados, en el ámbito del medio natural y rural existen también diversas iniciativas de ámbito supramunicipal, aprobadas o en tramitación, como

el Plan Territorial Sectorial Agroforestal, el Plan Territorial Sectorial de Ordenación de Márgenes de los Ríos y Arroyos de la CAPV (Vertiente Mediterránea) del Gobierno Vasco o, ya en el ámbito del Territorio Histórico de Álava, el Catálogo de Paisajes Singulares y Sobresalientes, etc. Todas ellas son susceptibles también de afectar indirectamente al medio natural y la biodiversidad de Vitoria-Gasteiz al marcar las orientaciones para las actuaciones que después tienen lugar sobre el terreno. Con respecto al Catálogo de Paisajes Singulares y Sobresalientes del Territorio Histórico de Álava (Mallarach y otros, 2005), se deben destacar dos aspectos: la valoración de la Sierra de Badaya, un ámbito que a pesar de su valor natural no suele ser destacado en otros análisis, y el escaso valor concedido, en términos generales, a los paisajes agrarios.

8.1.7. Estrategia de Vitoria-Gasteiz para la Prevención del Cambio Climático

La elaboración, evaluación y seguimiento de la Estrategia Española sobre Cambio Climático, aprobada en febrero de 2004, corresponde al Consejo Nacional del Clima (CNC) a nivel del Estado Español. Como parte del Consejo, la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP) instó mediante resolución en noviembre de 2003 a los municipios del Estado al desarrollo de políticas que contribuyeran a la estrategia general desde la esfera local y, junto con el Ministerio de Medio Ambiente, impulsó la creación de la Red de Ciudades por el Clima para ayudar a este objetivo. La Estrategia de Vitoria-Gasteiz para la Prevención del Cambio Climático¹⁰⁰ se encuadra dentro de este marco.

Elaborado por el Departamento de Medio Ambiente del Ayuntamiento como parte de las actividades de la Agenda 21 Local, el documento en que se expone esta Estrategia toma como base el Plan de Acción Ambiental 2002-2007 y el conjunto de planes sectoriales que desarrollan dicho Plan de Acción: el Plan de Gestión de la Calidad del Aire de Vitoria-Gasteiz (2003-2010), la Estrategia Local de la Energía, el Plan Integral de Gestión de Residuos Municipales (2000-2006), el Plan Integral de Ahorro de Agua (2004-2008), el Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público y el Plan para la Conservación y Mejora de la Biodiversidad.

La estrategia se plasma en un Plan de Acción contra el Cambio Climático, cuyas acciones se encuadran en dos grandes grupos, según sean acciones de mitigación, para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, y/o de adaptación, para modificar nuestra forma de vida teniendo en cuenta los cambios

⁹⁹ Segundo Programa Marco Ambiental (2007-2010). Web del Departamento de Medio Ambiente del Gobierno Vasco <http://www.ingurumena.ejgv.euskadi.net>

¹⁰⁰ Departamento de Medio Ambiente del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz. Servicio de Planificación Ambiental.

provocados por el cambio climático. El objetivo global de la estrategia a muy largo plazo es hacer de Vitoria-Gasteiz una ciudad "carbono neutra", pero como objetivo más intermedio aspira a una reducción en torno al 60% durante la primera mitad del siglo XXI sobre los niveles de emisión de 1990.

El Plan de Acción se dirige de manera fundamental a los sectores difusos existentes en Vitoria-Gasteiz, responsables de las emisiones de GEIs, y recoge una serie de acciones, agrupadas en cinco apartados: emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de las actividades existentes en Vitoria-Gasteiz; planificación urbana y edificación sostenible; emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de las actividades del propio Ayuntamiento; efectos del cambio climático sobre el bienestar local y educación y sensibilización sobre el cambio climático.

Dentro del primero de estos apartados se contemplan dos sectores de gran importancia bajo los epígrafes dedicados a la reducción de las emisiones procedentes del consumo de energía en los edificios y en el tráfico y el transporte.

Dentro del primero de los epígrafes, la primera medida se refiere a la conservación de la energía en la vivienda y a partir de la constatación de que el sector residencial es responsable del 13% de las emisiones debidas al consumo energético, propone una completa batería de medidas que, engranadas con los planes sectoriales mencionados, se plantean el ahorro y la eficiencia energética del parque edificado, haciendo especial hincapié en la determinaciones del nuevo Código Técnico de la Edificación.

El parque edificado constituye, por otra parte, el tema principal del segundo de los apartados del Plan, Planificación urbana y Edificación sostenible, que se plantea como objetivo básico la reducción de la energía usada en los proyectos de urbanización y de edificación. La amplia batería de medidas que propone van dirigidas a la integración de los criterios ambientales en la planificación y la edificación, un aspecto a señalar. Son de resaltar también criterios no adoptados en otros planes y documentos similares como es el apoyo a la creación de un Directorio de Materiales Locales con un bajo impacto ambiental o, dentro del apartado Efectos del Cambio Climático sobre el bienestar local la propuesta de elaboración de una estrategia de arbolado urbano dirigida a mitigar el cambio climático, un enfoque usualmente desatendido en los planes energéticos. En este sentido, es de destacar el loable esfuerzo de transversalidad del documento.

Con respecto a estos temas, y en general con respecto a la totalidad de su contenido, puede decirse que, en cuanto a enfoque y directrices, se trata de un documento muy completo y pormenorizado en que las medidas cubren adecuadamente todas las escalas, pero de nuevo hay que señalar el hecho de que el consumo de suelo y de materiales de construcción no sean contemplados como factores sobre los que intervenir de forma directa, instando a la optimización del parque edificado mediante la adecuación máxima entre necesidades reales y oferta inmobiliaria. Teniendo en cuenta que cada unidad de vivienda supone una ocupación media de 503 m² de suelo virgen, consume 13 tep de energía y emite 42.840 kg de CO₂ en su construcción y una media de 12.000 kwh y 1.940 kg de CO₂ anuales a lo largo de un ciclo de vida de 75 años¹⁰¹, no cabe duda de la contribución importante que las medidas destinadas a evitar la construcción innecesaria podrían tener en el cambio climático.

En cuanto a la movilidad, la estrategia constata que constituye la segunda fuente de gases de efecto invernadero del municipio y por ello el Plan de Acción incluye actuaciones tanto en el ámbito general como en la gestión de la movilidad generada por el propio Ayuntamiento.

Con respecto al ámbito general de la movilidad las propuestas se remiten a la elaboración del Plan de Movilidad Sostenible, aunque se apunta una batería bastante completa de líneas genéricas de intervención. De todas ellas únicamente cabría recabar prudencia en relación a los denominados "combustibles alternativos" y a las bonificaciones fiscales a los vehículos "menos contaminantes" o de "nulas emisiones".

El debate en relación al balance ambiental de los biocarburantes debe extenderse también a otras fuentes energéticas con variados resultados en cuanto a la sostenibilidad local y la global; en ocasiones se olvida que la fuente energética primaria tiene importantes impactos en otros lugares que se hacen invisibles aquí y ahora; no existen vehículos motorizados de "nulas emisiones". En cualquier caso, más que bonificaciones fiscales para vehículos "menos contaminantes" sería oportuno establecer incrementos de fiscalidad para los vehículos "más contaminantes".

En el caso de la movilidad generada por las propias actividades del Ayuntamiento, la propuesta consiste en elaborar un plan corporativo de movilidad con el que se trata de "alcanzar una reducción de los desplazamientos en coche privado no inferior a un 10%".

¹⁰¹ Consumos para el tipo de bloque de menor densidad (57 viv/ha; en Vitoria), según datos del Green Building Challenge y la International Initiative for Sustainable Built Environment (<http://www.iisbe.org>) y de Mikel Cepeda e Iker Mardaras en "Cuantificación energética de la construcción de edificios y el proceso de urbanización".

8.1.8. Observatorio de la Sostenibilidad de Vitoria-Gasteiz

El Observatorio de la Sostenibilidad de Vitoria-Gasteiz, siguiendo las pautas ambientales establecidas tanto por la Estrategia Vasca de Desarrollo Sostenible como por el propio Ministerio de Medio Ambiente, se ofrece como "órgano coordinador de planes y programas de sostenibilidad a nivel local, así como agente aglutinador y potenciador de iniciativas y experiencias en distintos campos temáticos y ámbitos territoriales"¹⁰². Entre las numerosas herramientas con las que cuenta en el campo de la información se puede hacer mención al Sistema de Información Ambiental de Vitoria-Gasteiz. El diagnóstico GEO Ciudades del que forma parte este informe constituye una de sus tareas en marcha, destinada a cumplir con una de las metas principales de cualquier política que pretenda la sostenibilidad, tal como lo expresa la Directiva 2003/4CE, "la de velar por que la información ambiental se facilite y se difunda sistemáticamente al público", con el fin de promover "una toma de decisiones más eficiente, encaminada al desarrollo sostenible".

En cualquier caso, lo más prometedor de este instrumento de futuro es su voluntad expresa de "trascender el ámbito de investigación teórica y la aproximación conceptual" y de "promover y coordinar productos de clara aplicación en la ciudad, para apoyar en el proceso de avance hacia los objetivos de desarrollo sostenible". Y así, entre los retos que se propone están los de coordinar y desarrollar el Plan de Acción de la Agenda 21, sentar las bases y criterios de sostenibilidad para la planificación territorial de Vitoria-Gasteiz y promover y desarrollar planes y programas de carácter sectorial en materia de sostenibilidad.

8.2. Respuestas en el ámbito del medio natural

8.2.1. Espacios Naturales Protegidos: Red Natura 2000

Actualmente, los únicos espacios protegidos del territorio municipal son los Lugares de Interés Comunitario (LIC) que forman parte de la red europea de protección de hábitats y especies de interés comunitario, Red Natura 2000 (Figura 39). Uno de ellos, Salburua, es además humedal Ramsar de Importancia Internacional.

La lista de LIC de la región Mediterránea aprobada por parte de la Comisión Europea, conlleva la necesidad de redactar Planes de Gestión. Vitoria-Gasteiz tiene 2.222

ha dentro de los cuatro LIC presentes en su territorio, lo que supone el 8,02% de las 27.699 ha totales de superficie municipal¹⁰³. Las superficies totales en el territorio municipal de cada uno de los cuatro LIC, son las siguientes (Tabla 56):

SUPERFICIES DE LOS LUGARES DE INTERÉS COMUNITARIO DE VITORIA-GASTEIZ	
ES 2110010 - Río Zadorra	113 ha
ES 2110013 - Robledales-Isla de la Llanada Alavesa	66 ha
ES 2110014 - Salburua	203 ha
ES 2110015 - Montes Altos de Vitoria	1.840 ha
TOTAL VITORIA-GASTEIZ	2.222 ha

Tabla 56. Superficies de los Lugares de Interés Comunitario (LIC) de Vitoria-Gasteiz.

Dos de estos espacios están incluidos por entero en el término municipal (Salburua y Montes Altos de Vitoria), mientras que los otros dos (río Zadorra y Robledales-Islande la Llanada Alavesa) están contenidos sólo parcialmente en el territorio.

Desde el CEA se realiza una gestión activa del humedal de Salburua que ha permitido un aumento de los biotopos y de la superficie disponible para las especies ligadas a medios acuáticos. Los conocimientos de los espacios protegidos de ámbito municipal y la amplia experiencia acumulada por este Organismo en la gestión de espacios naturales de gran valor ambiental podrían contribuir de manera fundamental a la definición de los planes de gestión de las futuras ZEC (Zonas de Especial Conservación).

8.2.2. Propuesta de una figura de protección para los Montes de Vitoria

Como ya se ha comentado anteriormente, el alto valor ecológico de los Montes de Vitoria ha dado lugar a su inclusión en la Red Natura 2000 y a la consideración de la oportunidad de dotar a este espacio de alguna figura de protección de ámbito local y/o autonómico.

Se ha llegado a proponer en algún momento la declaración de la porción municipal de los Montes de Vitoria como Parque Natural¹⁰⁴. La delimitación de la propuesta incluiría el Parque Natural propiamente dicho y la zona periférica de protección o zona de amortiguamiento (Figura 40). Esta última conjugaría las presiones urbanísticas con la presencia de singulares valores ecológicos y paisajísticos y es necesaria para el mantenimiento de los procesos y funciones ecológicas que justifican elevar el nivel de protección de este espacio.

¹⁰² Observatorio de Sostenibilidad de Vitoria-Gasteiz, Documento de Trabajo 01, Diciembre de 2005, Agenda 21 Local, Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz

¹⁰³ Gobierno Vasco, s.f. Territorios municipales y superficies afectadas por espacios Natura 2000.

¹⁰⁴ CEA. Diciembre 2005. Parque Natural de Montes de Vitoria. Propuesta de declaración.

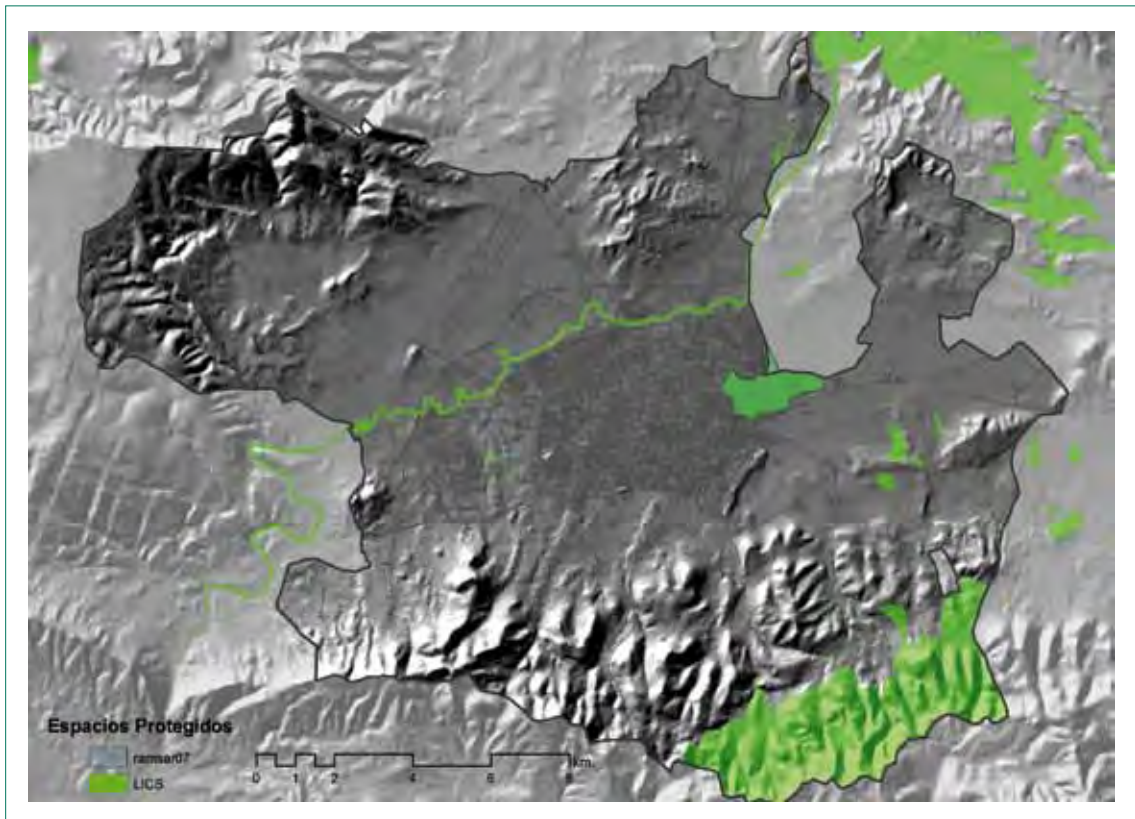


Figura 39. Red Natura 2000. (Fuente: SISTEMA DE INFORMACIÓN AMBIENTAL DE VITORIA-GASTEIZ y elaboración propia).

Con esta propuesta se pretendería proteger en torno a la tercera parte del territorio del municipio a través de la aplicación de un régimen de gestión que tendría como finalidad primordial "hacer compatible el aprovechamiento ordenado de sus recursos naturales y el uso público con la conservación o recuperación de sus valores ecológicos, estéticos o educativos", para lo cual se haría necesaria una "actuación preferente de los poderes públicos" (Ley 16/1994 de conservación de la naturaleza, art. 14).

En relación con la citada iniciativa, desde el Ayuntamiento se sacó a concurso en mayo de 2006 la asistencia técnica para la redacción del "Plan Especial de Protección del entorno de los Montes de Vitoria".

8.3. Respuestas en el ámbito del medio rural

8.3.1. Gestión municipal forestal

La gestión de los montes municipales se realiza desde el Ayuntamiento, que tiene transferidas las competencias desde la Diputación Foral. La responsabilidad recae en el Servicio de Zona Rural del Ayuntamiento. En su gestión se diferencian los montes propios del Ayuntamiento,

que predominan en la zona de Montes de Vitoria (de la que cubren gran parte), de los comunales, gestionados por las entidades locales con el apoyo y la asistencia técnica del Servicio de Zona Rural (Figura 41).

En los montes propios se realiza una gestión tradicional y poco intensiva, que consiste principalmente en la realización de tratamientos sanitarios y la reforestación de las zonas de plantación (fundamentalmente con coníferas, con predominio de *Pinus nigra* y *Pinus radiata*). Es de esperar que la futura declaración del Parque Natural de Montes de Vitoria y los estudios y propuestas que de ella se deriven contribuyan a ordenar y dotar de medios a dicha gestión.

Por su parte, la gestión de los montes comunales tiene como elemento principal las sacas de las suertes de leña anuales y los tratamientos sanitarios en los casos en que sea necesario. Se debe destacar la ausencia, hasta el momento, de un modelo de gestión específico para masas forestales tan singulares como son los robledales-isla de la Llanada Alavesa, de los que también se extraen las respectivas suertes de leña.

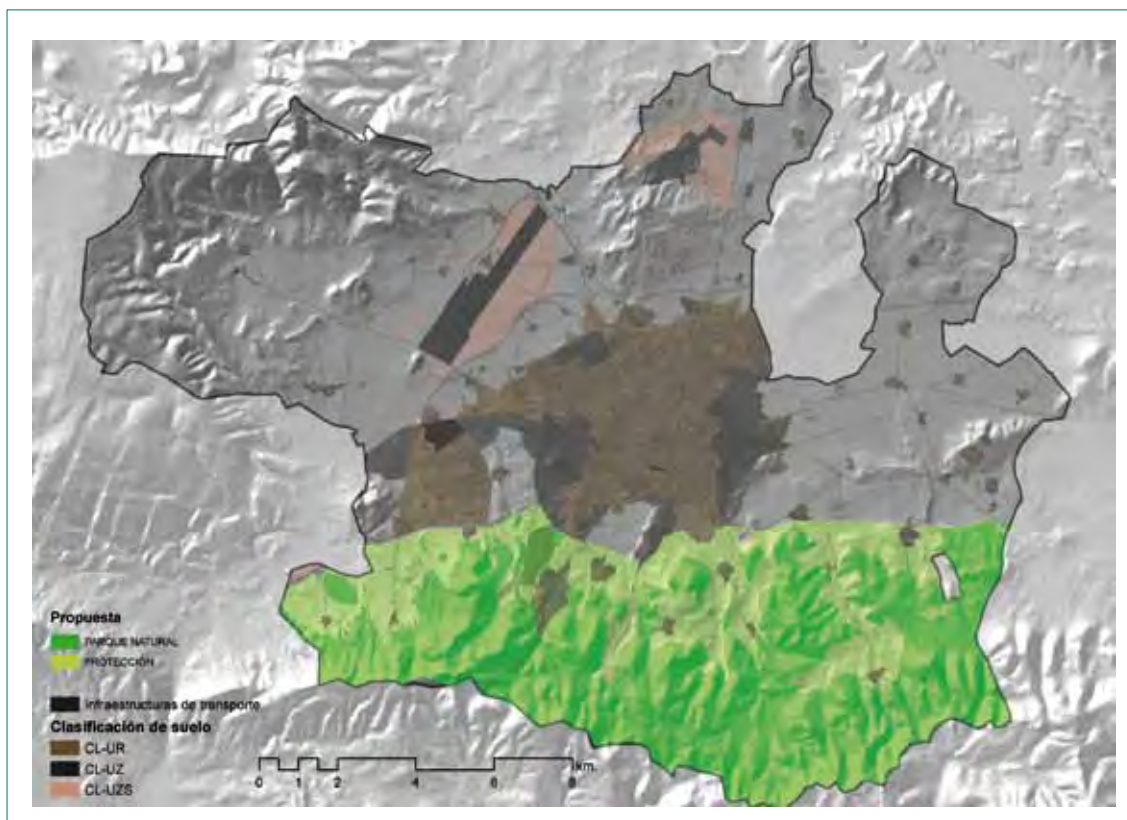


Figura 40. Propuesta de Parque Natural de los Montes de Vitoria. (Fuente: CEA y elaboración propia).

8.3.2. El marco ineludible de la Política Agraria Común

La agricultura y la ganadería se encuentran en claro declive en el ámbito local y las decisiones políticas que las determinan se toman fuera de la esfera municipal; si las directrices que las rigen vienen determinadas por la Política Agraria Común (PAC), las competencias de gestión las tiene la Diputación Foral. No existen ni un diagnóstico de los valores e impactos ambientales de la agricultura y ganadería que existen en el municipio, ni un modelo de agricultura y ganadería de ámbito municipal, ni unas directrices de gestión basadas en su calidad ambiental que aseguren, por ejemplo, que la gestión que se efectúa garantiza la conservación o mejora de los valores naturales existentes.

La Política Agrícola Común (PAC) es el marco en el que se desarrolla la actividad agraria en los países de la Unión Europea y su influencia, principalmente por medio de las ayudas económicas, sobre el actual modelo de desarrollo agrícola y sus impactos es muy significativa. La PAC que había promovido un aumento de las producciones para paliar el déficit de productos agrícolas en la UE de mediados del siglo XX mediante un proceso de intensificación y especialización agraria, también generó impactos ambientales considerables que dieron lugar a un incremento de las preocupaciones

de amplios sectores de la población que finalmente han presionado a los poderes públicos para acometer la reforma de la PAC.

En la reforma, acordada el 26 de junio de 2003 por el Consejo de Ministros de Agricultura de la UE, a diferencia de otras reformas de la PAC, se ha producido un cambio significativo al instaurar un sistema de ayudas basado en pagos únicos por explotación y no en los volúmenes de producción como ocurría anteriormente. También es de destacar la vinculación de las ayudas con el respeto al medio ambiente, la seguridad alimentaria y el bienestar animal. Medidas que tal y como se anuncian persiguen impulsar una agricultura sostenible en el seno de la Unión Europea.

Esta reforma también pretende dar respuesta a otros problemas o presiones de la actividad agraria con medidas que favorezcan la incorporación de agricultores jóvenes o con incentivos para que los agricultores mejoren la calidad de los alimentos.

Reforma que aún es pronto para evaluar pero que, sin duda, sus logros estarán muy relacionados con la capacidad de hacer realmente operativas estas medidas que la nueva reforma de la PAC propone. Conviene no olvidar que anteriores reformas de la PAC también incluían medidas agroambientales para caminar hacia

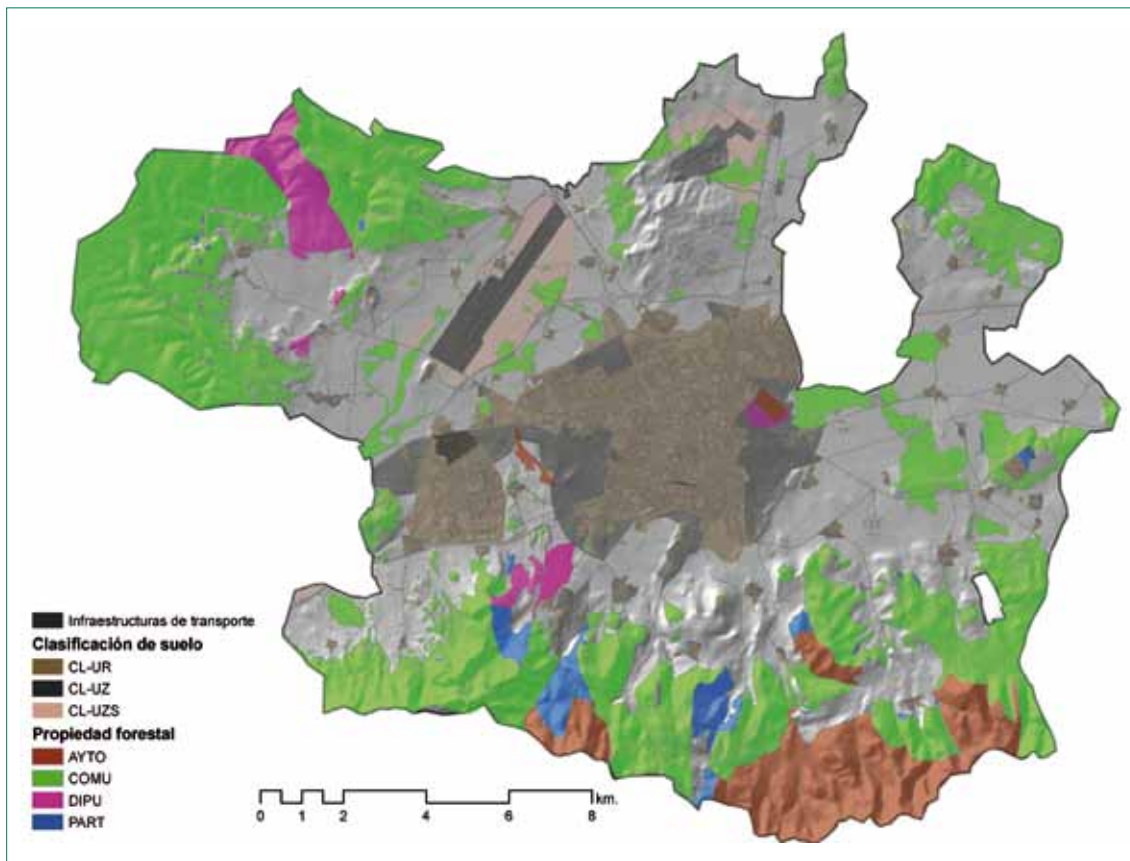


Figura 41. Terrenos forestales. (Fuente: elaboración propia a partir de datos del SISTEMA DE INFORMACIÓN AMBIENTAL DE VITORIA-GASTEIZ).

una agricultura más sostenible, aunque no vinculadas de forma tan directa como se pretende actualmente con el respeto al medio ambiente, y los resultados obtenidos han sido muy poco significativos.

Desde el mundo agrario de Vitoria-Gasteiz, teniendo en cuenta el resultado de las anteriores reformas, ésta se contempla inicialmente con cierto escepticismo y se considera que dar respuesta a la problemática actual de la actividad agraria requiere la implicación del conjunto de la sociedad.

8.3.3. Planes agroambientales

En el ámbito de la agricultura es imprescindible intervenir en todas las fases del ciclo de producción y consumo y así se está abordando desde la Agenda 21, con el análisis de las pertinentes medidas agroambientales, y desde el DEMSAC, con el programa de Ciudades Saludables, incidiendo en los temas de consumo responsable.

Desde la escala autonómica, la principal respuesta a la problemática de los impactos generados por la actividad agraria ha sido el Plan de Desarrollo Rural Sostenible (PDRS) de la Comunidad Autónoma del País Vasco (2000-2006). Plan que está destinado a

las zonas denominadas Objetivo 2, que suponen gran parte del territorio de la Comunidad Autónoma, pero que no incluyen al municipio de Vitoria-Gasteiz.

El establecimiento de ayudas económicas para la incorporación de prácticas agroambientales o para introducir en las explotaciones métodos de cultivo como la denominada Producción Integrada o la Agricultura Ecológica también han sido medidas tendentes a reducir los impactos generados por la actividad agraria, aunque, lamentablemente, los resultados obtenidos hasta la fecha son muy poco significativos y su incidencia en la reducción de los impactos ha sido muy escasa o nula. Sin duda, esta baja incidencia no es debida a que dichas medidas no sean eficaces, sino más bien a la escasa implantación de las mismas.

En Vitoria-Gasteiz, donde las preocupaciones y las medidas relacionadas con la mejora ambiental alcanzan unos niveles significativos¹⁰⁵, no se ha logrado introducir, al menos de manera satisfactoria, estas preocupaciones y medidas en el espacio agroforestal que la rodea y que representa el 72% de su territorio.

¹⁰⁵ La escasa implantación de la Agricultura Ecológica en Vitoria-Gasteiz respecto a ámbitos como el conjunto del País Vasco es un ejemplo significativo.

8.3.4. Los huertos ecológicos y el Plan de Recuperación del Río Zadorra

Desde el espacio institucional se puso en marcha en 1998 una iniciativa de huertos ecológicos de ocio, localizada en las proximidades de la Casa de Olárizu. Iniciativa que, aunque tenía entre sus objetivos ofrecer una alternativa a los hortelanos que ocupaban las márgenes de los ríos del municipio, también ha cumplido y cumple un destacado papel en la promoción de la Agricultura Ecológica y en la formación para el manejo de dicha práctica.

En línea con la anterior actuación, desde el CEA se ha elaborado una propuesta para la puesta en marcha de una experiencia de huertas ecológicas de ocio en Abetxuko. Propuesta que también se enmarca en la de un Plan de Recuperación del Río Zadorra y que se plantea diversos objetivos, tratando de ligar la oferta de espacios destinados a la horticultura ecológica con la oferta de ocio y educativa a través de la conexión peatonal del tejido urbano con el entorno natural y rural con criterios de calidad paisajística.

Tanto las dimensiones del proyecto como sus objetivos suponen un avance significativo respecto a las huertas ecológicas de Olárizu, avance que contribuirá a fomentar la Agricultura Ecológica y a recuperar unos espacios de cerca de 60.000 metros cuadrados. Otro efecto de estas actuaciones destinadas al conjunto de la población, menos perceptible que los anteriores pero no menos importante, es que permiten mejorar la poca valoración que en gran parte de la sociedad se tiene sobre la actividad agraria.

Desde el espacio ciudadano también se están generando respuestas que, entre otros objetivos, pretenden contribuir a reducir los impactos de las actividades agrarias mediante la creación de asociaciones de productores ecológicos como Bionekazaritza y Naturaraba, o la promoción de un consumo sostenible como es el objetivo de la agrupación Bioalai. Recientemente, también han surgido iniciativas ciudadanas como la Fundación Zadorra para la promoción de la actividad agraria profesional mediante propuestas como el proyecto de transición agroambiental Ekolur 2005-2008 o la colaboración con el Gobierno Vasco en la estrategia Interreg 'Sustainable cities and regional food strategy'. Además, la mesa del Zadorra, grupo de trabajo surgido del Consejo Sectorial de Medio Ambiente, está desarrollando un proceso de debate y de análisis sobre iniciativas y experiencias de agricultura ecológica en el entorno del río Zadorra.

Se trata de proyectos que comparten muchos objetivos con los que proceden del ámbito institucional, sobre todo los relacionados con aspectos como la promoción de la Agricultura Ecológica y la formación en su práctica, pero que introducen elementos novedosos e interesantes relacionados con la incorporación de jóvenes agricultores y con la producción y el consumo local.

La incorporación de jóvenes agricultores sería una respuesta que permitiría frenar el proceso de envejecimiento de los agricultores y ganaderos de Vitoria-Gasteiz. Lograr que una parte significativa de la demanda de alimentos de la población se satisfaga con productos locales y cultivados con métodos respetuosos con el medio ambiente sería, sin duda, una medida que mejoraría significativamente la sostenibilidad de la actividad agraria.

8.4. Respuestas en el ámbito del medio urbano

8.4.1. Iniciativas para el ahorro energético y de materiales en el sector edificación y vivienda: el CTE como marco

La buena calidad general del parque edificado ha empezado a traducirse también en la integración explícita de los criterios bioclimáticos en la edificación en el caso de los nuevos desarrollos. En el campo de los programas específicos dirigidos al ahorro energético y de materiales, es de esperar que la aplicación obligatoria del nuevo Código Técnico de la Edificación contribuya a generar avances significativos.

A este respecto, la Estrategia de Vitoria-Gasteiz para la Prevención del Cambio Climático incluye una amplia batería de medidas destinadas al ahorro y a la eficacia energética en la edificación, el planeamiento y la urbanización, haciendo especial hincapié en el sector residencial y en el nuevo CTE. En cuanto a este último, la estrategia se propone específicamente "elevar los estándares de eficiencia energética por encima de los requerimientos mínimos del nuevo Código Técnico de la Edificación, en cuanto al aislamiento, la calidad de los elementos, la inercia térmica, la calidad de las instalaciones y el uso de energías renovables".

Entre las medidas se hace referencia a la inclusión de sistemas solares térmicos para ACS, a través de una Ordenanza Municipal para la Gestión de la Energía, y en el diseño de la envolvente de los edificios, así como a la creación de un directorio de materiales locales, pero el conjunto cubre una amplia gama temática:

fomentar el incremento en los estándares de la edificación, especialmente en lo relativo a la gestión de las aguas pluviales y grises, la gestión de los residuos, y el diseño contra los cambios introducidos por el clima; exigir en las promociones públicas los estándares energéticos razonablemente más altos; obligar a la certificación energética de todas las viviendas nuevas y de las rehabilitaciones integrales; informar de las características energéticas del edificio a los compradores; informar a los propietarios de viviendas con sistemas solares del uso adecuado de los mismos y de la necesidad de su mantenimiento periódico.

En el caso del agua, el objetivo correspondiente al programa del Sector Residencial del PIAA es favorecer la introducción de modificaciones técnicas en los equipos y dispositivos de agua de los hogares (fontanería, grifería, electrodomésticos, etc.) que mejoren la eficiencia en el uso del agua doméstica. El programa se inició en 2005 con una campaña de comunicación y promoción de productos ahorradores de agua.

8.4.2. Los planes para la revitalización del Casco Medieval

El Plan Especial de Rehabilitación Integrada del Casco Medieval y el Ensanche Neoclásico (1981-1991), a pesar de haber conseguido paliar los síntomas más graves de deterioro del casco iniciado durante las dos décadas anteriores, no llegó a satisfacer los objetivos propuestos de autorrecuperación física y social. Entre las medidas adoptadas se había llevado a cabo la peatonalización del casco en 1986, pero el proceso de estancamiento posterior llevó a que el control se relajara y el tráfico motorizado comenzara a invadir de nuevo el espacio. Con el fin de hacer frente a las nuevas circunstancias, el PGOU del 2000 remitía la actuación en el casco medieval a la aprobación de un nuevo Plan Especial de Reforma Interior (el nº 1 del PGOU), estableciendo las condiciones mínimas de edificación en función de las tipologías existentes. Mientras no se aprobase la revisión del PERI, el PGOU establecía la vigencia del texto refundido de 1988 correspondiente al anterior PERI, así como de las modificaciones puntuales aprobadas con posterioridad.

En 1994 el Departamento de Centro Histórico se transformó en la Agencia de Renovación Urbana y Vivienda de Vitoria-Gasteiz, una sociedad anónima, y se inició la gestión de sus intervenciones por parte de Departamentos y Servicios del Ayuntamiento. La Agencia intervino a través de sus programas no sólo en el casco sino en otros barrios de la ciudad.

Estas circunstancias, unidas a la declaración en 1997 del Casco Medieval de Vitoria como Bien de Interés Cultural (BIC) aconsejaron acometer por fin la tan dilatada revisión del PERI. Los trabajos, dirigidos por Ángel Morúa y Juan Adrián Bueno, se iniciaron en 1998 con la puesta al día de la información y se prolongaron, con importantes interrupciones, hasta el año 2002.

A lo largo de este proceso se produjo el inicio de un importante cambio sociológico, con la eclosión del fenómeno inmigratorio y la creación en 2001 de una comunidad magrebí en el casco. Entre las causas de la concentración de inmigrantes en el casco estaba el precio más reducido en venta y en alquiler de la vivienda con relación al resto de la ciudad. La presencia allí de las tres únicas mezquitas de la ciudad contribuyó también al mayor peso de la inmigración magrebí¹⁰⁶.

Aparte de cumplir un papel de protección y catalogación del casco como BIC, el PERI parte de la concepción del centro medieval como una pieza fundamental para la imagen y la proyección de la ciudad. Se busca la revitalización a través de la diversidad de usos, otorgando especial importancia a los usos culturales y administrativos ligados al patrimonio edificado, y la creación de elementos de atracción de la actividad comercial. La rehabilitación de la Catedral Vieja de Santa María queda integrada dentro del plan como una de las operaciones clave y, bajo la forma del Plan Director de Restauración de la Catedral, y la dirección de J. I. Lasagabaster, se convierte, de hecho, en una operación ejemplar desde el punto de vista de los instrumentos técnicos y las innovaciones tecnológicas puestas en juego, así como por su gestión y su política de comunicación.

Las intervenciones de reforma previstas por el PERI se extienden a 800 viviendas del casco. Se le otorga un papel fundamental a la movilidad, incidiendo, por una parte, en la privilegiada accesibilidad peatonal de un casco que, al contrario que en otras ciudades, ha mantenido su posición central debido al modelo radioconcéntrico de crecimiento característico de Vitoria y, por otra, intentando hacer frente a las dificultades generadas por las acusadas pendientes de su viario transversal, mediante la inserción de rampas mecánicas y ascensores.

Con el fin de evitar el tráfico en el interior del casco, se propone un aparcamiento subterráneo de cuatro plantas en la zona del Campillo Sur, con un túnel de acceso desde la calle Marqués de Estella y un edificio multiuso situado encima. Dentro del documento aprobado se sugiere que dicho edificio podría estar

¹⁰⁶LKS Plan estratégico para la revitalización del Casco Medieval de Vitoria-Gasteiz. Tomo I. Reconocimiento de la situación de partida. Documento de trabajo. Septiembre 2005, Pág. 41.

rematado por una torre observatorio, la denominada “quinta torre”, concebida como un elemento de arquitectura-signo destinado a atraer la atención hacia el casco. En cualquier caso, este elemento aparece solamente sugerido en cuanto a volumen capaz, sin que forme parte de las operaciones inmediatas. Otros proyectos ligados al PERI son el derribo del Gaztetxe (actualmente un centro contracultural autogestionado por colectivos de jóvenes), para erigir en su lugar un museo dedicado a la obra del fotógrafo alavés Alberto Schommer o la creación de un paseo junto a la muralla, que se pretende revitalizar como elemento histórico.

La aprobación inicial se produjo en mayo de 2002, pero el proceso de tramitación se prolongó otros tres años hasta el año 2005, entre otras cosas por el gran número de alegaciones recibidas. Entre los temas más conflictivos figuraban la torre del edificio multiuso, por su impacto en el perfil tradicional de Vitoria, la demolición del Gaztetxe, la idea de paseo junto a la muralla, y la localización de las escaleras y rampas de subida a los cantones. Una vez atendidas gran parte de las alegaciones, la aprobación inicial se produjo en abril del 2005.

En el caso del Gastetxe, se ha desdoblado en dos fases la construcción del aparcamiento subterráneo, retrasándose la posible demolición a la segunda fase. En cuanto a la quinta torre, el hecho de que no sea un elemento básico del proyecto urbano, hace que el debate al respecto no adquiriera por el momento tintes conflictivos. En el caso de los conflictos en torno al paseo de la muralla están más bien relacionados con la gestión de la operación, pues el proyecto requiere la expropiación de varias de las parcelas contiguas al paño que se desea hacer visible. Desde el punto de vista de la recuperación y puesta en valor del patrimonio edificado, la operación parece justificada en cuanto a su interés general.

El 2006 se terminó la elaboración del Plan estratégico para la revitalización del Casco Medieval, que recoge el PERI correspondiente al casco Medieval y otras iniciativas, como el Plan de Inmigración, el Plan Joven y el PERECA (Plan Especial de Reactivación Económica del Casco Antiguo). Las estrategias consideradas, en cuanto a intenciones y líneas de actuación, responden adecuadamente a los criterios de integración, mezcla de usos, diversidad y movilidad peatonal, pero no aparece tan clara la voluntad de evitar los fenómenos de expulsión/sustitución de la población local, como ya hemos señalado en el capítulo de impactos.

En lo que respecta a las propuestas en el ámbito de la movilidad, se puede decir que, en cuanto a su filosofía, encajan en general con los criterios de sostenibilidad expresados en el presente informe, como por ejemplo las mejoras relativas a la calidad peatonal (red peatonal y progresiva peatonalización del casco) y a la accesibilidad al transporte público de superficie. Hay dos aspectos, sin embargo, que deben ser analizados con más detalle. El primero es la política de aparcamiento del casco medieval, en la que es crucial la localización, el número y el modelo de gestión de las plazas. La localización y el número por cuanto se trata de ofrecer la posibilidad de utilizar el automóvil pero no de estimularla indiscriminadamente. La gestión, por cuanto no es suficiente con diferenciar las necesidades de aparcamiento de los residentes de las que tienen los visitantes o los comerciantes, sino de propiciar la competitividad de las alternativas al automóvil (a pie, en bici y en bus) disuadiendo los usos menos consistentes del mismo. La suma de todos esos elementos determinará la mayor o menor idoneidad de las propuestas para que el casco se convierta en una pieza de una estrategia de movilidad sostenible.

El segundo aspecto que requiere un análisis más detallado es la propuesta de sistemas mecánicos de acceso al casco, es decir, de diversas opciones de transporte público vertical (rampas y escaleras mecánicas y ascensores) en los cantones. Las mejoras tecnológicas, en la fiabilidad y en el coste de estos sistemas han impulsado una auténtica “fiebre” de implantaciones en la Comunidad Autónoma del País Vasco. En ocasiones, sin embargo, estas instalaciones no responden a una estrategia de modificación del modelo de movilidad, sino a una oferta infraestructural adicional. Cuando así ocurre y no hay cambios en el patrón de desplazamientos, el resultado para la sostenibilidad es mucho más dudoso. Téngase en cuenta, por otra parte, que algunos de estos sistemas tienen un coste considerable de construcción y mantenimiento, requiriendo en su ciclo global un consumo energético relativamente elevado. Por todo ello, los sistemas de transporte público vertical deben ponderarse en relación a su capacidad de apoyar las redes de itinerarios peatonales, ciclistas y de transporte público, formando una alianza en la que cada medio de transporte se emplea en el ámbito en el que resulta más eficaz para alcanzar los objetivos de la sostenibilidad urbana¹⁰⁷ En el caso de Vitoria-Gasteiz, ya se han inaugurado las rampas de la del Cantón de la Soledad y la del cantón de San Francisco Javier. En estos momentos, se baraja la posibilidad de instalar una nueva escalera mecánica en el Cantón de las Carnicerías y de tres ascensores para completar el sistema.

¹⁰⁷ “Transporte público vertical. Breve guía para la reflexión sobre ascensores y escaleras mecánicas en la ciudad de Donostia-San Sebastián”. gea21. Concejalías de Movilidad y Participación Ciudadana del Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián. mayo 2006.

Otro aspecto sobre el que conviene llamar la atención desde la óptica de la sostenibilidad urbana es el de la clara ausencia de atención tanto en el PERI como en el Plan de Revitalización, a los aspectos bioclimáticos y de metabolismo urbano de la edificación (aislamientos de huecos y fachadas, ventilación cruzada, uso de la energía solar, inserción de redes separativas de agua, uso de materiales ecológicos), y del espacio urbano (adecuación de usos a las condiciones de confort bioclimático exterior, con especial atención a las necesidades de la población infantil, posibilidades de naturalización y esponjamiento, previsión de aparcamientos para bicicletas), aspectos que, en consonancia con las directrices de la Estrategia para la Prevención del Cambio Climático, deberían ser objeto de planes de acción y programas específicos para no quedar reducidos a una mera cuestión anecdótica.

8.4.3. Políticas para la reutilización de suelo y la reestructuración con usos mixtos de los espacios industriales en desuso

A partir del año 2004 se incorporaron en la Agenda 21 los nuevos indicadores de consumo de suelo, haciéndose en cierta medida explícita como tendencia deseable el "aumento de las nuevas construcciones sobre suelo artificializado y abandonado". Sin embargo, entre las iniciativas reseñadas en este sentido en el Boletín de 2006, sólo se indica la "recuperación de suelos contaminados en terrenos ocupados por gasolineras", lo cual, en términos cuantitativos no supone una tendencia relevante.

El esfuerzo por incrementar la densidad edificatoria y con ello favorecer los criterios de compacidad, accesibilidad y convivencialidad, tal como lo aconsejaban los indicadores esgrimidos por la Agenda 21 Local (Boletín 2004) se ha traducido en un incremento del número de viviendas previsto en Salburua y Zabalgana en lugar de en una disminución del suelo ocupado por el mismo número de viviendas o una disminución simultánea del número de viviendas y de la superficie de suelo ocupado, tal como hemos visto al analizar la Agenda 21.

En el ámbito del planeamiento no existen políticas ni estrategias generales destinadas a incentivar la reutilización de suelo. El planteamiento que se propone en diversos documentos municipales (Plan Estratégico, PGOU...) es de remodelación de los ámbitos industriales de borde y de las zonas interiores que van quedando obsoletas o vacías para la introducción de zonas terciarias de servicios a las empresas o industrias de bajo impacto compatibles con la función residencial.

Como proyecto piloto está en fase de diseño la transformación a zona de usos mixtos de un área de 17,32 ha perteneciente al polígono de Betoño.

Para incentivar estas políticas de reutilización, aunque en general no formen parte explícitamente de las políticas ambientales, las actuaciones de la CAPV deberían enmarcarse en los objetivos de sostenibilidad que define la Estrategia Ambiental Vasca 2002-2020 y tanto las actuaciones sugeridas por el PTS de Creación de Suelo como las iniciativas locales deberían ajustarse a los valores y cumplir los objetivos de esta estrategia por el desarrollo sostenible.

En cualquier caso, la definición del carácter y ubicación de los espacios económicos es uno de los aspectos en los que es necesario un claro replanteamiento de unas pautas de localización que han estado fuera de control en los planteamientos urbanísticos. Seguramente es uno de los espacios en que es necesario un diálogo entre los diversos agentes a la búsqueda de soluciones que combinen la viabilidad para los agentes económicos y la mejor interrelación con los espacios urbanos y el territorio.

Mientras tanto, algunas iniciativas privadas se están desarrollando superando el carácter industrial exclusivo de los espacios de actividad económica existente. Por ejemplo, el polígono de Gamarra acoge una iniciativa privada de oficinas desarrollada por la empresa inmobiliaria INBISA. O la concentración de las oficinas de Daimler-Chrysler (Mercedes) en un edificio terciario dentro de su recinto empresarial.

Los estudios realizados por GILSA reflejan las medidas que las empresas desearían para el tejido industrial. Se destacan los déficits en la red viaria interna y en el acceso y estacionamiento de vehículos, de relación entre las diferentes áreas industriales y de relación con la ciudad. Temas como el mantenimiento y la limpieza de los espacios de actividad económica, su señalización o el acceso en transporte público son también destacados en este análisis desde la dirección de las empresas. La percepción es muy similar en temas en los diversos polígonos, a pesar de sus diferencias objetivas por tamaño, antigüedad y situación relativa respecto a las áreas urbanas. Es de señalar que muchas de estas medidas encajan bien con los criterios de sostenibilidad que propician la mezcla de usos, inserción urbana y la reutilización de suelo.

8.5. Respuestas en el ámbito de la movilidad

El modelo de desplazamientos de Vitoria-Gasteiz ha sido hasta ahora un ejemplo excelente de las limitaciones que presenta una planificación y gestión de la movilidad que, a pesar de haber incorporado algunas medidas alternativas al uso del automóvil, no ha sido capaz de integrar, profundizar y sistematizar en el conjunto de políticas que permitirían dirigirse hacia un modelo más “sostenible”.

En particular, no se ha considerado en toda su profundidad una de las “leyes” de la movilidad sostenible refrendada en el ámbito internacional y nacional: la necesidad de combinar simultáneamente medidas de estímulo de los medios de transporte alternativos y medidas de disuasión del automóvil. Las respuestas previstas por las diferentes instituciones y, en particular, por el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, han ofrecido en ocasiones perfiles contradictorios o con múltiples incertidumbres en relación a sus consecuencias para la sostenibilidad.

Desde los años ochenta del siglo pasado Vitoria-Gasteiz ha ido implantando numerosas políticas y medidas que se inscriben en lo que hoy se denomina como movilidad sostenible: peatonalización de calles, mejora de cruces para peatones, vías y aparcamientos para bicicletas, protección del transporte colectivo, restricciones de aparcamiento, crecimiento urbano compacto, etc. Políticas y medidas que, sin embargo, no han sido suficientes para evitar las crecientes fricciones entre movilidad y sostenibilidad.

La revisión de las actuaciones indica que no se ha producido una respuesta global y sistemática al reto ambiental y social de la movilidad. El carácter pionero de algunas de las intervenciones se ha visto contrarrestado con la falta de profundización y la complementariedad entre todas ellas. En los últimos años, diversos documentos de planificación o regulación de la actividad en el municipio han coincidido en señalar dichas carencias o han contribuido a poner sobre la mesa de debate nuevas medidas o instrumentos que pretenden paliar los conflictos ambientales y sociales de la movilidad. Junto al Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público, destacan al respecto los documentos de carácter más general y estratégico como el propio PGOU 2000, la Agenda 21 Local o el Plan Estratégico-Director, sin olvidar los documentos que, desde una perspectiva más sectorial, también intervienen en la configuración del modelo de movilidad: Plan Municipal

de Gestión de la Calidad del Aire, Ordenanza de Gestión Local de la Energía, Estrategia de Vitoria-Gasteiz para la prevención del Cambio Climático y el Plan Local de la Energía.

En todos esos documentos se puede apreciar tanto la intención de contribuir a un modelo más sostenible de movilidad, como la falta de un marco específico de reflexión e intervención. No es así de extrañar que los grandes proyectos para la movilidad en marcha (línea y estación de alta velocidad ferroviaria, soterramiento o supresión del ferrocarril actual, tranvía, estación intermodal, conexiones viarias) y algunos de los de carácter más local (aparcamientos, rampas mecánicas) ofrezcan aún un perfil ambivalente que podría decantarse claramente por la insostenibilidad en ausencia de una política de movilidad sostenible integral.

8.5.1. Políticas municipales de gestión del viario

Vitoria-Gasteiz es uno de los pocos ejemplos de ciudades españolas en donde la gestión del viario ha permitido durante varios lustros mejores condiciones para la circulación de los automóviles sin que, paradójicamente, se eludieran ciertas reformas favorables a los demás modos alternativos (peatones, bicicletas y transporte público). En términos relativos no existen grandes problemas de congestión circulatoria. Una cuestión diferente es la de si esa gestión circulatoria debería haber sido más o menos favorable al automóvil privado y si las mejoras de los medios alternativos han tenido la profundidad y la extensión suficiente.

Desde el enfoque de la sostenibilidad los resultados de la gestión viaria son evidentemente mejorables, tal y como se ha visto en el apartado de impactos: hay importantes consumos de energía y materiales, de emisiones de gases invernadero y contaminantes; hay ruido urbano y accidentes causados por el tráfico, etc. En pocas palabras, existe un exceso de circulación de automóviles privados. Además, la ciudad se encuentra en una encrucijada en materia de modelo de movilidad como consecuencia no sólo del salto de escala que se está produciendo, sino también como resultado de la perspectiva generada por los proyectos en marcha (tranvía, ferrocarril, estación intermodal). De ese modo, se plantea ahora la necesidad de establecer un nuevo rumbo en la gestión del viario que asimile los cambios a partir de objetivos que, necesariamente han de incorporar sustantivamente la sostenibilidad.

En la última década, los dos documentos principales de referencia respecto a la gestión del tráfico anuncian los cambios derivados del aumento de escala, población y motorización y como solución abundan en esa idea de mejorar todos los medios de transporte. Así lo hace tanto el Plan Integral de Tráfico de Vitoria-Gasteiz (1997)¹⁰⁸ como el documento titulado "Propuesta básica de tráfico (2000)"¹⁰⁹. Este doble propósito de seguir aumentando la capacidad del viario para el automóvil y conseguir un cambio en el papel de los diferentes modos de transporte, es lo que la experiencia nacional e internacional muestra como contradicción insoslayable. En el contexto actual de Vitoria-Gasteiz la apuesta por la sostenibilidad debe ser clara en la fijación de límites a la capacidad del viario, tanto en lo que se refiere a la creación de nuevas vías como a las existentes; no es conveniente confiar en exclusiva en la política de aparcamiento para garantizar la disuasión del automóvil.

Hay que referirse también a la gestión del viario desde el punto de vista de la velocidad de circulación y de la seguridad vial. También en este aspecto se han realizado en Vitoria-Gasteiz experiencias de calmado del tráfico, con introducción de dispositivos de amortiguación de la velocidad, radares y cámaras para grabar a los vehículos que se saltan un semáforo en rojo. En los últimos años el Gabinete de Tráfico del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz planteó un programa de instalación de pasos de cebra sobre "lomos" o sobreelevados para preservar los itinerarios peatonales en diversos barrios de la ciudad.

El calmado del tráfico es una estrategia fundamental en las políticas de movilidad sostenible. La reducción de velocidad no tiene por qué significar un incremento en las emisiones contaminantes y el consumo energético de los vehículos, pues si se gestiona adecuadamente tiende a evitar las formas más agresivas y despilfarradoras de conducción.

Lo que falta a este respecto es una estrategia global de calmado del tráfico y seguridad vial, vinculada a la política de movilidad sostenible, que establezca los criterios y objetivos de las actuaciones y que las coordine y programe en combinación con una nueva orientación del diseño viario general favorable a los modos de transporte sostenibles.

8.5.2. Políticas municipales de aparcamiento

Vitoria-Gasteiz es también pionera en algunas facetas de la política de aparcamiento y, en particular, de la regulación del uso del espacio público a través del sistema OTA, que inició su andadura en la ciudad en 1983 extendiéndose a unas 1.700 plazas del casco viejo y ensanche. Posteriormente, en 1988 y en 1995 se realizan ampliaciones del área regulada, mientras que en 1999 se implantan los parquímetros. Sin embargo, como también ocurre en otras ciudades, el aparcamiento en Vitoria-Gasteiz es uno de los aspectos más grises y contradictorios de la política de movilidad municipal.

De hecho, no ha existido una formulación completa y coherente de lo que debería ser una estrategia de aparcamiento vinculada a una de movilidad; y está claro que no hay política de movilidad sin política de aparcamiento y viceversa. La doble alma de la política de movilidad del municipio se aprecia también al analizar las medidas ejecutadas y proyectadas en relación al aparcamiento de vehículos motorizados.

En realidad la política de aparcamiento de Vitoria-Gasteiz parece haberse construido por acumulación de decisiones aisladas, sin un esquema director que las haga coherentes entre sí y coherentes con las más generales de movilidad o de transporte público. Síntoma de ello es la propia dispersión de las competencias en esta materia. Así, por ejemplo, la empresa de autobuses municipal (TUVISA) tiene encomendada la gestión de algunos aparcamientos¹¹⁰, pero obviamente no puede ejecutar una política orientada a determinados objetivos pues carece de directrices al respecto o autonomía para decidir tarifas o fórmulas de explotación más favorables, por ejemplo, al uso del autobús.

Como expresaba un documento técnico municipal¹¹¹: "La gestión del aparcamiento ha de ser global". Global y coherente con una estrategia de movilidad, para lo cual se deben establecer los criterios correspondientes, los cuales, si se corresponden con la movilidad sostenible, buscarán evitar desplazamientos indeseados y estimular el uso de los medios de transporte alternativos al automóvil.

En ese sentido se han echado en falta directrices adecuadas e interrelacionadas entre sí para los siguientes elementos:

¹⁰⁸ Memoria. Julio de 1997. IDOM. Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz

¹⁰⁹ Redactado por el Gabinete de Tráfico del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz

¹¹⁰ En la actualidad gestiona el de Artium y el de la calle Arka. Además, a partir del año 2003, TUVISA se ha ocupado de los trámites correspondientes a la cesión por 50 años y al alquiler de las plazas de aparcamiento de los Parkings Artium, Molinuevo y Zaldiaran, propiedad del Ayuntamiento

¹¹¹ Propuesta básica de tráfico". Gabinete de Tráfico. 2000

- El aparcamiento de los residentes, tanto en el centro como en los barrios periféricos, que tiene que ver con otros aspectos como la política tarifaria de la OTA, los estándares de plazas por vivienda y otros usos de la normativa urbanística, la política tarifaria de vados y la propia estrategia de utilización del espacio público.
- El aparcamiento de rotación. En los últimos años se han propuesto o desarrollado proyectos de aparcamientos de rotación que resultarían en cierto modo contradictorios con el propósito de reducir la presión del tráfico hacia el centro urbano.
- La regulación de la OTA, que requiere una reforma adaptada a los criterios de sostenibilidad.

En relación a este último elemento de la política de aparcamiento, llama la atención, por ejemplo, la gratuidad de la OTA para residentes y algunos vehículos de comerciantes. El Ayuntamiento está emitiendo con esa política un mensaje que se resume en que el residente tiene “derecho” al espacio público; un mensaje negativo en relación a la movilidad sostenible.

8.5.3. Políticas municipales de transporte público

Justificadamente o no, existe una sensación bastante extendida de fracaso en relación al transporte público regular. Un sistema que recibe sin embargo bastante atención y esfuerzos por parte de la compañía y el propio Ayuntamiento; esfuerzo que realizan también los propios ciudadanos a través del pago de sus impuestos.

No es éste el lugar para revisar la adecuación de los principales rasgos de los servicios de TUVISA a la demanda, como son los horarios, el trazado de líneas, la frecuencia y los precios. Ya se han realizado previamente análisis de ese tipo entre los que destaca el “Plan Director de TUVISA 2004”¹¹². Hoy cabría añadir algunos otros aspectos como la congestión en algunos servicios, la falta de una estructura ágil para buscar y negociar nuevos mercados (por ejemplo en polígonos y centros de empresa o núcleos rurales y periféricos), las duplicidades, la extensión excesiva de itinerarios, etc.

Más allá de ese diagnóstico funcional, lo que aquí procede es señalar algunos de los retos con los que se enfrenta el transporte público en Vitoria-Gasteiz desde

el enfoque de la sostenibilidad. A ese respecto, hay que hacer una primera reflexión sobre el propio concepto de transporte público, que desvía la atención hacia una parte de los desplazamientos motorizados no realizados en automóvil privado, obviando la consideración de otras formas de transporte colectivo y, en especial, del transporte discrecional de empresa y escolar.

Paradójicamente, se están retirando servicios de transporte colectivo en empresas de los polígonos de Vitoria-Gasteiz en un momento en que van a estimularse o incluso ser obligatorios los planes que seguramente propondrán el reforzamiento de dichos servicios. En efecto, además de las iniciativas de varias Comunidades Autónomas en esa dirección, la Estrategia Española de Ahorro y Eficiencia Energética (E4) tiene previsto financiar parte de los costes de la realización de Planes de Transporte de Empresas dirigidos precisamente a alcanzar patrones más sostenibles de acceso a los puestos de trabajo¹¹³.

Ese contexto de cambio en el desplazamiento al trabajo puede ser una oportunidad para introducir los servicios regulares de TUVISA en ese mercado y romper las limitaciones con las que se ha encontrado la compañía tradicionalmente para dar una oferta adecuada a dichos desplazamientos¹¹⁴; limitaciones que tienen ver con los horarios y las frecuencias pero también con el tratamiento del viario.

Se refuerza la idea de que las causas del desequilibrio mencionado entre inversión pública y resultados de viajeros son múltiples y deben tratarse de una manera integral, incluyendo el análisis riguroso de facetas como, por ejemplo, la propia política tarifaria establecida por el Ayuntamiento¹¹⁵.

Desde la perspectiva de la sostenibilidad, la cuestión no es sólo económica, sino también de eficacia ambiental y social del funcionamiento de los autobuses. En la actualidad, dada la baja ocupación media de los servicios, el consumo energético por viajero y kilómetro recorrido es elevado en comparación con el existente en otras redes de autobuses urbanas. Hay que tener en cuenta, además, que la política tarifaria puede tener como consecuencia la succión o trasvase indeseable entre modos de transporte, tal y como ha ocurrido en TUVISA en los últimos años. En cualquier caso, el nivel de ocupación está señalando un problema estructural

¹¹² Informe final. Febrero de 2004. Trakteplan. S.L. y TSS. En este documento se menciona la existencia de un estudio de 1998 en donde se planteaban los efectos de la falta de adecuación de la oferta a las demandas en los nuevos crecimientos; un estudio cuyas recomendaciones, al parecer, no fueron aplicadas.

¹¹³ Plan de Acción 2005-2007 de la Estrategia E4. Ministerio de Industria, Turismo y Comercio. IDAE, 2005. El Plan de Acción prevé una inversión de 147 millones de euros en la elaboración de Planes de Transporte en Empresas.

¹¹⁴ Ese nuevo campo de servicio no debe suponer un nuevo quebranto de la economía de la empresa operadora, sino ser el resultado de un planteamiento global (Plan de Transporte a los polígonos industriales) que incluya mecanismos de financiación apropiados, en los que no sólo los usuarios sino también las empresas participen; al estilo de lo que ocurre en algunos países como Francia, en donde los beneficiarios del transporte público –empresas incluidas– contribuyen a su mantenimiento.

¹¹⁵ La gratuidad alcanza a los menores de 5 años, pensionistas, parados y personas con discapacidad reconocidos los servicios de bienestar social del Ayuntamiento.

del servicio (o de la movilidad) por cuanto no se adapta adecuadamente a la demanda existente. Adaptación que tiene que ver indudablemente con elementos vinculados al modelo de movilidad y, también, al modo en que se gestiona el viario y el aparcamiento.

En particular, hay que destacar tres factores que siguen siendo cruciales para la velocidad comercial del servicio: las interrupciones derivadas de la mezcla con el tráfico; las interrupciones derivadas de la regulación semafórica; los trazados de las líneas derivados de la gestión unidireccional de algunas calles.

Todos esos factores deben ser objeto de medidas específicas inscritas en el Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público, el cual debe afrontar también otros retos del transporte público señalados más arriba, como la adaptación a ciertos nichos del mercado (transporte a polígonos y centros de empresa) y, también, la implantación de soluciones novedosas de transporte en los núcleos periféricos del municipio¹¹⁶.

Para finalizar, hay que recordar que la llegada del tranvía va a transformar completamente la red de autobuses, su rendimiento económico y ambiental, y su eficacia social. Téngase en cuenta que precisamente serán las líneas de mayor rentabilidad económica y ambiental las que sean sustituidas por el nuevo modo de transporte.

8.5.4. Las políticas peatonales, las Sendas Urbanas y el Plan de Vías Verdes

Vitoria-Gasteiz es una de las primeras ciudades españolas en peatonalizar calles del centro urbano y en la preocupación por la comodidad y seguridad del peatón en sus desplazamientos. A finales de los años setenta ya contaba con una pequeña área cerrada al tráfico¹¹⁷, pero es posteriormente, durante las décadas de los ochenta y noventa, cuando destacan las peatonalizaciones del centro comercial, institucional e histórico. En 1996 había ya una superficie peatonalizada de 110.000 metros cuadrados¹¹⁸. Y desde entonces se han incorporado o están en proceso de incorporación al espacio peatonal otras calles, dotando a Vitoria-Gasteiz de una de las más extensas superficies peatonales de las ciudades peninsulares.

Las mejoras peatonales no se han restringido al cierre de calles a los vehículos, sino que incluyen ampliaciones de

acera, implantación de mobiliario urbano y arbolado y, lo más singular, un tratamiento especial favorable al peatón en buena parte de las intersecciones semaforizadas de la ciudad, la denominada "fase de protección peatonal" o "fase peatonal". Esta medida consiste en establecer una fase semafórica simultánea exclusiva para el peatón en todos los cruces de viandantes de la intersección, de manera que en dicha fase los peatones pueden cruzar en todas las direcciones.

La evaluación del sistema es compleja, pero lo que hay que evitar, desde el enfoque de la sostenibilidad, es justificar la supresión de la fase peatonal en aras de una mayor capacidad generalizada del viario, pues precisamente es el control de la capacidad el instrumento que, junto al aparcamiento, puede conducir a un modelo de movilidad más apropiado para los modos de mayor compatibilidad ambiental y social.

Se comprueba con ese debate sobre la semaforización que la mejora de las condiciones de circulación peatonal no se circunscribe a las peatonalizaciones, es decir, a la creación de calles exclusivas para los viandantes, sino que se extiende a todo el tejido urbano, a las aceras y, sobre todo, a esos puntos de mezcla de peatones y vehículos que son los cruces.

Ése es precisamente el sentido de los itinerarios peatonales, conjuntos articulados de tramos de vías e intersecciones en los que el peatón recibe especial atención y prioridad de manera que pueda circular y estar en ellos de modo cómodo y seguro. Frente a la idea de las calles peatonales, los itinerarios resultan ser un instrumento a la larga de mucho más calado para modificar las pautas de movilidad de un municipio¹¹⁹. La red de itinerarios peatonales es una laguna de la política de movilidad de Vitoria-Gasteiz para la que el Plan General vigente no ha dado una respuesta suficiente. Y ello a pesar de que a través del proyecto de Sendas Urbanas la ciudad se ha dotado de una red de itinerarios peatonales de carácter recreativo, cultural y naturalístico que podrían servir perfectamente de elemento dinamizador y embrión de la red completa destinada a los desplazamientos cotidianos.

En efecto, las Sendas Urbanas se están configurando como uno de los proyectos de referencia realizados en Vitoria-Gasteiz desde la perspectiva de la sostenibilidad, pues pretende dotar a la ciudad de unas vías preferenciales para los modos de desplazamiento

¹¹⁶ Existen ya sólidas experiencias de transporte "rural" o dirigido a núcleos de baja densidad de población, basadas en la adaptación de los servicios a demandas bajas, mediante adecuación de los vehículos, los horarios y el método de acceso (por ejemplo a través de una demanda realizada mediante sistemas de telecomunicación). El manual "Rural Transport Handbook", elaborado a través del proyecto europeo ARTS (Actions on the Integration of Rural Transport Services) dentro del quinto programa marco de la UE- competitividad y crecimiento sostenible, ofrece pistas para la reflexión acerca de estos servicios.

¹¹⁷ Ya en 1977 había 5.000 m² de superficie peatonalizada en Vitoria-Gasteiz según la encuesta municipal recogida en "La calle: diseño para peatones y ciclistas". A. Mateos y A. Sanz. Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Madrid, 1982. En 1976 se peatonalizó la plaza de los Fueros y en 1980 la de la Virgen Blanca.

¹¹⁸ Según los datos del documento AGENDA LOCAL 21 DE VITORIA-GASTEIZ. Estrategias y acciones hacia la sostenibilidad. Departamento de Promoción y Empleo. Centro de Estudios Ambientales. Presentación en la II Conferencia Europea sobre Ciudades Sostenibles. LISBOA, Octubre de 1996.

¹¹⁹ Esta idea de itinerario peatonal está presente en la legislación de accesibilidad y en los Planes de Accesibilidad que realizan los municipios para adecuarse a dicha legislación y suprimir las barreras arquitectónicas y urbanísticas. En Vitoria-Gasteiz se redactó y aprobó un Plan de Accesibilidad en 2004.

más sostenibles, el peatón y el ciclista. Con ese fin se va realizando cada año el acondicionamiento de diversos tramos e intersecciones hasta alcanzar, en la actualidad, una longitud total de 44 km distribuidos en 10 rutas de las que 6 discurren por el sur de la ciudad y las 4 restantes por el norte.

El proyecto de las Sendas Urbanas tiene su continuación en el ámbito periurbano con el denominado "Plan de Vías Verdes de Vitoria-Gasteiz" que está siendo elaborado en estos momentos por el Centro de Estudios Ambientales como desarrollo de una de las actuaciones previstas en el Plan de Acción Ambiental de la Agenda 21 (2002-2007): el Plan Estratégico de Corredores Verdes.

8.5.5. Las políticas en relación con la bicicleta: vías ciclistas y servicio de préstamo

La carencia de un esquema general o un plan integral que atienda las necesidades cotidianas de los peatones se repite en el caso de la bicicleta, a pesar de la antigüedad con la que se iniciaron las actuaciones de infraestructuras ciclistas en la ciudad.

En efecto, el 15 de febrero de 1982 el pleno del Ayuntamiento aprobó una red básica de vías ciclistas para la ciudad¹²⁰, de unos 80 km de longitud, convirtiendo a Vitoria-Gasteiz en la primera ciudad española que planteaba este tipo de infraestructuras de modo general y amplio¹²¹. De ese modo, a lo largo de los años ochenta empezaron a construirse diversos tramos de vías ciclistas, aunque con un enfoque en principio limitado: los primeros estaban concebidos prioritariamente para uso recreativo, asociados a las zonas verdes, y posteriormente se inició la construcción de algunos en zonas urbanas¹²². La creación de vías ciclistas tuvo luego altibajos, alcanzando la red del municipio en la actualidad unos 36 km a los que se sumarán pronto otros 6 km en los nuevos barrios de Salburua y Zabalzana.

Llama la atención que más de veinte años después de los primeros esbozos de red viaria ciclista no exista aún un documento de planificación que sea capaz de marcar las pautas de trazado y diseño de las vías ciclistas. También en este sentido el Plan General de Ordenación Urbana vigente fue una oportunidad perdida pues, a pesar de pronunciarse con firmeza por la promoción de

este medio de transporte, remitió la acción de gobierno a un futuro Plan Especial de la bicicleta y la red de vías ciclistas que no se ha llegado a elaborar.

No es así de extrañar que se hayan detectado considerables carencias en materia no sólo de vías ciclistas sino de una política de promoción integral de la bicicleta. En relación a la red para bicicletas dichas carencias se resumen en las siguientes: falta de continuidad de la red; falta de atención en el diseño de los enlaces e intersecciones; exceso en el empleo de tipologías bidireccionales; errores de localización de la vía ciclista en la sección; problemas de señalización (no reglamentaria o confusa en ciertos casos).

Estas carencias han sido expresadas tanto en los estudios existentes como por parte de los propios usuarios¹²³ y explican parcialmente la tardanza con la que se está produciendo la extensión de este medio de transporte en la ciudad. En los últimos años, la combinación de varios factores ha permitido romper los techos de utilización de la bicicleta en la ciudad y generar fuertes expectativas de que la bici pueda convertirse en un medio normalizado de desplazamiento urbano cotidiano, al igual que está ocurriendo en otras ciudades próximas.

Entre dichos factores destaca el cambio de escala de la ciudad, que desborda el radio de acción del peatón pero permanece en el de la bicicleta; el incremento de las infraestructuras ciclistas (vías, sendas urbanas, aparcamientos); el incipiente cambio cultural favorable a esta modalidad de desplazamiento; y la aparición de una "masa crítica" de usuarios, que tiene el efecto de evitar la sensación de aislamiento y singularidad previa.

A este último factor ha contribuido poderosamente el servicio de préstamo de bicicletas implantado en 2004 por el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, cuyo mayor valor quizás ha sido, precisamente, el de extender la presencia de bicicletas en el paisaje urbano de la ciudad; mejorando con mucho los resultados de las experiencias realizadas en otras ciudades españolas como Córdoba y posteriormente Gijón.

Los miles de usuarios que han aprovechado el servicio¹²⁴ y el respeto a sus normas de funcionamiento han servido para generar confianza en que también en Vitoria-Gasteiz se puede establecer un nuevo papel para la bicicleta en un modelo de movilidad más sostenible.

¹²⁰ Elaborada a partir del documento titulado "Estudio previo sobre la implantación de una red de carriles bici en Vitoria-Gasteiz".

¹²¹ En los años cincuenta la bicicleta era en Vitoria-Gasteiz un medio de transporte común hasta el punto de que llegó a contar con una de las pocas vías exclusivas para ciclistas existente en España en aquella época, uniendo el núcleo central de la ciudad con el polígono industrial de Gamarra según se menciona en el artículo "La bicicleta en cuatro ciudades españolas". A. Sanz. Revista "Sin prisas" de ConBici. Separata del nº 25. Primavera de 1997.

¹²² "La bicicleta en la movilidad urbana. Vitoria-Gasteiz. Diagnóstico", realizado por Roberto Torres a través de un convenio de colaboración entre el CEA y el Departamento de Geografía, Prehistoria y Arqueología de la UPV/EHU. Abril de 2003.

¹²³ La asociación "Gasteizko Bizikletaroak-Ciclistas Urbanos de Vitoria-Gasteiz" señala que los "bidegorris están 'mal diseñados' y conforman una tela de araña 'inconexa y sin sentido' (El Correo, 9 de abril de 2006).

¹²⁴ Véase al respecto el informe "Servicio de Préstamo de Bicicletas del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz" elaborado por el Centro de Estudios Ambientales en enero de 2005.

8.5.6. El Avance del Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público y el Pacto Ciudadano por la Movilidad Sostenible

Quizás los adjetivos que más certeramente se pueden aplicar a las respuestas al reto de la movilidad sostenible planteadas desde la administración municipal hasta el momento sean los de innovadoras pero faltas de profundidad e integración. La orientación novedosa y positiva de algunas de las actuaciones se ha visto contrarrestada por la falta de calado y la descoordinación entre todas ellas.

En general, la política municipal de movilidad no ha ofrecido una respuesta global y sistemática al reto de la movilidad sostenible, sino actuaciones fragmentarias que obedecían a objetivos en ocasiones contradictorios.

Esta apreciación puede comprenderse mejor si se observan dos carencias combinadas que ha sufrido el municipio: la falta de un órgano administrativo que coordine la política de movilidad, diseñada hoy de modo disperso en el organigrama municipal; y la falta de un documento global que establezca los objetivos, las líneas de actuación y las propuestas municipales al respecto. En definitiva, la existencia de una propuesta integral de movilidad sostenible y de un ente de gestión que la desarrolle es la clave del futuro modelo de desplazamientos de la ciudad y de los resultados de los planes y proyectos en marcha.

Ésa es también la interpretación de la que han partido tanto el Avance del Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público en Vitoria-Gasteiz¹²⁵ como el Pacto Ciudadano por la Movilidad Sostenible¹²⁶, cuyos acuerdos se desarrollarán y concretarán en dicho Plan, tal y como se menciona en su justificación.

El Avance del Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público plantea los siguientes objetivos:

- Reorganizar el tráfico de tal forma que el vehículo de paso transite a través de una red viaria básica liberando las vías secundarias.
- Redefinir las redes de transporte público de cara a mejorar la eficiencia del sistema en términos de accesibilidad y cobertura.
- Consolidar una red de bicicletas, que manteniendo la mayor parte de los carriles existentes, establezca una serie de ejes principales y recorridos, de cara a la máxima utilización de la bicicleta como medio de transporte urbano.

- Configurar una red peatonal que minimice la coexistencia del peatón con el vehículo privado y permita a su vez conectar a pie los principales puntos de interés de la ciudad.
- Identificar las demandas infraestructurales de aparcamiento y de espacios necesarios para la gestión de la carga y descarga de mercancías.
- Reducir el impacto ambiental de la contaminación y el ruido en las calles.
- Aumentar la calidad del espacio público en términos de accesibilidad.

Para la consecución de estos objetivos se propone la jerarquización del viario a partir del concepto de "supermanzana", es decir, de recintos que engloban varias manzanas del tejido urbano en cuyo interior se suprime el tráfico de paso. La red denominada básica (perimetral a las "supermanzanas") soporta el transporte motorizado tanto privado como público, mientras que la red interior de las "supermanzanas" se transforma en términos de diseño y de regulación de usos, con velocidades muy reducidas de circulación y preferencia peatonal frente a los vehículos de acceso de residentes y mercancías.

En las siguientes etapas de elaboración del Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público se concretarán las redes de los diferentes modos de transporte sobre el esquema de "supermanzanas", atendiendo también a los diferentes proyectos urbanísticos que tiene la ciudad de aquí al año 2015.

8.5.7. Soterramiento y ferrocarril de alta velocidad

Las principales preocupaciones relativas a los grandes proyectos para la movilidad actualmente en marcha (AVE, soterramiento, tranvía, intermodal, conexiones viarias) tienen que ver con los fenómenos de inducción (generación de nuevos viajes previamente no contemplados) y succión (absorción de viajes por unos modos de transporte en detrimento de otros más apropiados) de desplazamientos, así como con el balance ambiental de cada proyecto. En varios supuestos se podría producir, como resultado de su puesta en marcha, un uso más extensivo del automóvil privado a expensas de modos de transporte sostenibles, y una ineficacia energética del transporte colectivo, por no alcanzar las tasas de ocupación imprescindibles.

Por consiguiente, la existencia de una propuesta integral de movilidad sostenible y de un ente de gestión que la

¹²⁵ Presentado en marzo de 2007 y elaborado por la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona para el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz.

¹²⁶ Firmado el 18 abril de 2007 por varias decenas de entidades ciudadanas y agentes sociales y económicos que habían participado en su elaboración.

desarrolle vuelve a ser la clave del futuro modelo de desplazamientos de la ciudad y de los resultados de los proyectos en marcha.

Tras las operaciones de permeabilización realizadas en los años noventa del siglo pasado, el trazado del ferrocarril vuelve a estar en candelerio en el debate urbano en combinación con el proyecto de ferrocarril de alta velocidad (la denominada "Y" vasca). Este proyecto, que está ejecutándose en sus primeros tramos, está teniendo una larga y controvertida trayectoria, uno de cuyos últimos hitos es la adjudicación, el pasado 31 de marzo, por parte de ADIF (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias) del primer tramo de plataforma de vía en Álava. Todavía quedan muchos aspectos técnicos y financieros que resolver por parte de las administraciones involucradas (Gobiernos Central y Vasco, Diputación Foral y Ayuntamiento), por ejemplo en relación a los tramos más complejos y caros como pueden ser los accesos a las ciudades y, en particular, a Vitoria-Gasteiz.

Los estudios para la futura línea de ferrocarril de alta velocidad en Vitoria-Gasteiz plantean un trazado soterrado de 7 km que permitiría suprimir el trazado actual y financiar parcialmente el nuevo con las plusvalías generadas por los 95.000 metros cuadrados resultantes de dicha operación. Este nuevo trazado soterrado incorporaría dos líneas de ancho internacional para la circulación de trenes de pasajeros y otra de ancho ibérico para las mercancías.

Este conjunto de actuaciones (nueva línea soterrada, supresión del trazado antiguo, creación de una circunvalación de mercancías) presenta, cuando se confronta con los criterios de sostenibilidad global y local, numerosos interrogantes sobre las consecuencias del nuevo ferrocarril para la sostenibilidad del modelo de movilidad interurbano y de la CAPV, sobre el impacto ambiental del nuevo trazado ferroviario, sobre las consecuencias en relación con la configuración de un servicio de cercanías y sobre las consecuencias para el modelo de movilidad que van a tener las opciones de uso y diseño del espacio abandonado por el ferrocarril actual. Obviamente, cada uno de esos interrogantes requiere un estudio profundo y pormenorizado. Sin embargo, sí es posible apuntar algunas reflexiones que permitan situar el debate en el terreno de la sostenibilidad.

En el marco de interpretación expresado más arriba, la operación ferroviaria prevista plantea la transformación del modelo de movilidad interurbana existente en las relaciones entre las tres grandes ciudades vascas.

Una cuestión a dilucidar, por tanto, es cuál es el perfil energético-ambiental del nuevo modelo en comparación con el actual. En términos de energía primaria no se puede dar por sentado que la alta velocidad sea más eficaz que las alternativas ofertadas por el autobús o por un ferrocarril convencional mejorado.

Para contrastar de manera rigurosa la eficacia de distintos escenarios de movilidad sería necesario plantear una metodología de análisis compleja, en la que se tuviera en cuenta una variedad de situaciones alternativas y fenómenos interrelacionados que tendrían como consecuencia un mayor o menor consumo energético: además del nivel de ocupación la eficacia energética depende de factores técnicos de los trenes (peso, tipo de electrificación, forma y longitud, recuperación energética en frenada, nº de plazas, etc), de factores técnicos de la línea (pendientes, curvas, estado) y, también, de factores operativos (número de paradas y distancia entre ellas, proceso de aceleración y frenada, velocidad máxima por tramo, etc).

La comparación entre el escenario actual y el escenario con ferrocarril de alta velocidad debe tener como hipótesis un nuevo reparto modal en el que se hayan considerado los fenómenos de succión e inducción que caracterizan la implantación de estas infraestructuras. La "Y" vasca no sólo va a trasvasar viajes del automóvil privado al ferrocarril, sino un gran número de viajes del autobús a la alta velocidad y, sobre todo, generar nuevos viajes que antes no se hubieran producido.

En el caso que nos ocupa, dadas las distancias y el reparto modal actual en los corredores Donostia-Vitoria y Bilbao-Vitoria, el trasvase fundamental va a producirse desde el autobús (con un ratio bastante aceptable de eficacia energética), mientras que las incógnitas principales serán la dimensión de la inducción y la envergadura del trasvase desde el automóvil privado. Todo apunta sin embargo a que, sumando la inducción de tráfico de la nueva línea y el trasvase de viajeros desde el ferrocarril convencional y el autobús al AVE (con un mayor consumo de energía primaria en ambos casos), el cambio de modelo no puede significar más que un incremento en el consumo global de energía en la movilidad de ámbito interterritorial.

Por consiguiente, sin contar con la fuerte inversión (económica, ambiental, energética y de materiales) requerida por dicha infraestructura (más de 4.000 millones de euros), la mayor o menor eficacia ambiental del ferrocarril de alta velocidad en su fase de funcionamiento va a depender de que se realicen

políticas combinadas de estímulo y disuasión, de que la coordinación temporal sea óptima para evitar la irreversibilidad de ciertas decisiones de localización y logística y de que se evalúen y controlen los efectos de inducción y succión.

La segunda cuestión señalada más arriba, relativa al impacto ambiental y paisajístico del nuevo trazado (soterrado y en superficie), exige una evaluación de impacto ambiental con procedimientos y metodologías previstos en la legislación vigente. A la espera de que se produzcan la definición exacta de los trazados y los estudios correspondientes a esos procedimientos, cabe sin embargo poner de manifiesto la amenaza que el proyecto supone para el espacio agrario periurbano y para las conexiones de la ciudad con el mismo; tanto en términos de ocupación del suelo como de efecto barrera.

La tercera cuestión que suscita este proyecto ferroviario es la relativa a las consecuencias de la pérdida de un trazado que, como el actual, pudiera tener importancia para la configuración de un sistema ferroviario de cercanías; una opción crucial para imaginar modelos de desarrollo urbano policéntrico en caso de que se decidiera cerrar el ciclo de expansión de la ocupación del suelo del municipio. Una opción que requiere, en cualquier caso, revisar lo que se ha denominado en un capítulo anterior como "mito de la barrera ferroviaria", atendiendo con rigor las necesidades de permeabilización adicional que puede tener la vía actualmente en cada tramo y para cada medio de transporte.

Este asunto está también estrechamente relacionado con la cuarta cuestión planteada: el destino y el diseño del espacio ahora ocupado por el ferrocarril, en caso de que se suprima su función ferroviaria. La tentación no es sólo el aprovechamiento urbanístico del corredor, sino su conversión en una infraestructura que puede incluso resultar más impermeable que la actual.

8.5.8. Tranvía y estación intermodal

Tras numerosos años de estudios y debates técnicos, políticos y ciudadanos, la construcción de una primera línea de tranvía en Vitoria-Gasteiz se inició en el verano de 2006, entrando en funcionamiento en diciembre de 2008. En enero de 2006 se aprobó el convenio de colaboración entre las tres administraciones que van a financiar su construcción: el Ayuntamiento, la Diputación Foral de Álava y el Gobierno Vasco. Se trata de una fuerte inversión, unos 440 euros per cápita, que está llamada a transformar sustancialmente el

sistema de transporte público de la ciudad y con él el conjunto de la movilidad.

Desde el enfoque de la sostenibilidad el proyecto genera una serie de interrogantes respecto al impacto sobre el servicio de autobús, sobre la viabilidad económica de TUVISA, y sobre el consumo energético del sistema de transportes público y respecto a la incidencia en el resto de los medios de transporte y, en particular, en el uso del automóvil privado.

El Plan Director de TUVISA¹²⁷ pretende responder a las exigencias del nuevo escenario urbano con tranvía, proponiendo la eliminación de cuatro de las líneas actuales, la remodelación de tres de ellas, el mantenimiento de otras dos y la creación de seis nuevas. Además, plantea una serie de medidas complementarias para afrontar de modo satisfactorio los problemas del servicio actual y futuro: gestión del viario para dar prioridad a los buses, rigidez de la empresa para adaptarse a la demanda, financiación, etc.

Aplicando el marco de reflexión establecido en este documento es necesario atender a las consecuencias para la sostenibilidad global/local, ya que las indudables ventajas en la emisión local de contaminantes y en el ruido no deben ocultar la desventaja en relación al incremento de la energía primaria por viajero que se va a derivar de la sustitución de autobuses por tranvías. A este respecto conviene hacer referencia a la argumentación que acompaña la apuesta por el tranvía contenida en el Plan Municipal de Gestión de Calidad del Aire, comentado más adelante, cuando afirma que el tranvía será "mucho más eficiente energéticamente que los vehículos privados e incluso que los autobuses públicos".

Merece la pena detenerse en este aserto, pues tiene trascendencia para los proyectos de movilidad en marcha en Vitoria-Gasteiz. La referencia más próxima es la del tranvía de Bilbao cuyos resultados comparados con los autobuses y los ferrocarriles de la misma compañía son significativos. Cuando la comparación se realiza en términos de consumos de energía final por viajero, aparentemente el ferrocarril y el tranvía presentan una eficiencia energética muy superior al autobús: 19,37 gep y 3,24 gep, respectivamente, frente a 28,34 gep. Sin embargo hay que resaltar que estos consumos de energía no tienen en cuenta el proceso de producción de la misma. Si se atiende por el contrario a la energía primaria necesaria para dicho consumo final el cuadro se transforma radicalmente ya que la producción de la energía eléctrica empleada por los modos guiados supone pérdidas que pueden alcanzar más de las dos

¹²⁷ Informe final. Febrero de 2004. Trakteplan. S.L. y TSS.

terceras partes (un rendimiento del proceso inferior al 30%), mientras que en el caso del gasoil el rendimiento del proceso se sitúa por encima del 85%. De ese modo, en términos de energía primaria el bus y el ferrocarril de Euskotren tendrían una eficacia del mismo orden de magnitud, mientras que el tranvía registraría un consumo energético por viajero alrededor de una tercera parte superior a los otros dos.

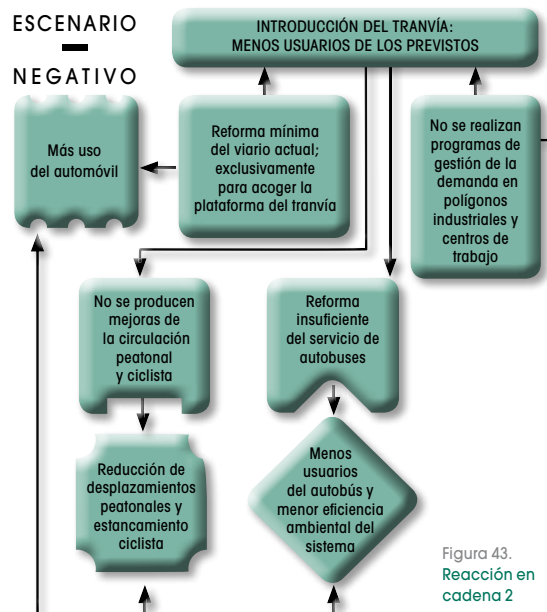
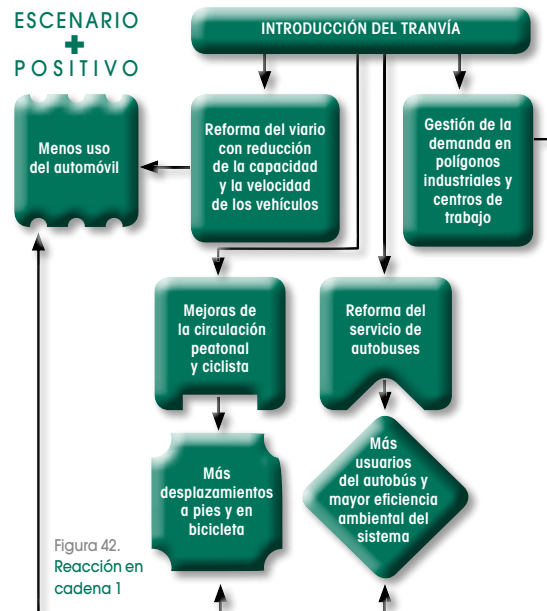
Aplicando la metodología de la Agencia Internacional de Energía y con los datos del "mix" de generación eléctrica aportados por la Dirección General de Política Energética y el Foro Nuclear, la relación entre consumo de energía primaria en el parque de generación eléctrica española y la producción eléctrica es de 2,17¹²⁸. Esto significa que, en términos de energía primaria los 13,24 gep por viajero-km del tranvía de Bilbao se transformarían en 28,73 gep por viajero-km, consumo equivalente al del autobús, con lo que tampoco se deduce con esta metodología de cálculo un salto en la eficiencia energética y ambiental al pasar del autobús al tranvía.

Dado que la construcción del tranvía está ya en marcha y que, por tanto, no cabe ya abrir un debate riguroso sobre su coste de oportunidad y la existencia de otras alternativas de reforma del sistema de transporte público basado en otras tecnologías (buses, buses guiados), lo que sí es imprescindible es atender al contexto en el que se van a desenvolver sus servicios. En ese sentido se podría hablar de la oportunidad de generar una reacción en cadena en todo el sistema de la movilidad de la ciudad: la idoneidad ambiental y social del tranvía va a depender de la extensión y profundidad de las políticas complementarias que se apliquen, pues su implantación no es una condición suficiente para cambiar el patrón de desplazamientos de los vitorianos. Tal y como se observa en los gráficos adjuntos (Figura 42 y Figura 43), la implantación del tranvía puede realizarse en dos escenarios opuestos: uno positivo, en el que se ejecuten otras políticas de movilidad coherentes con el objetivo de hacer sostenible el nuevo medio de transporte, y otro negativo, en el que la ausencia de políticas complementarias contribuya a reforzar las pautas de movilidad insostenibles.

Para ganar eficiencia energética y ambiental (global) respecto a la situación actual hace falta ampliar al máximo el rendimiento de cada vehículo evitando las interrupciones innecesarias de la marcha (semáforos)¹²⁹ y garantizar la máxima ocupación con viajeros procedentes del automóvil. Esto supone aplicar medidas de disuasión del automóvil (combinación

o "push and pull"), aprovechar la oportunidad para fortalecer el resto de las líneas y servicios de transporte público y corregir y controlar, sobre todo, el indeseable efecto de succión o trasvase de viajeros procedentes de la marcha a pie y la bicicleta.

En lo que se refiere a la nueva estación intermodal, vinculada tanto a la ejecución del tranvía como a la nueva planta ferroviaria, se trata de un elemento destinado a modificar el mapa de accesibilidad de la ciudad, desplazando la centralidad hacia el noroeste y la ronda. En la medida en que no sustituye a una estación de autobuses de gran calidad, puede contribuir a reforzar los servicios de transporte público urbano, territorial e interurbano, siempre que los intercambios



¹²⁸ El consumo de energía primaria en la generación eléctrica en España, en 2004, fue de 52.553 ktps y la producción de 24.114 ktps (véase la página web: www.foronuclear.org)

¹²⁹ Tal y como está comprometido por parte del Ayuntamiento en el convenio de las tres administraciones.

sean atractivos y cómodos y que se aproveche su implantación para establecer medidas de protección de la circulación del transporte público: no sólo el tranvía requiere una plataforma reservada, también la exigen en esa localización los autobuses que, en caso contrario, tendrían dificultades de garantizar regularidad y fiabilidad de servicios.

8.5.9. Ronda Sur

La idea de crear una vía de tráfico rodado de gran capacidad en la zona sur del casco urbano ha sido objeto de debate en la planificación urbanística y en la opinión pública durante décadas. Ya hemos visto cómo el Plan de 1963 proponía el cierre por el sur del tercer cinturón de ronda, una propuesta que fue eliminada por el Plan de 1985, considerándola innecesaria y peligrosa por su aproximación a los Montes de Vitoria. El Plan General de Ordenación Urbana 2000 incluye de nuevo en su plano de vialidad municipal un trazado futuro de dicha vía. Una vez construido el boulevard sur, con un buen grado de integración urbana y una dimensión ajustada, la estrategia actual, expresada en algunos documentos municipales¹³⁰, consiste en realizar a medio plazo una conexión de mayor capacidad más al Sur y, posteriormente, aprovechar también las oportunidades que ofrece la supresión del ferrocarril.

El planteamiento de esta conexión Este-Oeste obedece, como señala el Plan Estratégico de Vitoria-Gasteiz 2010 a la idea de compensar la saturación del tráfico en el centro mediante la habilitación de una vía que potencie una circulación concéntrica, desviando el tráfico de paso. Sin embargo, existen también enfoques opuestos al anterior que abogan por la superación del tradicional modelo radioconcéntrico, respetando “la configuración orográfica e hidrográfica de la llanada, la clara direccionalidad en sentido Este-Oeste de sus principales infraestructuras, diseñando un modelo arterial en “peine” y privilegiando el transporte público”¹³¹.

Desde el punto de vista de la sostenibilidad el incremento de la capacidad de circulación Este-Oeste conlleva diversos inconvenientes: establece nuevas ventajas competitivas para el automóvil privado, las cuales se traducirían en el incremento del uso de dicho medio y la pérdida de oportunidades para el transporte público y los no motorizados; genera un efecto barrera en relación a la conexión natural de la ciudad con la periferia rural y el medio natural del sur e incrementa las expectativas de crecimiento de un área para la que el planeamiento ha orientado tensiones urbanas relativamente bajas.

Si el futuro Plan de Movilidad Sostenible pretende cambiar el rumbo del modelo de movilidad hacia pautas de mayor compatibilidad ambiental, uno de sus objetivos debe ser, precisamente, el de evitar que las infraestructuras estimulen el uso del automóvil. En ese sentido es imprescindible poner límites al incremento generalizado de la capacidad del viario y eludir las respuestas primarias a los problemas de congestión.

8.6. Respuestas en el ámbito social y cultural

Vitoria-Gasteiz presenta una importante trayectoria en el diseño y puesta en marcha de políticas y programas sociales y asistenciales. Tanto el Ayuntamiento como el resto de instituciones que tienen competencias en las diferentes áreas de intervención social vienen dedicando un gran esfuerzo al desarrollo y mantenimiento de recursos y equipamientos sociales. La atención social en el municipio se reparte entre la Diputación Foral de Álava y el Ayuntamiento.

La estructura del departamento municipal de Intervención Social está configurada como un sistema integral dotado de unos servicios generales y polivalentes, como son los Servicios Sociales de Base y el Servicio Municipal de Urgencias Sociales. Además existen los servicios de carácter especializado: el Servicio de Inserción Social, el Servicio de Infancia y Familia y el Servicio de Tercera Edad. Los servicios sociales municipales tienen como misión “atender las necesidades y demandas sociales de toda la ciudadanía para garantizar su bienestar social”. La atención que se presta a la ciudadanía es variada y flexible, y comprende desde la realización de programas comunitarios de prevención dirigidos a la población en general, hasta la realización de programas de atención familiar o personal individualizados y continuados. A lo largo del año 2007 fueron atendidas 23.900 personas por el Departamento de Intervención Social, un 10% más que en el año 2006. Esto supone que el 9,4% de todas las personas empadronadas en Vitoria-Gasteiz y el 12,5% de todas las familias del municipio han sido atendidas por este Departamento. El presupuesto ejecutado en el año 2007 por el Departamento de Intervención Social fue de 42.104.634 €, lo que representa el 12,55% del presupuesto municipal.

8.6.1. Políticas y programas para la inclusión social

La ciudad de Vitoria-Gasteiz tiene una amplia experiencia en abordar los riesgos de exclusión social de su ciudadanía. Ha sido pionera en desarrollar programas

¹³⁰ Por ejemplo en el documento gráfico de la página web municipal: <http://www.vitoria-gasteiz.org/we003/http/docs/es/rondasur.swf>

¹³¹ “Condiciones, bases y directrices para la ordenación urbanística y la puesta en valor de los recursos naturales en la zona sur de la ciudad de Vitoria-Gasteiz”. Ramón López de Lucio (coordinador). Informe Previo. Documento de trabajo. Julio de 2004.

de atención y reinserción social para diferentes colectivos afectados. En 1985 creó el programa de ayudas municipales dirigido a personas sin recursos económicos para hacer frente a sus necesidades, siendo el primer programa de la CAPV en la lucha contra la pobreza-exclusión hasta 1989, año en que se aprobó el Plan Vasco de Lucha contra la Pobreza.

La política a favor de la Inclusión Social en la CAPV queda recogida en la Ley 12/1998 contra la Exclusión Social, y en diversos planes como el II Plan Vasco de Inclusión Social 2007-2009. El Ayuntamiento, a través del Departamento de Intervención Social, se encarga de la gestión y seguimiento de los instrumentos existentes para combatir la pobreza (Renta Básica, Ayudas de Emergencia Social, Convenios de Inserción, Programas de Inserción socio-laboral, Auzolan...).

Además de los recursos e instrumentos planificados desde el Gobierno Vasco, cabe destacar también los programas de iniciativa municipal de cara a fomentar la inclusión sociolaboral como son, entre otros, los programas o talleres formativos, el programa municipal de empleo para el mantenimiento y limpieza de piscinas y jardines o las becas de apoyo al empleo (BAE). Estos recursos se basan en el concepto de "inclusión activa" que hace que la percepción de las prestaciones sociales económicas esté sujeta a la voluntad del beneficiario para lograr la incorporación socio-laboral y en el que el Ayuntamiento no solo da prestaciones sino que hace un acompañamiento social individualizado y exige un compromiso (al menos a los colectivos insertables laboralmente) de participación activa.

La Renta Básica (RB) llega a un 1,5 % de la población de Vitoria-Gasteiz. El Departamento de Intervención Social del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz ha gestionado 3.476 RB, 3.992 AES (Ayudas de Emergencia Social) y ha concedido más de 1.510 ayudas de tipo económico municipales a lo largo de 2007, caracterizado por su buena coyuntura económica.

Dentro del municipio existen grupos de especial riesgo como la comunidad gitana, con unos 3.000 miembros y problemas específicos, y el colectivo de inmigrantes, con casi 20.000 personas. También se incluyen las personas mayores, que suponen aproximadamente el 15% del total de perceptores de AES y/o RB, y menores de 18 años y jóvenes entre 25 y 34 años, que remiten a familias monoparentales con niños como uno de los perfiles predominantes en esta intervención social.

El seguimiento de esta respuesta se vehiculiza a través del Observatorio por la Inclusión que, entre otras medidas,

ha definido la Encuesta de Pobreza y Desigualdades Sociales, (EPDS) de 2004, que presenta unas ratios bastante reducidas pero persistentes de pobreza en la sociedad vasca, a pesar del buen ciclo económico.

8.6.2. Programas y recursos sociales para la población en general

Servicios sociales de base: unidad básica y punto de acceso inmediato al sistema de Servicios Sociales. Los servicios sociales de base se organizan administrativamente en siete zonas, si bien, funcionalmente, se encuentran en los Centros Cívicos existentes en la ciudad. En 2007 se atendió en este servicio a 9.759 familias, con diversas problemáticas: problemas económicos, limitación de la autonomía personal, inserción social y laboral y desajustes convivenciales, soledad, la falta de vivienda...

Servicio municipal de urgencias sociales: recurso de carácter mixto, con dos tipos de atención: la atención primaria de situaciones de necesidad social urgente, de carácter social, individual y familiar, al objeto de prestar una atención inmediata, y la atención específica a determinados colectivos de excluidos sociales: transeúntes, personas indomiciliadas y "sin techo", personas toxicómanas sin entorno familiar, inmigrantes, ex-presas...

Programa/Recurso: Renta Básica (RB): se entiende en el contexto de la voluntad de eliminar las diversas situaciones de pobreza que se dan. Esta renta deja de percibirse cuando se subsanan las causas que dieron origen a la falta de cobertura de las necesidades básicas o se logra la inserción social. Constituye una prestación periódica de naturaleza económica, con cargo a los presupuestos de la Comunidad Autónoma Vasca, pero es el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz quien se encarga de la gestión delegada, mediante convenio de colaboración suscrito con el Instituto Foral de Bienestar Social.

Programa/Recurso: Ayudas económicas de emergencia social (AES): prestación no periódica de naturaleza económica, financiada a través del Gobierno Vasco, Diputación Foral de Álava y Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, dirigida a la cobertura de gastos específicos, de carácter ordinario o extraordinario, necesarios para prevenir, paliar o evitar situaciones de marginación social. Cubre gastos necesarios para el disfrute y mantenimiento de la vivienda o alojamiento habitual, para su habitabilidad y equipamiento básico, gastos relativos a las necesidades primarias -vestido, educación y atención sanitaria- no cubiertas por los

diferentes sistemas públicos, y gastos de endeudamiento previo originados por alguno de los conceptos señalados o por la realización de gastos necesarios para atender necesidades básicas de la vida).

Programa/Recurso Prestaciones municipales de tipo económico: da respuesta a las personas con carencia de recursos económicos sin cobertura por otros sistemas de protección social (pensiones, subsidios de desempleo...). Comprende tres tipos de prestaciones: Ayudas de vivienda (ante situaciones no contempladas en las Ayudas de Emergencia Social), Ayudas a jóvenes, que dan respuesta a situaciones no contempladas en la Renta Básica, siendo su función la de contribuir al sostenimiento económico de jóvenes menores de 25 años carentes de un medio familiar, o en ambiente familiar en riesgo, y Ayudas destinadas a aquellas personas cuyos recursos resulten insuficientes para hacer frente a gastos específicos de carácter ordinario o extraordinario necesarios para prevenir, paliar o evitar situaciones de marginación social.

Programa/Recurso Prestaciones municipales de tipo no económico: estas ayudas comprenden Comedor Social (a fin de garantizar la alimentación diaria a personas con dificultades de índole personal o social para realizarlo autónomamente en su domicilio), Transporte urbano gratuito, mediante una tarjeta de acreditación que proporciona el acceso a los autobuses urbanos y a las instalaciones deportivas municipales, y Programa Bono-Taxi, que consiste en vales de utilización de taxi para personas minusválidas, y Programa de Tarjetas de Estacionamiento para vehículos de personas minusválidas.

Servicio de Ayuda a Domicilio: servicio integral, polivalente y comunitario, orientado a las familias que presentan problemas para la realización de las actividades elementales de la vida diaria, proporcionándoles atención directa en el propio hogar, mediante intervenciones específicas que favorezcan su permanencia e integración en su entorno habitual, compensen su restricción de autonomía funcional y mejoren las condiciones de convivencia familiar. Existen dos modalidades: servicio de ayuda a domicilio a personas mayores -mediante trabajadores familiares, comida a domicilio y servicio de telealarma- y servicio de ayuda a domicilio a infancia y familia.

Programas de atención comunitaria: Programa de Información y Sensibilización Social, Programa de Competencia Social y Crecimiento Personal y Programa de Participación Comunitaria y Apoyo Solidario.

8.6.3. Servicios y programas para personas mayores

La política integral de atención a las personas mayores queda recogida en el Plan Gerontológico Municipal de Vitoria-Gasteiz 2006-2010, que tiene como objetivo principal "garantizar una calidad de vida digna a las personas mayores, contribuyendo a mantener a la persona mayor en su entorno y hábitat natural, fomentando su independencia, participación, cuidado, autorrealización y dignidad". Para su elaboración se tuvieron en cuenta los resultados de algunas investigaciones sociales, como el Diagnóstico de los recursos sociales para la Tercera Edad (2001) y el Diagnóstico de la población mayor de Vitoria-Gasteiz (población 60 y más años) realizado en el año 2005. En la actualidad, el Ayuntamiento dispone de una amplia red de recursos y servicios para atender a las personas mayores y sus cuidadores:

Centros Socioculturales de Mayores: son lugares de encuentro, dinámicos y abiertos, cuya finalidad es facilitar la integración de los mayores en la sociedad. Los servicios ofrecidos van desde la animación sociocultural o actividades varias, hasta el servicio de comedor, cafetería, peluquería o podología.

Comedores para Mayores: facilitan una comida completa y adecuada desde el punto de vista nutricional, a la vez que se fomenta la integración social y la convivencia de la persona mayor que lo utiliza.

Servicio de Atención Diurna: presta atención durante el día a las personas mayores, promoviendo su autonomía y una permanencia adecuada en su entorno habitual. Asimismo, proporciona a los familiares o cuidadores habituales de las mismas el apoyo y la orientación necesaria para facilitar su atención, favoreciendo la permanencia de las personas mayores en su ambiente familiar y social.

Centro de Día San Prudencio: ofrece atención integral, durante el día, en un centro gerontológico a personas mayores que presentan carencias psíquicas, físicas y/o sociales. Ofrece una atención que persigue la rehabilitación funcional, psicológica y comunitaria con el fin de mejorar o mantener el nivel de autonomía de la persona mayor mientras permanezca en su entorno familiar, y a sus familiares, un apoyo psicosocial.

Apartamentos Tutelados: son viviendas autónomas, unipersonales y/o de pareja, que cuentan con servicios colectivos de uso facultativo, en los que se garantiza un tutelaje continuo y que dan alojamiento a personas

mayores con una situación psico-física y social que no precisa recursos de mayor intensidad.

Residencia “San Prudencio” y residencias de personas mayores: centro integral de atención a mayores, destinado a servir de vivienda habitual y colectiva, en el que se presta una asistencia integral y continuada a aquellas personas mayores que por diferentes causas, no pueden satisfacer de forma adecuada por sí mismas o con el apoyo de terceros, sus necesidades básicas en el domicilio habitual.

Alojamiento de Estudiantes con Personas Mayores: este programa intenta solucionar dos problemas: el problema de un número importante de estudiantes que realizan los estudios en el campus alavés, que residen en localidades alejadas de Vitoria-Gasteiz y que se ven obligados/as a desplazarse diariamente a sus facultades y el número importante de personas mayores que viven solas y consideran esta situación como un problema ya que les hace vivir con miedos y tristezas.

8.6.4. Servicios y programas para la infancia y juventud

El Ayuntamiento viene desarrollando múltiples acciones para garantizar el bienestar de los niños, niñas y adolescentes en diferentes ámbitos como la educación, la salud, el ocio-tiempo libre, el deporte, o la prevención y protección infantil y de la adolescencia. Para ello, dentro del Departamento de Intervención Social existe un servicio específico para la infancia y la familia, cuyo objetivo es: “salvaguardar los derechos de los niños, niñas y de los y las adolescentes vitorianos para lograr su bienestar, mediante el desarrollo de actividades preventivas y acciones protectoras que aseguren la respuesta a sus necesidades”.

Con el fin de adecuar la política integral de la infancia y adolescencia se ha elaborado el Plan Local de Infancia y Adolescencia 2008-2012, que tiene como misión “coordinar la acción municipal para garantizar el cumplimiento de los derechos de la infancia y la adolescencia, y sus familias; optimizando aquellas actuaciones municipales que se dirigen a mejorar su calidad de vida, la promoción de un desarrollo evolutivo adecuado y, la participación e integración progresiva en la sociedad como ciudadanía de pleno derecho”.

Hay que destacar asimismo el Plan Joven Municipal (PJM) 2006-2008, liderado desde el Departamento municipal de Relaciones Ciudadanas dirigido a jóvenes de entre 14 y 30 años.

Se citan algunos programas y recursos municipales destinados a la participación infantil, adolescente y juvenil, así como a su adecuado desarrollo personal, y otros programas dirigidos a la prevención y valoración de situaciones de riesgo en menores:

Programa de identificación de situaciones de riesgo: identifica situaciones de riesgo que afecten a menores y a sus familias, realiza valoraciones psicosociales y propone las medidas de actuación necesarias.

Programas de especial protección para la Infancia:

- **Programa ADA, de Apoyo y Desarrollo Acompasado:** programa intensivo de preservación familiar cuya finalidad es mantener la integridad de la familia eliminando el riesgo de separación del niño/a, al tiempo que se capacita a la familia para satisfacer adecuadamente las necesidades de sus hijos/as.
- **Centros de Día:** programa en el que una pareja de educadores conviven durante unas horas del día en periodo extraescolar con un grupo de diez menores, favoreciendo su desarrollo integral, así como apoyando y trabajando con la familia a fin de posibilitar la asunción de los roles parentales en su integridad.
- **Hogares funcionales:** programa en el que equipos multiprofesionales conviven con un grupo de menores de forma completa y permanente, favoreciendo el desarrollo integral de este colectivo y trabajando con sus familias, siempre que sea posible, para la asunción de sus roles parentales, con el objetivo de conseguir la vuelta del o la menor a su familia biológica.
- **Acogimiento Familiar:** alternativa para menores que se encuentran en situación de desamparo o en grave riesgo, posibilitando la convivencia y el desarrollo integral del y la menor en el seno de otra familia.
- **Programa Gerokoa:** iniciativa dirigida a jóvenes que han permanecido en régimen de acogimiento familiar hasta su mayoría de edad y que tras la finalización del mismo continúan conviviendo con la familia acogedora. Se pretende apoyar al o la joven en la consecución de la suficiente autonomía personal que le permita vivir de forma independiente.
- **Programa Valeo:** programa de apoyo personal, social y económico a personas jóvenes que cumplidos los 18 años, y que habiendo sido atendidas en la red municipal de Hogares Funcionales, tengan dificultades para integrarse en su medio familiar.
- **Programa Bidatu:** proporciona apoyo material y personal a mujeres con hijos o hijas menores de 8 años, sin apoyo familiar o, en caso de existir,

insuficiente o patológico, y carentes de recursos económicos.

- **Programa Babesa:** programa denominado "Preservación familiar desde la red de escuelas municipales de educación infantil", intenta respetar, conservar y potenciar los aspectos funcionales de la relación entre el niño, sus padres y el entorno. Es un programa de preservación familiar que dirige su atención tanto al niño desde su asistencia y atención en la escuela infantil, como a la familia, desde el apoyo y capacitación, tanto desde el ámbito escolar como desde el familiar y, en otros contextos en los que la familia se desarrolla. Se trata de un Programa de preservación para familias con niños de 0 a 2 años, que notificada su situación al Servicio de Infancia y Familia del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz y valorada por éste, se concluye la existencia de una situación de desprotección moderada, y que se encuentran matriculados en Escuelas Municipales de Educación Infantil.

Programa de Participación de la Infancia y la Adolescencia - Lagunkide

- **Buzón Amigo:** espacio destinado a niños y niñas y adolescentes de 0 a 16 años, que viven en la ciudad de Vitoria, a través del cual pueden expresar sus dudas, deseos, quejas, sentimientos sobre cualquier tema relacionado con la ciudad y/o problemas que les afecten o les preocupen.
- **Órganos de participación infantil:** foros formados por una representación amplia de niños, niñas y jóvenes, y que tratan temas variados: Foro Amigo, Comisiones de derechos y Comité Hirikoak.
- **Aniversario de la Convención sobre los Derechos del Niño**

Taller de emociones

Proyecto de intervención grupal donde se trabajan las emociones con adolescentes para prevenir actitudes y conductas inadecuadas.

Programa de Educación de Calle

Se trata de una intervención dirigida a adolescentes que presentan un conjunto de indicadores de riesgo, tanto en su contexto social y familiar, como en su relación con el medio.

A lo largo de 2007 se atendieron más de 650 casos (niños y niñas, adolescentes y familias), participaron 949 niños y niñas en el Programa de Participación de la Infancia y la Adolescencia – Lagunkide, 5.860 menores con sus familias acudieron al Aniversario de la

Convención sobre los derechos del niño y se atendieron 660 jóvenes mediante educadores de calle.

8.6.5. Servicios y programas dirigidos a las familias

La atención a las familias se realiza de manera coordinada con la atención a los menores. Existen varios programas:

Programa de Terapia Familiar: mediante intervenciones psicoterapéuticas especializadas se trabaja con familias en crisis a fin de promover recursos que puedan incrementar sus habilidades relacionales, de educación y crianza con sus hijos e hijas.

Programa de Mediación Familiar: trata los conflictos derivados de los procesos de separación y/o divorcio, los conflictos familiares surgidos entre padres-madres e hijos, preadolescentes y adolescentes; y los conflictos surgidos entre iguales adolescentes en otros entornos distintos a la familia.

Servicio de Visitas: servicio que posibilita y garantiza un desarrollo "normal" del encuentro entre menores y sus padres y madres naturales u otros familiares, con los que no conviven habitualmente por diversas causas.

Programa Prólogo: facilita a los padres y madres la adquisición de competencias que permitan compensar los déficits que el grupo familiar presenta, apoyando de este modo otras intervenciones que se estén desarrollando con estas familias.

Programa Senidegune: basado en una intervención grupal con padres y madres e hijos e hijas de 0 a 3 años simultáneamente.

Orain-Programa familiar de apoyo temporal: dirigido a padres y madres que tienen dificultades para compaginar el cuidado de sus hijos e hijas con actividades encaminadas a completar su formación, mantener o favorecer su inserción en el mercado laboral, recuperar la salud, etc. y que no disponen de medios económicos suficientes ni apoyo familiar o social, para garantizar una adecuada atención de sus hijos e hijas, durante el tiempo en el que llevan a cabo las actividades anteriormente señaladas u otras similares.

Programas de Apoyo a Familias Cuidadoras de Personas Mayores (PAC): se encuadran en un plan de intervención de ámbito comunitario destinado a apoyar a las familias cuidadoras de personas mayores en el proceso de atención que les prestan, previniendo

situaciones que puedan afectar negativamente tanto a la persona como a la dinámica familiar y posibilitando la evolución eficaz de la misma.

Pisos de Emergencia Social Polivalentes: viviendas institucionales en las que se atiende temporalmente situaciones de necesidad urgente de alojamiento. Estas viviendas están destinadas a aquel sector de población que se encuentra en una situación de special desprotección por carencia de vivienda, o por problemas de inhabitabilidad o insalubridad y/o desahucio.

En 2007 se facilitaron 1.262 visitas entre padres/madres-hijos/as, 133 familias fueron atendidas en los Servicios de Terapia y Mediación familiar, 594 personas (padres/madres y niños/as) se beneficiaron de los programas Prólogo y Senidegune y 4 familias fueron valoradas en el Programa Orain. Además, 507 familias cuidadoras fueron atendidas en el Programa Integral de Apoyo a las Familias Cuidadoras de Personas Mayores y 7 familias hicieron uso de los Pisos de Emergencia Social Polivalentes.

Dirigido tanto al colectivo de familias como al de menores, cabe mencionar la elaboración de los siguientes estudios:

- Estudio sobre familias monoparentales atendidas en los servicios sociales municipales de Vitoria-Gasteiz (2003)
- Estudio-Diagnóstico de la Infancia y Adolescencia de Vitoria-Gasteiz (2006)
- Estudio de satisfacción del Servicio de Ayuda a Domicilio (2007)

8.6.6. Políticas y programas dirigidos a la inmigración

El colectivo de inmigrantes en Vitoria-Gasteiz asciende a casi 20.000 personas y conforman claramente un colectivo en riesgo social.

Desde la Comunidad Autónoma del País Vasco la política de acogida y ayudas para la integración de este colectivo se articula actualmente a través del II Plan Vasco de Inmigración 2007-2009. En el ámbito local, en 2004 se realizó un Estudio-diagnóstico para el conocimiento de la realidad inmigratoria en Vitoria-Gasteiz, que sirvió de base para la redacción del Plan Local de Inmigración (PLI) 2005-2007, que tiene como objetivo general “conseguir la convivencia armónica entre todos los habitantes del municipio independientemente de su lugar de procedencia, fomentando la igualdad de trato, fortaleciendo la

acción municipal en esta materia, y sensibilizando a la población origen”.

Este Plan contaba con 66 nuevas medidas clasificadas en once áreas:

- Primera acogida
- Vivienda
- Mercado laboral
- Educación y salud
- Mujeres inmigrantes
- Jóvenes
- Participación ciudadana
- Conocimiento sobre la inmigración
- Sensibilización
- Comunicación intercultural
- Codesarrollo

Como ejemplo de las medidas aplicadas podemos tomar la difusión de folletos informativos sobre los servicios en oferta, la apertura de un piso para jóvenes inmigrantes solos/as en proceso de inserción sociolaboral o la creación del Consejo Sectorial de Inmigración. Para la puesta en marcha de las medidas incluidas en el Plan, colaboraron con Intervención Social, los departamentos municipales de Urbanismo, Promoción Económica, Salud y Consumo, Presidencia, Deportes, Gestión de Tecnologías y Atención a la Ciudadanía, y Cultura. El PLI será en breve objeto de evaluación.

En los últimos años, se han puesto en marcha diversas iniciativas, servicios y recursos para atender las demandas de este colectivo. Las personas extranjeras pueden ser atendidas en la red normalizada de servicios sociales. Conviene destacar que un 27% de las familias atendidas en 2006 en los Servicios Sociales de Base eran de origen extranjero (2.356 familias).

Servicio Municipal de Acogida a la Inmigración – Norabide: ofrece numerosos servicios como asistencia jurídica, asistencia psicológica, traducción, mediación, talleres interculturales, sensibilización social, programas de alfabetización etc.

Programa de Alojamiento: Casa Vitoria y Pisos Tutelados: Casa Vitoria proporciona una alternativa de alojamiento y convivencia a familias (preferentemente) o personas, de origen extranjero, que se encuentren en situación de emergencia social. En cuanto a los pisos tutelados, existen tres pisos de acogida que sirven como referencia inicial a familias/personas de origen extranjero en situación de necesidad social.

Para ello, junto con la facilitación del alojamiento, unos educadores realizan un trabajo de ubicación en la ciudad con diferentes acompañamientos, tutelaje diario, apoyo psicológico-social y talleres que facilitan el conocimiento y la adaptación cultural.

Programa Caminante: se inició en 2002 con el objetivo de dar acogida, principalmente, pero no exclusivamente, a familias de nacionalidad rumana y en su mayoría de etnia gitana, que en sus furgonetas utilizadas como "asentamientos rodados", se hallaban residiendo en la ciudad. En 2004 se acondicionó definitivamente una parcela que ofertaba, de forma digna y adecuada, mediante módulos prefabricados, los siguientes servicios: servicio de cocina-comedor, de lavandería y planchado de ropa, baños y duchas, así como oficina de atención social y uso polivalente.

8.6.7. Política de igualdad de oportunidades

El Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz ha redactado dos Planes Locales consecutivos de Igualdad de Oportunidades con una batería de medidas concretas para revertir la situación persistente de desigualdad de oportunidades entre hombres y mujeres, como son el I Plan de Acción positiva para las mujeres en Vitoria-Gasteiz (1999-2003) y el I Plan de Lucha contra la violencia ejercida hacia las mujeres (2003-2005).

Asimismo el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz ha efectuado un diagnóstico de la intervención municipal en relación a las políticas públicas de igualdad de mujeres y hombres (2006) y actualmente está elaborando un II Plan municipal para la igualdad de mujeres y hombres en Vitoria-Gasteiz (2008-2011) que, tal y como se recoge en su documento base, "está en consonancia con las estrategias y retos de trabajo de la Declaración de Beijing y de la Plataforma para la acción de la IV Conferencia Mundial sobre las mujeres, de Naciones Unidas, celebrada en Beijing en septiembre de 1995; del Plan de trabajo para la igualdad entre las mujeres y los hombres (2006-2010) de la Comisión de las Comunidades Europeas, y de la Carta Europea para la igualdad de mujeres y hombres en la vida local, elaborada y promovida por el Consejo de Municipios y Regiones de Europa y sus asociados, y aprobada en 2006".

Entre los servicios para mujeres víctimas de violencia doméstica y/o agresión sexual, cabe citar los siguientes:

- **Teléfono de Atención Gratuita 24 horas:** funciona desde 2003 con el objetivo de facilitar apoyo y asesoramiento a aquellas mujeres que por diversos

motivos (temor, inseguridad...) no pudieran acudir a los servicios sociales existentes para exteriorizar la situación de violencia que sufren en su vida privada. En el año 2007 se recibieron un total de 362 llamadas de las cuales un 85,1% fueron procedentes, es decir, su objeto se ajustó a la finalidad para la que se ha creado el servicio.

- **Centro de Acogida Inmediata:** cuenta con 3 viviendas institucionales donde se acoge de forma temporal e inmediata a aquellas mujeres que se ven obligadas a abandonar de forma urgente el domicilio habitual ante una situación de violencia de género. En 2007 un total de 116 mujeres fueron atendidas en estos centros, de las cuales 11 fueron usuarias del CAI y con el resto fue necesaria intervención (en 22 de los casos dicha intervención fue especializada).
- **Pisos de Emergencia Específicos para víctimas de violencia de género:** facilitan protección y alojamiento a aquellas mujeres que se ven obligadas a abandonar el domicilio familiar ante la presencia de graves conflictos convivenciales. En la actualidad se cuenta con 7 pisos de este tipo. En el año 2007 fueron 19 las familias atendidas por violencia de género en estos pisos.
- **Servicio de Asistencia Jurídica y Psicológica a mujeres víctimas de violencia de género:** se presta conjuntamente con la Diputación a través de un convenio de colaboración.
- **Servicio de teleasistencia móvil para mujeres víctimas de la violencia machista (GPS).**

8.6.8. Servicios y programas para personas en situación de vulnerabilidad social

Además de los grupos anteriormente mencionados, el Departamento de Intervención Social también dirige su actuación a otros colectivos de atención y de grave riesgo social como son las personas sin hogar (PSH) y las personas presas o ex presas.

En relación con las personas sin hogar, el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz cuenta con una **red de recursos de alojamiento**, como son el Centro de Noche Aterpe -para personas en situación de máxima exclusión social e indigencia-, la Casa Abierta -programa facilitador de la incorporación social o reductor de la exclusión- y el Centro Municipal de Acogida Social (CMAS) -centro de acogida especializado, destinado a personas carentes de hogar o que temporalmente se encuentran privadas del mismo y que, a su vez, pueden presentar severas dificultades para la incorporación social-. Además se desarrolla un **Programa de Educación de Calle** dirigido

a estas personas con el objetivo de dar pasos para mejorar su calidad de vida y lograr su inclusión social. Para las personas presas o ex presas se ha puesto en marcha una Red de pisos tutelados en colaboración con la Diputación Foral de Álava y el centro penitenciario de Nanclares. Con este programa se posibilita alojamiento y apoyo a personas con problemáticas específicas que ocasionan su marginación social (discriminación por pertenencia a minorías étnicas, alcoholismo, problemas de relaciones socio-personales...).

8.6.9. Planes de salud

En el estado de salud de la población influyen muchos factores determinantes y lo que es más complejo, la interacción entre ellos: factores sociodemográficos, los estilos de vida, la situación medioambiental, las condiciones socioeconómicas, la existencia de apoyo social y los recursos sociales. Para intentar relacionar todos estos factores se está interviniendo desde la Comunidad Autónoma a través del Plan Vasco de Salud 2002-2010, con objetivos concomitantes con la planificación local.

A medio plazo de su cumplimiento, la Encuesta de Salud de la CAPV, realizada en 2007 ofrece unos resultados muy positivos en comparación con las anteriores encuestas de 1997 y 2002. En este caso se han incorporado dos temas importantes de estudio: el estudio de las desigualdades sociales en la mortalidad y de la equidad en el acceso y calidad de los servicios sanitarios disponibles.

El Plan de Salud se integra en el Contrato Programa a través de la Oferta Preferente de Atención Especializada. En esta primera fase se ha conseguido mejorar claramente la oferta de atención psiquiátrica a la infancia y juventud y poner en marcha servicios alternativos a la atención hospitalaria, creando un hospital virtual de unas 5.000 camas, a través de la atención domiciliaria, hospitales de día y otras fórmulas innovadoras.

La CAPV tiene en marcha planes de seguridad y Salud laboral, de Seguridad Vial y de Prevención de Drogodependencias (V Plan). Y el Departamento de Sanidad participa en casi todos los planes integrados sectoriales que se están llevando a cabo en la CAPV.

El Plan de Desarrollo de la Salud en Vitoria Gasteiz 2007-2009 elaborado por el Departamento de Salud y Consumo (DEMSAC) se define como un contrato entre la corporación y la ciudadanía al objeto de mejorar el estado de salud de la población, con cinco líneas de actuación prioritarias, entre las cuales se incluye una específica dedicada al urbanismo y el medio ambiente.

Esta línea es especialmente relevante de cara al presente informe.

8.6.10. Programas e iniciativas en el ámbito de la educación

Uno de los objetivos de la Estrategia Europea de Desarrollo Sostenible revisada en 2006 es conseguir que al menos el 85% de los jóvenes de 22 años acaben la educación secundaria post-obligatoria. El País Vasco no sólo tiene uno de los índices de abandono educativo temprano más bajos del Estado Español, sino que ha conseguido una reducción notable en los últimos diez años con datos de 2004.

En Vitoria-Gasteiz, la red de Escuelas Municipales Infantiles se inició en 1975 y ha ido creciendo de forma que existe este equipamiento en todos los barrios. Se centran en el juego y el proceso de aprendizaje. Ofrecen tres modelos educativos con relación al uso de las lenguas euskera y castellano. La Red actualmente consta de 16 centros distribuidos por los diferentes barrios, que atenderán a 1.509 niños y niñas de 0 a 3 años.

Desde el Departamento Municipal de Educación (DME) se organiza una oferta complementaria de recursos y a grupos con quince años de experiencia. En 2006 el 81,66% de los centros escolares han tomado parte en los programas ofrecidos el pasado curso. Recientemente se ha realizado una evaluación externa para valorar el impacto de los programas tanto en los alumnos y alumnas como en los centros y, al mismo tiempo, identificar posibles nuevas inquietudes y necesidades.

Desde el Ayuntamiento y, dentro de su compromiso con la red de Ciudades Educadoras, el Departamento de Educación, Cultura y Deportes diseña cada curso una amplia oferta de actividades para la comunidad escolar y para padres y madres y colectivos de adultos. La oferta es amplia para todos los grupos de niños y niñas en edad escolar, a partir de infantil y para el profesorado. Los contenidos son diversos, con un gran peso de los contenidos ambientales. En el curso 2006-07 suma más de doscientas ofertas distribuida entre los diversos grupos de edad. La organización corresponde a los diversos departamentos municipales.

Igualmente como parte del compromiso con la red de Ciudades Educadoras, el DME ha realizado el programa 'Vitoria-Gasteiz como espacio educativo', iniciado en 1991, como intervención educativa municipal para el aprovechamiento de la ciudad como objeto de conocimiento, como lugar de aprendizaje

y como agente educativo. Este material responde a la demanda de una mayor atención al conocimiento del medio como instrumento de identificación y de desarrollo de las sociedades. El material elaborado promueve la relación entre la programación de los centros y el entorno social en que éstos desarrollan su labor: el programa pretende generar una dinámica de interacción ciudad-escuela que promueva y facilite el que los ciudadanos de Vitoria-Gasteiz, comenzando por los más jóvenes, conozcan y vivan su ciudad.

Otros organismos que colaboran con los centros escolares en la preparación de talleres, visitas y contenidos educativos relacionados con su sector son: Artium y la red de museos alaveses, el Conservatorio de Danza y el Parque Tecnológico de Miñano.

Como ejemplo de actividad directamente relacionada con la sostenibilidad ambiental se destaca la realización de talleres ambientales con el impulso del Centro de Estudios Ambientales municipal (CEA) a partir del curso 2001-02. La experiencia se ha replicado cada año con un número creciente de escolares implicados en su realización. Los resultados de los trabajos se han presentado a la Corporación en Foros Escolares coincidentes con el Día Mundial de Medio Ambiente. A partir del curso 2002-03 esta experiencia se ha integrado en el proceso de Agenda 21 Escolar impulsada desde el Gobierno Vasco con la colaboración del CEIDA. Cada año se trabaja sobre un tema diferente que recoge las propuestas de los alumnos y alumnas.

8.6.11. Planes de cultura

Las respuestas del Gobierno Vasco sobre los temas de cultura se articulan en el Plan Vasco de la Cultura, un instrumento que pretende reflejar el acuerdo en Euskadi entre los diferentes agentes públicos y privados sobre la visión estratégica, los criterios de actuación y las prioridades para la cultura vasca. Se apoya en un Consejo Vasco de la Cultura, dividido en grupos de trabajo que trabajan mensualmente desde 2004. En total el Plan Vasco de Cultura 2004-2006 contempla 120 medidas de actuación. Uno de los ejes centrales es la creación del Observatorio Vasco de la Cultura, que estará ubicado en Lakua y contará con una Comisión de Seguimiento en la que estarán representados el Gobierno vasco, las tres diputaciones, los tres Ayuntamientos y Eudel, así como representantes de diversos sectores de la cultura. El objetivo de este Observatorio es seguir las tendencias culturales del País Vasco, de forma que se pueda compensar institucionalmente los sectores y optimizar los recursos en los temas en que se detecte mayor debilidad. El

Instituto Vasco de Artes e Industrias Culturales es otro de los puntos fuertes del Plan. A través de este instituto se pretende reorientar el papel de las administraciones hacia la creación, producción, formación y difusión cultural ejerciendo un rol de motor y de animación.

El objetivo último del Plan es construir un Sistema Vasco de Cultura configurado como una red territorial y dinamizar el patrimonio cultural, las industrias culturales, la puesta en valor del patrimonio, las artes visuales, musicales y escénicas, mediante políticas públicas de apoyo a nuevas formas de gestión y creación cultural, planes estratégicos y proyectos de presencia cultural en el exterior.

En el ámbito de las infraestructuras está en desarrollo el Plan Vasco de Infraestructuras Culturales 2004-2007, que, con un presupuesto de 55,8 millones, es financiado por el Archivo Histórico de Euskadi, el Centro Internacional de Cultura Contemporánea (CICC o Tabacalera) y la Filmoteca Vasca, entre otras instituciones, sustentando proyectos tructores en los ejes de patrimonio-artes-industrias culturales.

Tienen un lugar destacado la defensa del idioma y las actividades de euskaldunización, con programas de formación de adultos (programa HABE) y el Instituto Etxepare de difusión del euskera en el exterior.

Es de destacar la gran implicación del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz en la organización de actividades al aire libre, actividades deportivas, espacios de ocio y actividades en la calle, aprovechando la ciudad como marco, es una buena señal que fomenta la convivencia, la sociabilidad y el intercambio. También la gestión activa de la red de bibliotecas y salas de reunión públicas y de los Centros Cívicos, de importancia fundamental en el ámbito socio-cultural vitoriano. Esta línea de trabajo desarrollada desde hace décadas se corresponde con uno de los objetivos del reciente Plan Vasco de la Cultura: la cultura como vehículo de cohesión social.

8.6.12. Consejos Sectoriales y Territoriales, Consejo Social y otras iniciativas a favor de la Participación Ciudadana

En términos comparativos con otras poblaciones del mismo tamaño e importancia, la organización administrativa municipal de Vitoria-Gasteiz, otorga un peso significativo a la participación ciudadana. Entre las Comisiones de pleno del Ayuntamiento existe una Comisión de Participación Ciudadana con una función

administrativa nominalmente similar a la Comisiones de Urbanismo y Vivienda y de Medio Ambiente. En 1998 se creó el Reglamento de Organización y Funcionamiento de los Órganos de Participación Ciudadana con el objetivo de facilitar la participación directa o mediante representantes en los asuntos públicos. El reglamento define los 'consejos como órganos de consulta, información y propuesta, sin menoscabo de las facultades de decisión que corresponden a los órganos representativos'. Y crea el Registro Municipal de Asociaciones y Colectivos, condición necesaria para la participación de las asociaciones.

CONSEJOS SECTORIALES EN FUNCIONAMIENTO EN VITORIA GASTEIZ		
CONSEJO SECTORIAL	PARTICIPANTES	INICIO
1. Medio Ambiente	Asociaciones ecologistas, rurales, académicas, de movilidad.	Diciembre 1998
2. Igualdad (antes Consejo de la Mujer)	Asociaciones de mujeres	Enero 1999
3. Tercera Edad	Asociaciones de mayores, de vecinos, culturales, grupos políticos	Enero 1999
4. Cooperación al Desarrollo	ONGDs + grupos políticos	Septiembre 1999
5. Promoción del Comercio	Asociaciones de comerciantes y consumidores, técnicos municipales y grupos políticos	Septiembre 2003
6. Euskera		Octubre 2003
7. Salud y consumo	Asociaciones de salud y enfermos, asociaciones científicas, AAVV, y otras (37)	2004

Tabla 57. Consejos Sectoriales en funcionamiento en Vitoria-Gasteiz. (Fuente: Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, elaboración propia).

En este esfuerzo de mejora de la participación canalizada de las entidades y asociaciones se han desarrollado los denominados Consejos Sectoriales (Tabla 57). Ya existía desde 1997 un Consejo Municipal de la Zona Rural y desde 1989 un Consejo Escolar. Replicando estas primeras iniciativas se constituyeron hasta siete Consejos Sectoriales, con un carácter temático y una composición diversa, en función de sus objetivos y diferente dinámica. Sirven de instrumento de comunicación entre los movimientos sociales y el Ayuntamiento, y de vía de aportación de preguntas y temas de interés desde las asociaciones y entidades hacia los departamentos del Ayuntamiento. Se reúnen con periodicidad variable, como mínimo trimestral y tienen dinámicas en función del interés y presión de los grupos que lo componen. Entre los Consejos Sectoriales, a su vez, existe uno de Participación Vecinal, destinado a canalizar las propuestas, iniciativas y demandas de

las asociaciones y colectivos ciudadanos, así como a funcionar como foro de información y respuesta por parte del Ayuntamiento.

A lo largo de 2006 se han organizado y puesto en marcha los llamados Consejos Territoriales, centrados en determinados distritos y zonas específicas. Tienen representación a su través los barrios de Aldabe, Hegoalde, El Pilar, Lakua, Iparralde, Judimendi y Zona Rural, integrando a las asociaciones vecinales de cada distrito, a las asociaciones escolares y en algún caso asociaciones de comerciantes y grupos políticos, con una participación desigual según el territorio.

También se ha constituido el Consejo Social de Vitoria, presidido por el antiguo alcalde Cuerda, un órgano consultivo formado por 33 representantes de los diversos sectores sociales enmarcados en las categorías de Empresas, Sindicatos, Colegios Profesionales, Educación y los mencionados Consejos Sectoriales y Territoriales. Su función básica es la de asesorar a la corporación en lo que respecta a los planes de actuación municipal, los presupuestos, las grandes iniciativas urbanas y las consultas populares. Aunque este organismo carece de poder ejecutivo, puede constituir sin duda un importante factor de impulso a las iniciativas de participación ciudadana siempre que este objetivo se traduzca en iniciativas explícitas.

El Ayuntamiento cuenta también con la Oficina del Síndico o Defensor Vecinal que es una potente herramienta institucional para mejorar la calidad de los servicios de la administración y establecer una comunicación fluida entre la ciudadanía y las instituciones locales. El Síndico presenta una memoria anual que hace transparente su labor de mediación en las solicitudes que se les presentan.

La agencia ERDU, creada en 1999 con apoyo de la Diputación Foral y Caja Vital, tiene como objetivo de apoyar y facilitar el trabajo de las asociaciones y voluntariado con una amplia gama de servicios y herramientas. En 2005, en paralelo a ERDU, se crea el Servicio de Participación, enmarcado en el Departamento de Presidencia, que intenta crear una nueva cultura de la participación en toda la administración local, generar el acuerdo político necesario para llevarlo a cabo e incorporar a ciudadanos y asociaciones al incipiente y disgregado funcionamiento de consejos y experiencias aisladas.

No hay evaluación hasta el momento de los resultados de esta larga trayectoria de trabajo conjunto de consulta y colaboración, y la información existente parece reflejar muy diversas trayectorias en función del interés

de ambas partes en cada uno de los temas sectoriales, de la concejalía impulsora y de la red de entidades convocada en cada tema. La creciente ampliación y complejidad de las áreas de responsabilidad local pide una mayor implicación y comunicación con los agentes expertos en los diversos enfoques, cuya colaboración es muy necesaria para la búsqueda de consenso en el diseño y la realización de las políticas públicas específicas. Lo cierto es que puede considerarse que la creación del sistema de Consejos, junto con otras iniciativas institucionales como el recién aprobado "decálogo municipal para la participación ciudadana en Vitoria", o la iniciativa zabalik del Gobierno Vasco, son realmente el resultado de la propia presión ciudadana en aras de la participación.

En paralelo a las estructuras regladas que se han ido creando hasta 2006, se han producido algunas experiencias aisladas de procesos de participación directa. La Agenda 21 ha organizado procesos puntuales sobre temas como movilidad o mesas de trabajo sobre indicadores o temas de metabolismo urbano, recuperando fórmulas más complejas de implicación ciudadana en la toma de decisiones. Los Planes locales, especialmente los que tienen un objetivo relacionado con el medio ambiente o con los temas sociales, se plantean con un carácter integral y cuentan con las aportaciones de numerosos agentes implicados en el sector del que se trate. El Plan Estratégico 2010 también ha sido el fruto de un amplio proceso de consulta y discusión con los agentes relevantes. Los Planes integrales más recientes incorporan un fuerte vector de participación en su diseño y en la previsión de su desarrollo y evaluación. El Plan de Movilidad Sostenible se ha nutrido de un proceso de participación en paralelo a su formulación, que se ha concretado en un Pacto Ciudadano por la Movilidad Sostenible, avalado por la firma de un gran número de ciudadanos y entidades. El Departamento de Promoción Económica mantiene también un diálogo permanente con las asociaciones de comerciantes y empresarios, y un control conjunto del sector a través del Observatorio del Comercio y la participación en proyectos europeos a través de los cuales facilitan conocimiento y herramientas a los agentes del sector. Estos departamentos cuentan con una web de comunicación e información que se caracteriza por su transparencia y disposición libre de estudios, documentos e información disponible. Y existe un Buzón de Quejas y Sugerencias que actúa como canal de información y protesta entre la ciudadanía y los diversos responsables técnicos municipales.

Por otra parte, el Observatorio de la Sostenibilidad recogería y reforzaría la trayectoria seguida de

transparencia informativa, análisis, formación, sensibilización y comunicación de los temas no ya sólo ambientales sino relacionados con la sostenibilidad. De hecho, los primeros proyectos que se han llevado a cabo, el presente Informe GEO Ciudades sobre la sostenibilidad y el medio ambiente y la puesta en marcha del Plan de Movilidad Sostenible, han contado con sendos procesos participativos desde el inicio y asociados al desarrollo de los estudios.

En conclusión, existen buenas condiciones para incorporar la participación a las formas de hacer del gobierno de la ciudad de Vitoria-Gasteiz: un tejido social articulado, una estructura de consejos que agrupa a las principales asociaciones y una voluntad política en los compromisos electorales. Se ha consolidado también una buena transmisión de la información a través de Internet a la ciudadanía interesada. Y existe conocimiento y posibilidades de formación y apoyo a través de los propios recursos municipales.

De la consulta a la participación existe un paso a dar que valore el conocimiento local que puedan aportar los ciudadanos, y los sitúe en igualdad de valoración con el conocimiento profesional y el académico. En este sentido, si aplicamos la pirámide de evaluación de la implicación de la comunidad (Figura 44) a la trayectoria en las políticas y proyectos de Vitoria-Gasteiz, se hace patente que, en la mayor parte de los casos, se supera el primer escalón de Información y el segundo de Consulta, pero no se puede considerar generalizado el escalón de participación y aún menos el de Democracia Básica o Empoderamiento que constituiría el óptimo en este proceso¹³².

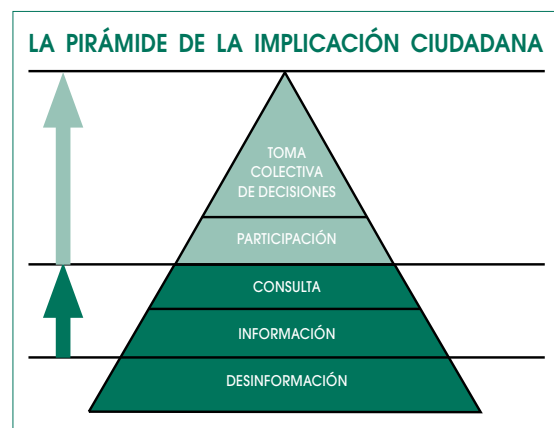


Figura 44. La pirámide de la implicación ciudadana.

Falta dar el paso de incorporar decididamente y de forma reglada la filosofía de la participación y la gobernanza a la mayoría de los planes y proyectos municipales, sobre todo en temas como el urbanismo que afectan directamente a toda la población y su futuro modo de vida. No se puede soslayar tampoco el hecho de

¹³² En el momento de publicación de este informe, se ha aprobado ya el Plan Director de Participación Ciudadana 2008-2011 a partir de agosto de 2008, y se ha establecido una Agenda que incluye la participación de forma sistemática en todos los planes desarrollados en el municipio.

que la extremada politización de la vida pública en el País Vasco puede constituir en ocasiones un elemento inhibitorio para los procesos de participación ciudadana en temas ciudadanos.

Entre los elementos que pueden contribuir a consolidar la participación ciudadana en el ámbito local está la importante red de centros cívicos de barrio. La prensa local juega también un papel fundamental en los debates ciudadanos.

8.7. Respuestas en el ámbito económico y financiero

8.7.1. Políticas de empleo y formación continua

Es una de las asignaturas pendientes a nivel estatal. Los españoles se sitúan entre los trabajadores que menos recurren a la formación continua a lo largo de la vida laboral. Según datos de Eurostat, sólo un 25% de españoles de edades comprendidas entre los 25 y los 64 años participan en alguna actividad formativa frente a un 42% del resto de los ciudadanos europeos, sin diferencias significativas por sexos.

El Gobierno vasco cuenta con una línea política de formación permanente a través de la cual ofrece información cultural general, cursos y formación incluso on-line en temas como las lenguas extranjeras. El IVAP diseña cursos de formación ambiental para técnicos municipales con presentación de casos prácticos e incluye en los cursos de urbanismo algún módulo relativo al medio ambiente.

Aunque la mayoría de los gobiernos locales tienen muy pocas competencias en el ámbito de la educación formal o el trabajo, existe la posibilidad de jugar, por su proximidad al ciudadano y el conocimiento de su entorno, un papel importante en la transición entre el mundo escolar y la integración laboral, las propuestas de itinerarios hacia la ocupación o incluso la vuelta a los estudios para jóvenes que los han abandonado prematuramente. Puede igualmente constituir un espacio estable de diálogo entre los agentes educativos, económicos y sociales de la ciudad, para establecer una cooperación permanente y global entre el sistema educativo y productivo.

8.7.2. Planes de consumo sostenible

El impulso internacional a los temas de consumo sostenible proviene de los acuerdos de 2002 en

Johannesburgo, diez años después de la Cumbre Mundial de Desarrollo Sostenible de Río. Estos compromisos centran uno de sus objetivos en el cambio hacia la sostenibilidad en la producción y en el consumo, en un horizonte de 10 años, con el 2012 como límite, desde los principios de 'quien contamina, paga' y 'análisis del ciclo de vida'. El PNUMA y la OCDE se postulan como organizaciones responsables de llevar a cabo las iniciativas de difusión de buenas prácticas en este campo. Complementariamente ha funcionado durante año y medio la ANPED, Alianza del Norte para la Sostenibilidad, que genera una red de asociaciones de consumidores con fines de objetivación de criterios y concienciación de los y las consumidores.

La Unión Europea ha enfocado sus iniciativas a través de la Política de Producto Integrada (PPI), que se propone mejorar ambientalmente los productos y servicios a lo largo de su ciclo de vida. Esta política está aún en fase de definición y se plantea un doble público objetivo: las empresas productoras y los consumidores y consumidoras.

Desde el Gobierno Vasco se ha puesto en marcha un Plan de Consumo Ambientalmente Sostenible 2006-2010, diseñado en el seno de un proceso de reflexión y consulta con la participación de once departamentos gubernamentales. El Plan se propone poner en marcha medidas detalladas para suministrar información a los consumidores sobre los efectos ambientales de sus decisiones, y propiciar que sean eco-responsables en su consumo habitual, contribuyendo a crear un mercado que les permita adecuar su comportamiento como consumidores. Centra sus medidas en las áreas clave de energía, agua, transporte, alimentos y productos domésticos, y generación de residuos. El presupuesto para su ejecución es de 19,82 millones de Euros.

El Plan vasco se realiza desde la perspectiva del consumidor final, consciente de la importancia que todas las fases de la producción, distribución y comercio tienen en este objetivo de integración de sectores económicos, en el marco de lo definido por la Estrategia Ambiental vasca. Quiere incidir tanto en la oferta como en la demanda para diseñar un modelo de desarrollo más sostenible. El enfoque se centra en el tema del desacoplamiento del consumo con el impacto ambiental, sin entrar a planteamientos más radicales de control o decrecimiento de un consumo excesivo y en continuo crecimiento. El Plan reconoce a los Ayuntamientos como agentes necesarios para el desarrollo de las medidas que propone y avanza que va a ir dando entrada a las Diputaciones, Ayuntamientos y otros agentes institucionales, junto a otros

departamentos gubernamentales aún no implicados. El Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz dentro de su línea de apoyo al comercio urbano puesta en marcha desde 2003 mediante el Servicio de Comercio, está más enfocado a los temas de modernización, innovación y competitividad, con mucho énfasis en la introducción de TICS.

En los proyectos europeos de formación para el empleo, se incluyen algunos módulos sobre sistemas de gestión medio-ambiental en los programas de formación a desempleados y empresas comerciales en el proyecto Equal-Denda. El resto de actividades, Observatorio, Consejo Sectorial, Informes coyunturales anuales, planes de Revitalización comercial y otras políticas se encuentran centradas en temas de renta, empleo y dotación comercial, sin incluir hasta el momento el análisis ambiental de los flujos o información comercial. Sí existe una sinergia importante entre las tendencias de apoyo a la revitalización del comercio urbano, tanto en las zonas históricas y centrales de la ciudad como en los barrios, con las líneas más positivas del nuevo urbanismo y de la movilidad urbana sostenibles, aspectos éstos que se concretan en algunas propuestas en detalle que se integran en el PER Comercial de Vitoria-Gasteiz.

8.7.3. Planes y programas para la reducción del impacto ambiental de los procesos productivos: las iniciativas Ekoskan y Ekitalde

La primera reacción a la insostenibilidad de los procesos productivos en la industria proviene de la iniciativa europea. Las directivas IPPC y REACH han organizado la información sobre el impacto ambiental de las principales actividades industriales. La primera se ha transcrito en la ley 16/2002 de prevención y control integrados de la contaminación, que marcó un hito en cuanto a los requisitos legales a los que deben adaptarse los sectores industriales potencialmente más contaminantes. El enfoque de la directiva IPPC se centra en determinar una serie de buenas prácticas en cada sector que actúan como referentes. Aplica el principio de prevención a los posibles productores de emisiones y el principio de 'quien contamina paga'.

El Gobierno Vasco a través de IHOBE ha realizado acuerdos voluntarios para apoyar a los diversos sectores implicados en la puesta en marcha de los cambios que propugnan esas directivas, así como asesoramiento a todas aquellas empresas afectadas. Entre los sectores que deben adaptarse se encuentran las siguientes: instalaciones de combustión, producción y transformación de metales, industrias minerales,

industria química, gestión de residuos, industria del papel y cartón, industria textil, industria del cuero, industrias agroalimentarias y ganaderas, consumo de disolventes orgánicos e industria del carbono.

Tras la Cumbre Mundial de Johannesburgo se añade el planteamiento PPI, al que ya nos hemos referido al hablar de consumo responsable, centrado ahora en el producto resultante del proceso industrial, en cuya etiqueta se situaría la información sobre el proceso de fabricación ACV y los diversos impactos ambientales y sociales que lo acompañan.

Una de las herramientas desarrolladas en este sentido por la Comisión Europea es la eco-auditoría EMAS o sistema de gestión ambiental integrado. En paralelo, los sistemas ISO de certificación empresarial desarrollaron también un sistema de auto-control de la gestión empresarial desde un punto de vista ambiental, ISO14001. Ambas herramientas empiezan a difundirse entre las grandes y medianas empresas, con menos éxito en PYMEs debido a la complicación del proceso de certificación. Analizan el proceso productivo y sus externalidades ambientales, sin entrar a las características propias del producto elaborado.

Existen proporcionalmente pocas empresas certificadas ambientalmente en Euskadi (y en el resto de España). IHOBE ha decidido, para animar a las empresas vascas a iniciar esta adecuación ambiental de su actividad, elaborar dos herramientas más sencillas de abordar estos procesos: el programa Ekoskan y los grupos de trabajo temáticos municipio-empresa Ekitalde.

El programa Ekoskan es un servicio que las empresas pueden contratar para identificar las mejoras ambientales que podrían aplicarse a su proceso industrial; identificar la legislación ambiental que les compete y su grado de cumplimiento y, a partir de ello, iniciar la introducción de un Sistema de Gestión Medio Ambiental (SGMA), que consolide la Mejora Ambiental Continua de su producción. Se considera un primer paso para que la empresa incorpore la Norma Ekoskan permanentemente o inicie un SGMA según la norma ISO-14001. El Programa Ekoskan se inició en el año 2000 y el número de empresas certificadas ha ido en aumento. En los años 2002 y 2003 se financió el 100% del diagnóstico para la puesta en marcha del programa. A partir de 2004, la financiación se redujo y se vinculó a la obtención de la certificación, así como a la evidencia de que el plan de mejora ambiental había conseguido resultados reales y cuantificables de mejora. El Registro Ekoskan de Organizaciones Certificadas incluye a todas las empresas e instituciones que han sumido el reto de la mejora

ambiental continua. En Vitoria-Gasteiz, en 2005 incluía a nueve organizaciones registradas. Con relación al servicio Ekoskan, ha sido contratado por 656 empresas vascas, de las que 600 han completado su aplicación. En el caso de Vitoria-Gasteiz, han completado el Plan de Mejora Medioambiental cuarenta y seis empresas e instituciones, incluyendo a numerosas empresas siderometalúrgicas, de automoción, químicas o de maquinaria.

El sistema de trabajo denominado Ekitalde se define como un grupo de trabajo estable, técnico e interinstitucional, donde en un periodo de seis a ocho meses se establece una estrategia para ayudar a llevar a cabo los planes de acción de la Agenda 21 a los municipios integrados en UDALSAREA 21, la Red de Municipios por la Sostenibilidad creada en 2002. Los temas responden a los intereses de los participantes en esta red. El Ekitalde 'municipio y empresa' nace con el objetivo general de establecer herramientas de apoyo a los Ayuntamientos en su relación cotidiana con la industria local. Se decidió crear una Guía que sirviera de apoyo a los municipios participantes y al resto de la Red, integrando información legislativa y del marco competencial, protocolos tipo con procedimientos estándar para los diferentes procesos de relación municipio-empresa; identificación de servicios de apoyo a empresas públicos y privados; recopilación de acciones tipo integradas en las Agendas 21 e información sobre aspectos de movilidad. Algunos de estos aspectos son obligatorios y otros voluntarios. La Guía se centra en los primeros sin óbice de que incluya información complementaria sobre los segundos. El interés se sitúa principalmente en lo relacionado con las tramitaciones legales, medidas correctoras y temas de inspección.

La percepción de las agrupaciones empresariales de Vitoria-Gasteiz, y en concreto de los empresarios industriales, que han conseguido reducir considerablemente sus indicadores de insostenibilidad, es que normativamente se están imponiendo normas ambientales que siempre les generan costes, que no están integradas como motivo en los protocolos de concesión de créditos bancarios y que suponen cambios de organización en la empresa, impuestas por administraciones que no se las aplican a sí mismas en los sectores que son de su propia competencia.

Con relación a los temas de contaminación del suelo, el impacto en las zonas abandonadas se contrarresta con la actividad de descontaminación y regeneración de las zonas ex industriales para facilitar su utilización en usos posteriores, liderada por el Gobierno Vasco que, a través de IHOBE recuperó más de 41.000 m² en 2005.

8.7.4. Iniciativas para la promoción del comercio urbano

El Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz puso en marcha en el año 2003 el Servicio de Comercio dirigido a contribuir a la promoción y al desarrollo del comercio de Vitoria-Gasteiz. Con este objetivo ha desarrollado varias líneas de actuación e instrumentos de consulta y participación de todos los agentes del sector, de acceso a la información aportando datos, estadísticas y estudios que permiten conocer la situación del comercio de la ciudad y que facilitan la toma de decisiones, como el Observatorio del Comercio. Igualmente presta apoyo a empresas del sector comercial, de servicios o de hostelería, así como a los nuevos emprendedores en estas áreas, a través de ayudas económicas y formación a personas desempleadas para crear perfiles profesionales adaptados a las necesidades del mercado.

El servicio también gestiona los mercados de venta ambulante y ha organizado el Congreso Internacional de Comercio Urbano. Las conclusiones de dicho congreso internacional abogan por temas como las ciudades lentas, la interculturalidad, la creatividad y la sociedad del conocimiento como vector de cambio o el servicio centrado en las personas, como factores de la revitalización del comercio urbano.

Se ha definido un Plan Estratégico del Comercio 2007-2013 en Vitoria-Gasteiz que establece una nueva zonificación comercial de Vitoria-Gasteiz, mucho más amplia que la anterior, que estaba ceñida al Ensanche y Avenida, y a través de la cual se quieren impulsar nuevas zonas comerciales. Aunque la distribución comercial es bastante equilibrada en comparación con otras ciudades, existen zonas de la ciudad como barrios periféricos o el casco histórico con déficit comercial claro.

La trayectoria de la administración local en relación a la gestión del comercio ha recibido en 2007 el premio Nacional de Comercio Interior por parte del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo en la categoría de administraciones locales.

Los diferentes departamentos municipales siguen también muy de cerca la evolución del comercio urbano y su interacción con la implantación de centros comerciales y grandes superficies en el entorno de Vitoria-Gasteiz. Aunque el peso del comercio en grandes superficies parece estar disminuyendo en términos generales en los últimos años, a contratiempo de las tendencias universales, lo cierto es que su implantación en un entorno de la escala de Vitoria-Gasteiz ya parece haber producido impactos. Las principales reacciones

al avance de las grandes superficies comerciales desde dentro del sector comercial se produjeron, en primer lugar, por parte del sector del pequeño comercio que, en julio de 2001, coincidiendo con la aparición de los grandes operadores comerciales, constituyó la asociación Gasteiz On formada por 800 pequeños establecimientos de toda Vitoria, como forma de hacer frente a los signos incipientes de vaciamiento del centro. Entre las estrategias que se propone en estos momentos la asociación está la de potenciar las actividades de ocio como forma de competir con las grandes superficies¹³³.

Desde el ámbito institucional, el Gobierno Vasco ha emitido un decreto destinado a limitar la expansión de los grandes centros comerciales y favorecer la implantación de las medianas superficies. El debate en torno a si esta última medida, que en cualquier caso parece llegar tarde, puede ayudar a solucionar o agravar el problema está abierto en estos momentos. A juzgar por el caso del centro Lakua y de su efecto en el tejido inmediato no parece arriesgado afirmar que, desde el punto de vista del espacio urbano, las medianas superficies no pueden ser la única respuesta y que es preciso articular medidas complementarias para contrarrestar el efecto succión sobre el comercio de calle.

8.7.5. Iniciativas de I+D e innovación

La CAPV, junto con Cataluña y Andalucía, ha desarrollado servidores que permiten la tele-administración o e-administración, integrando todas las entidades públicas. Cada año aumenta el número de servicios municipales a los que se puede acceder vía Internet, que en el caso de Vitoria-Gasteiz incluye numerosas gestiones con la administración local. En el ámbito del País Vasco, un 85% de los internautas utiliza el correo electrónico, un 23% hace compras on-line. Sólo un 7,6% hace uso de la web para sus negocios, muy lejos de las medias europeas. Sólo un 2% de las empresas hacen ventas por Internet. La banca es utilizada por un 40% de los internautas. Un 12% de los internautas estudia por Internet.

Según el Índice Europeo de Innovación, en el País Vasco la calidad del capital humano destaca como impulsor clave de su innovación, mientras que el desarrollo de redes de colaboración entre empresas y la inscripción de patentes quedan como asignaturas pendientes. Euskadi tiene una puntuación en innovación de 0,35 (sobre un máximo de 1,00), estimándose la media de la Unión Europea en 0,45 en 2006. Dentro del grupo de países líderes en innovación, están Suecia (0,73), Finlandia (0,68), Dinamarca (0,63) y Alemania (0,59).

Euskadi está al nivel de Eslovenia -también con 0,35 centésimas-, y le siguen Italia, Estonia y República Checa, todas ellas con 0,34, y España con 0,31.

La ubicación en el territorio de la investigación y desarrollo de los sectores de innovación se enfoca desde la CAPV hacia la creación de Polos de innovación o Parques Tecnológicos fuera de los entornos urbanos. En el caso del Parque Tecnológico de Miñano, como ya hemos visto, se trata de una de las pocas excepciones que rompe la continuidad del tejido característica de Vitoria-Gasteiz, sin tampoco integrarse en el tejido industrial existente.

La Comunidad Autónoma del País Vasco emplea algo más de la media nacional en gasto público en I+D. La tendencia española a través del proyecto INGENIO y del PNR es a llegar al 2% del PIB para el 2010. El PNR incluye un Plan de Dinamización de la Economía e Impulso a la Productividad, que invierta el bajo crecimiento de la productividad entre 1995 y 2004, con un 0,41% de media. El énfasis se sitúa exclusivamente en la productividad del trabajo, menospreciando la productividad de los recursos y el capital natural, como destaca el Informe de Sostenibilidad 2006 en España, realizado por el Observatorio de Sostenibilidad.

Los indicadores de I+D se refieren al gasto, que en el País Vasco (1,44% PIB) es algo superior a la media española (1,04% PIB) e inferior a la europea (1,90% UE25) en 2004. Ha crecido en un 130% desde 1995 y el personal se ha duplicado. Las mujeres constituyen sólo un tercio del total con una escala que va desde el 22,8% en las empresas al 46,2% de la administración pública.

El número de investigadores por 1000 personas activas es de 8, muy por encima del 6,3 de la ratio española. Sin embargo, el gasto público en I+D canalizado a través de la Universidad viene manteniéndose en el 0,25% del PIB, muy por debajo del 0,32% español y del 0,41% del europeo. Por el contrario, el gasto en I+D ejecutado por empresas es casi el doble en proporción que el correspondiente al Estado Español, pero aun inferior considerablemente al europeo. El gasto en I+D financiado por la empresa ha ido creciendo y suma actualmente el 66% del total (2004).

Están creciendo la financiación de investigación técnica y de ingeniería, en medicina se mantiene constante y disminuye en ciencias sociales. Y ciencias exactas y naturales que en 1993 sumaban la mayor financiación pública, pero que mantienen la mayor cantidad de personal.

¹³³ Entrevista con Esther Unceta-Barrenechea, gerente de Gasteiz. El Correo Digital, edición digital. sábado, 21 de enero de 2006

La financiación pública proviene del departamento de Educación del Gobierno Vasco, de la propia universidad y de los fondos del departamento de Industria, a través de los fondos Saiotek (investigación genérica) y Eortek (investigación estratégica), más las financiaciones complementarias obtenidas en concursos estatales. Hasta el momento, los fondos propios de la Universidad son mayores que los del departamento de Educación, de donde proceden.

La producción científica vasca supone el 4% de la española en revistas clasificadas (SCI), con un índice de actividad mayor de 1 en ingeniería y tecnología (1,5) y en química y física (1,3 y 1,1). El medio ambiente es una de las áreas deficitarias, posiblemente lastrada por la investigación en agricultura que es un sector muy débil.

En 2004 se consideraba que más de un tercio de las empresas vascas han introducido algún elemento de innovación en sus productos o procesos de producción y distribución, de las que el 42,6% lo ha hecho con ayudas públicas. Las mejoras introducidas entre 2002 y 2004 han supuesto un 24,9% de la cifra de negocios. Industria y servicios comparten casi al 50% el gasto en innovación, con un mínimo 0.8% del sector de la construcción.

Las evaluaciones a las que se ha tenido acceso no entran a definir la evidencia de los resultados de este proceso con relación a los compromisos definidos en la Estrategia Ambiental del País Vasco, pero existe una línea de trabajo desde IHOBE sobre Innovación Ambiental en el diseño de productos, que se concreta en el Programa de Promoción del Ecodiseño 2004-2006, programa que incluye la realización de Foros e innovación ambiental y la puesta en marcha de un Aula de Ecodiseño en colaboración con la Universidad de Mondragón, junto a otras iniciativas. El objetivo del Ecodiseño es reducir el impacto ambiental del producto a lo largo de todo su Ciclo de Vida.

8.7.6. Políticas contra la deslocalización industrial

Aunque la conciencia respecto a la amenaza de la insoslayable deslocalización industrial en Europa está cada vez más generalizada entre los responsables de la planificación estratégica a nivel institucional y privado, el tipo de alternativas de diversificación que se manejan se mueve exclusivamente dentro del marco del modelo tecnológico-industrial vigente, buscando los márgenes de actuación para explotar al máximo las ventajas comparativas que ofrece a este respecto el territorio vitoriano. Entre los sectores económicos

alternativos que ofrecen posibilidades de desarrollo en Vitoria están la investigación ambiental, la agricultura ecológica, el turismo ambiental, la energía, los servicios y la industria cultural.

Las políticas estratégicas actuales buscan hacer frente a la amenaza de deslocalización, que aún no se ha manifestado claramente en el municipio, mediante la puesta en carga de la reserva de suelo disponible, usando como factor de atracción la calidad urbanística y ambiental del entorno, sin aprovechar suficientemente las oportunidades que ofrecen tanto la relativa diversidad económica como la buena inserción territorial y el alto nivel de I + D.

Existen respuestas institucionales puntuales a las amenazas de deslocalización y a la pérdida de diversidad de usos como es la propuesta experimental de reconversión a usos mixtos de una parte del polígono industrial de Betoño mediante la integración usos mixtos, pero en general, la política institucional responde a la estrategia mencionada de aprovechamiento de la reserva de suelo para receptáculo principalmente de usos industriales.

8.8. Respuestas en el ámbito del metabolismo urbano: agua, energía, residuos y emisiones

8.8.1. Plan Integral de Ahorro de Agua

En Vitoria-Gasteiz, en las últimas dos décadas, a las presiones del crecimiento de la demanda se respondió con medidas para mejorar la eficiencia del sistema de distribución, lo cual ha permitido que las necesidades por habitante y día pasen de 460 litros en 1983 a los 288 litros de 2005. Una mejora de la eficiencia que podemos considerar excepcional, ya que pocas ciudades españolas han mejorado de forma tan importante sus sistemas de abastecimiento, alcanzando un rendimiento superior al 88%, por lo que las probabilidades de mejorarla son muy reducidas. Por ello, aunque en estos últimos años se ha respondido con éxito a las presiones del crecimiento de demanda, el margen para seguir conteniendo la presión de una creciente demanda es reducido.

A escala supranacional, la principal respuesta a la problemática del agua ha sido la promulgación de la conocida como Directiva Marco del Agua (DMA)¹³⁴ por el Parlamento y el Consejo de la Unión Europea. Directiva que es de obligado cumplimiento para los países miembros desde diciembre de 2004. El principio básico de la DMA se puede resumir diciendo que

¹³⁴ Directiva 2000/60/CE del Parlamento y del Consejo de la Unión Europea de 23 de octubre de 2000 por la que se establece un marco comunitario de actuación en el ámbito de la política de aguas.

sólo dispondremos de agua suficiente y de calidad si somos capaces de asegurar que nuestros ecosistemas acuáticos son seguros y saludables.

El cumplimiento de la citada DMA supone un significativo cambio en las políticas de agua basadas en la oferta del recurso y promueve como objetivo básico lograr un buen estado ecológico de las diferentes masas de agua en 2015. Aunque su aplicación en numerosos países se esté realizando con ciertos retrasos, una aplicación correcta de la misma permitirá mejorar sensiblemente el estado de los ecosistemas acuáticos y las garantías necesarias para un adecuado abastecimiento de los municipios.

En el caso de Vitoria-Gasteiz, estas directrices se han articulado a través del Plan Integral de Ahorro de Agua (PIAA), una idea surgida del Consejo Sectorial de Medio Ambiente y contenida como programa de estudio en el Plan de Acción Ambiental 2002-2007 de la Agenda 21. El objetivo principal del PIAA de Vitoria-Gasteiz es fomentar el ahorro de agua entre los diversos agentes implicados en su distribución y consumo en el ámbito urbano. Este objetivo se pretende alcanzar mediante una serie de programas de intervención u operativos que persiguen unos objetivos específicos: mantener el volumen de entrada de agua en alta por debajo de los 25 hm³ anuales; frenar el crecimiento de la demanda doméstica; estabilizar el consumo actual en el sector industrial-comercial; reducir los consumos actuales en el sector institucional; mantener el rendimiento de la red en los niveles de los últimos tres años (82-85%); sustituir agua potable por aguas regeneradas, o no utilizadas actualmente, en procesos industriales, limpiezas de calles y riego de zonas ajardinadas. El PIAA se articula en torno a 12 programas operativos: Recursos Locales; Redes de Distribución; Contadores; Campaña de Comunicación; Tarifación; Sector Residencial; Sector Comercial; Sector Industrial; Sector Institucional; Aguas regeneradas; Base de datos; Normativa), cada uno de ellos con objetivos específicos.

A día de hoy, el PIAA de Vitoria-Gasteiz ha iniciado gran parte de los programas operativos. Aunque es prematuro evaluar los resultados del Plan, los datos al día de hoy de parámetros como el consumo unitario, la dotación bruta, la eficiencia del sistema o el consumo doméstico muestran valores que cumplen de manera satisfactoria los objetivos generales.

El impacto de las inundaciones también ha sido objeto de actuaciones tendentes a eliminar o reducir los efectos de las mismas. Una de las principales actuaciones ha sido el Plan Especial de defensa contra inundaciones

del río Zadorra en el casco urbano de Vitoria-Gasteiz, que se ha desarrollado con el objetivo de mejorar la capacidad de desagüe actual y reducir o eliminar los efectos de las avenidas.

8.8.2. Plan Local de la Energía del Municipio de Vitoria-Gasteiz 2006-2010

Vitoria-Gasteiz también ha mostrado su preocupación por encontrar respuestas a la problemática del uso de la energía con medidas como la ratificación de Aalborg+10, la adhesión a la Red Española de Ciudades por el Clima o la firma de declaraciones internacionales como los Acuerdos Urbanos del Medio Ambiente de San Francisco. Como consecuencia de estos acuerdos, la ciudad se ha comprometido a trabajar para reducir el consumo de energía primaria, mejorar la eficiencia, incrementar la aportación de las energías limpias y renovables, y mitigar el cambio climático.

OBJETIVOS DE AHORRO Y REDUCCIÓN DE EMISIONES 2004-2010 POR SECTORES		
SECTOR	AHORRO ENERGÍA PRIMARIA (TEP)	EMISIONES CO ₂ EVITADAS (T)
Industrial	23.800	72.700
Servicios	4.925	17.300
Residencial	5.400	16.000
Transporte	23.875	72.000
TOTAL	58.000	178.000

Tabla 58. Objetivos de ahorro y reducción de emisiones 2004-2010 por sectores. (Fuente: Plan Local de la Energía).

Las respuestas a la problemática energética se han desarrollado mediante diferentes instrumentos, algunos como la Agenda 21 de carácter multisectorial, otros sectoriales, centrados principalmente en la problemática energética, como el Plan Local de la Energía del Municipio de Vitoria-Gasteiz 2006-2010, y otros como el Plan de Gestión de Calidad del Aire 2003-2010 y la Estrategia de Vitoria-Gasteiz para la prevención del Cambio Climático que ofrecen respuestas a los impactos generados por el uso de la energía.

De todas las medidas tomadas el Plan Energético Local del Municipio de Vitoria-Gasteiz 2006-2010 es la respuesta más directamente relacionada con el uso de la energía. El Plan tiene cuatro objetivos generales: lograr un uso racional de la energía; fomentar el uso de energías renovables; informar, formar y sensibilizar a la ciudadanía sobre la problemática del uso de la energía y promover medidas fiscales, legislativas y económico-financieras en materia de energía. La inversión estimada para desarrollar las medidas del Plan Energético Local asciende a 76 millones de euros. El Plan también espera obtener beneficios que se han cuantificado en

35,7 millones de euros, teniendo en cuenta tanto los aspectos relacionados con el ahorro, como los beneficios medioambientales por el menor volumen de emisiones contaminantes vertidas a la atmósfera.

En el terreno de la movilidad, uno de los principales responsables del consumo energético, el Plan Local de la Energía del municipio de Vitoria-Gasteiz 2006-2010 establece entre sus directrices estratégicas sectoriales correspondientes al concepto de "uso racional de la energía", la de impulsar el uso del transporte público y sustituir, en los vehículos y flotas municipales, carburantes convencionales (gasóleo, gasolina, etc) por otros como son los de origen vegetal (biocarburantes) que tienen su origen en fuentes renovables, o el gas natural. Para ello propone acciones en el campo de las normativas, la formación, la promoción de los modos no motorizados y el transporte público y la gestión de la demanda. Muchas de las acciones propuestas carecen todavía de concreción, de manera que es difícil prever su impacto real sobre un hipotético cambio en el modelo de desplazamientos hacia los modos más sostenibles.

Es interesante la propuesta del Plan relativa a los incentivos fiscales para la adquisición de vehículos más eficientes, aunque nuevamente su impacto dependerá de su formulación definitiva. Hace falta además separar dichas medidas de estímulo en la compra de vehículos eficientes de las políticas de renovación del parque de vehículos, las cuales tienen resultados dudosos con respecto a la sostenibilidad global, pues buena parte del ahorro energético derivado del cambio tecnológico es contrarrestado por el achatarramiento prematuro de los vehículos, en cuya sustitución se realiza una aportación energética muy considerable. El plan se refiere también a la potenciación de los viajes a pie, en bicicleta, la utilización del transporte público y la máxima ocupación de los vehículos privados y a la planificación y gestión de movilidad. Este tipo de declaración de intenciones entronca con los conceptos manejados en la movilidad sostenible, pero sus resultados dependerán de la coordinación y complementariedad de las medidas.

El otro gran campo de acciones en materia de movilidad es el impulso a la producción y utilización de los biocarburantes, que mediante este Plan Local de la Energía se pretende alcancen los objetivos de la UE, Estado Español y País Vasco. Existe en el ámbito internacional un intenso debate sobre el encaje de estos biocarburantes (biodiesel y bioetanol) en los modelos de sostenibilidad. Hay, por ejemplo, incertidumbres ambientales por resolver con respecto al resultado energético global del proceso de producción de estos

combustibles, pues en la medida en que se emplean en su cultivo, extracción y tratamiento otros de origen fósil en cantidades importantes, el balance global puede ser modesto o incluso negativo, tanto en términos energéticos como de emisiones de CO₂. Otro debate importante para la sostenibilidad en relación a los biocarburantes es la conveniencia de emplear tierras de cultivo fértiles, un recurso escaso, para mover los vehículos según el modelo de transporte vigente.

Y cabe también esperar un efecto rebote preocupante si los mensajes de la administración no lo contrarrestan: la creencia del usuario de estos biocarburantes de que está teniendo un comportamiento más compatible ambientalmente puede inducirle a emplear más los vehículos motorizados. Varias de estas incertidumbres están expresadas en otro documento de referencia para Vitoria-Gasteiz, el Plan de Gestión de la Calidad del Aire, en el cual aunque se promueven los biocombustibles, también se reconocen sus limitaciones¹³⁵.

En definitiva, en lo que se refiere a la movilidad, el Plan Local de la Energía, apoyado en una intencionalidad acertada, sólo puede tener resultados positivos en aras de un modelo de movilidad sostenible si existe una estrategia o un Plan de Movilidad Sostenible que permita concretar sus deseos en medidas coordinadas y orientadas adecuadamente.

8.8.3. Plan Integral de Gestión de Residuos Municipales (PIGRM) de Vitoria-Gasteiz

Las principales estrategias que Vitoria-Gasteiz está desarrollando en el terreno de los residuos se articulan en torno al Plan Integral de Residuos Municipales elaborado como desarrollo de los objetivos básicos en este ámbito contenidos en la Agenda Local 21 de Vitoria-Gasteiz.

En lo que se refiere a los Residuos Sólidos Urbanos, en el PIGRM se contemplan diferentes objetivos en función más de los tipos de residuos que de los materiales aprovechables contenidos en los mismos de cara a su aprovechamiento específico. Así, se establecen objetivos de recuperación y reciclaje para residuos de envases, construcción y demolición, objetos voluminosos e industriales asimilables a urbanos. Existiendo sólo objetivos de recuperación de materiales concretos para el caso de la materia orgánica fermentable, aceite doméstico y textiles. Aún en el caso de estos últimos, apenas se dedica espacio a la consideración de estos materiales desde el punto de vista de su potencial como recursos naturales. Aún así, parecen escasos varios

¹³⁵ Objetivo 15. Potenciar el uso de los biocombustibles mediante su uso en los vehículos del parque móvil municipal y del transporte público.

de los objetivos contemplados en el PIGRM para el aprovechamiento de estos residuos.

En el aspecto de la estrategia a seguir para aumentar la eficiencia de los sistemas de recuperación de los residuos, de forma que éstos se obtengan de la forma más limpia posible (sistemas de presentación y recogida selectiva), en el PIGRM se insiste más en los procesos de separación en destino que en los sistemas de selección en origen. Con ello, se contribuye a desplazar el protagonismo de los generadores de residuos (vecinos, comerciantes, industriales...) hacia las soluciones mecánico-industriales de tratamiento en destino.

En cuanto a los residuos de construcción y demolición, la política de variar el importe de las tasas de vertido en función del grado de separación de los materiales, es el primer paso para adecuar el coste monetario al coste real (monetario más ecológico) del sistema de vertido. Sin embargo, sólo mediante una política de tasas es muy difícil alcanzar objetivos elevados de reciclaje de los escombros. Sería conveniente plantearse medidas más integrales que partieran de ordenanzas municipales que fomenten y regulen los procesos básicos necesarios para alcanzar una alta tasa de reciclaje de la mayor calidad posible, de los materiales contenidos en los escombros. La política de tasas se complementaba con la decisión de construir una planta de recuperación de materiales para su reciclaje en nuevas obras. La construcción de esta planta se ha finalizado en 2007, por lo que Vitoria-Gasteiz ya dispone del elemento técnico más importante para el aprovechamiento de estos residuos.

En referencia a los residuos de materia orgánica fermentable, el PIGRM contempla un elevado e importante objetivo de recuperación y aprovechamiento, el 90% para el año 2006 que no se ha cumplido. En este objetivo no se encuentran los lodos de la EDAR de Crispijana. En la estrategia del plan no se establecen objetivos de producción y de calidad del compost a obtener, ni de su destino y aplicación al suelo, aspecto íntimamente relacionado con la mejora del entorno municipal y extra municipal. Tampoco de los rendimientos ambientales y termoelectrónicos del proceso de biodigestión que se contempla.

Respecto al sistema de recogida selectiva de la fracción correspondiente a los residuos domiciliarios, el PIGRM admite su posibilidad, pero también la de la recogida en masa y la de separación en destino mediante procesos mecánicos. Actualmente sólo resulta viable la separación de la materia orgánica fermentable en origen y además con un grado de pureza elevado

(>90%) y esto sólo es posible con un sistema de selección en origen y recogida selectiva muy eficaz. La necesidad de obtener esta fracción lo menos contaminada posible por otros materiales (vidrio, metales, plásticos y, sobre todo, residuos peligrosos) es condición necesaria para su correcta biodigestión y compostaje y, probablemente, también lo será desde el punto de vista legal.

El PIGRM señala la opción adoptada para gestionar los lodos de la EDAR de Crispijana, sustituyendo el antiguo sistema de los filtros banda por filtros prensa más secado térmico hasta reducir la humedad por debajo del 65%. Una vez secados estos lodos se destinarán al vertedero. El secado térmico, además de constituir un método que implica un consumo energético elevado, puede representar un peligro potencial de este material una vez en el vertedero, debido a que el secado no estabiliza la materia orgánica fermentable, sino tan sólo reduce su humedad. Una vez en el vertedero, su rehidratación podría generar procesos de fermentación incontrolada. Por esta razón no se considera este método como tratamiento para estabilizar la materia orgánica fermentable y, por tanto, no se permite su vertido con arreglo a la Directiva 1999/31/CE relativa al vertido de residuos.

En lo que se refiere a los residuos no fermentables, materiales con destino a su reciclaje: papel y cartón, plásticos, vidrio, textiles y voluminosos la estrategia del PIGRM contempla su aprovechamiento, excepto en el caso de los textiles, sólo en función de su presencia como constitutivos de los residuos de envases. Teniendo en cuenta que la cantidad presente en los RSU de Vitoria-Gasteiz y su importancia ambiental e incluso económica, parece más oportuno establecer objetivos de recogida selectiva y aprovechamiento del máximo posible de estos materiales. En la estrategia de aprovechamiento es muy importante tener presente la diferente calidad (por su origen y presentación) de cada uno de los mismos.

Para los residuos peligrosos y voluminosos y el aceite vegetal, el PIGRM establece objetivos concretos según sus diferentes tipos. Para las pilas eléctricas, se establece un objetivo del 50% de recuperación, cifra considerable pero que podría elevarse. Respecto a los medicamentos, con un objetivo del 10% la recuperación, se debería elevar el mismo contando con la activa participación del sistema sanitario y de las oficinas de farmacia. En lo referente a la recuperación de los envases de aerosoles, también sería conveniente elevar el objetivo del 10%, tanto si éstos han contenido gases procedentes productores del efecto invernadero,

como si no, habida cuenta de que el material más empleado para la fabricación de estos envases es el aluminio. Respecto a los residuos voluminosos, el objetivo de recuperar para su aprovechamiento el 50% de los mismos es elevado, pero, dadas las experiencias en otras poblaciones, se debería separar el objetivo de utilización del de reciclaje, que en conjunto podría situarse en torno al 70%. En el caso de los vehículos fuera de uso, no existen objetivos cuantitativos de recuperación de materiales procedentes del proceso de descontaminación y desguace.

En el ámbito de los vertidos, la situación que ofrece el vertedero de Gardelegui y los planes de mejora permiten presumir que las afecciones ambientales que actualmente produce serán corregidas en bastante medida en el futuro. Sin embargo, sería conveniente determinar de forma clara los objetivos de vertido de materia orgánica fermentable, señalando el tratamiento de estabilización a la que será sometida. En el establecimiento de estos objetivos se debería precisar la cantidad vertida en 1990 y, sobre esa base, determinar las cantidades a verter en el futuro.

La entrada en funcionamiento de la planta de tratamiento de residuos urbanos de Jundiz supone un empujón importante a la gestión sostenible de los residuos, planteándose una disminución en cantidad, un 50%, y en volumen, un 75%, de la entrada de residuos urbanos a vertedero y una disminución en un 90% de la materia orgánica sin estabilizar depositada en Gardelegui.

Complementariamente, la planta de tratamiento de residuos de construcción y demolición, con una capacidad de tratamiento de 300.000 toneladas anuales, va a permitir una gestión óptima de este tipo de residuos, alargando de forma significativa del vertedero y reduciendo la toxicidad de los depósitos eliminados.

A principios de 2007, terminaron las obras de adaptación a la normativa europea de la depuradora de Crispijana, mediante la introducción de nuevos mecanismo en la instalación, lo cual ha permitido reducir el volumen de fangos hasta el 50%. Por otra parte, se ha logrado aumentar la producción en un 45% de la energía total consumida mediante la instalación de un depósito de almacenamiento de gas de 4.000 metros cúbicos y otro de propano 50 metros cúbicos. Uno de los principales impactos positivos de la adaptación de Crispijana ha sido la ganancia correspondiente de espacio en Gardelegui.

8.8.4. Plan Municipal de Gestión de la Calidad del Aire (PMGCA)

El objetivo principal de este Plan Municipal de Gestión de la Calidad del Aire de Vitoria-Gasteiz (2003-2010), aprobado en 2003 por parte de la Corporación Municipal y elaborado con arreglo a las directrices establecidas por la Unión Europea, es conseguir la protección de la salud de los ciudadanos y del medio ambiente atmosférico, contribuyendo al mismo tiempo a la disminución de emisiones de gases de efecto invernadero. Se estructura en cuatro secciones: coordenadas del plan, situación de partida, estrategia de actuación y marco económico y financiero y en ocho líneas estratégicas que cubren pormenorizadamente los temas de salud, confort, ahorro energético, reducción de las emisiones, mecanismos de coordinación y gestión y estrategias de información, difusión y concienciación. En sus objetivos, mantiene gran coherencia con los establecidos en el conjunto de documentos ambientales que constituyen la base de la Estrategia para la Prevención del Cambio Climático.

Dado el fuerte impacto que tiene la movilidad en la calidad del aire, alcanzando, según los datos del propio plan el 36 % de las emisiones de GEI en el municipio, conviene detenerse en los objetivos que tienen una relación más directa con este sector, entre los que se cuentan los siguientes: sistemas de recuperación de vapores en estaciones de servicio; diagnóstico energético y ambiental de los vehículos municipales; incorporación de vehículos de bajas o nulas emisiones al parque móvil municipal y al transporte público (TP); y fomento del uso de los biocombustibles mediante su uso en los vehículos del parque móvil municipal y del transporte público.

Se pretende alcanzar la consecución de dichos objetivos a través de diversas medidas correspondientes a diferentes programas de actuación entre los que destacan el Programa B de Monitorización, control e inspección y el Programa C, de Reducción de emisiones, y entre las medidas asociadas a este segundo programa cabe destacar las dos siguientes: la redacción de un Plan de Movilidad y el apoyo al cambio tecnológico de los vehículos y los combustibles.

Respecto a la primera de ellas, ya se ha materializado en la elaboración del Plan al que nos hemos referido en el apartado correspondiente, asociado a un proceso conducente a un Pacto Ciudadano de Movilidad, pero es de interés la sugerencia contenida en el PMGCA de la creación de una Agencia de Movilidad municipal que podría tener funciones centralizadoras de las decisiones en este campo.

El otro campo de propuestas de movilidad incluidas en este Plan de Gestión de la Calidad del Aire, el apoyo al cambio tecnológico de vehículos y combustibles, tiene un perfil más ambivalente. En primer lugar, emplea una terminología que se puede prestar a confusión en lo relativo al impacto ambiental de los vehículos. Menciona por ejemplo la incorporación de vehículos de “nulas emisiones” como los vehículos de pilas de combustible, cuando es indudable que también estos vehículos contribuyen a la generación de emisiones durante el proceso de fabricación o la producción y carga de las pilas de combustible.

En el marco de la reflexión realizada sobre la sostenibilidad global y local, no parece prudente generar un exceso de confianza en relación a la resolución de los impactos ambientales de la movilidad a través de la tecnología; en primer lugar porque no se puede hablar con rigor de emisiones nulas, pues las emisiones se siguen produciendo en una cuantía todavía incierta y lo único que ocurre es que se desplazan a otros lugares. Este tipo de formulaciones tiene como “efecto rebote” una sensación de que la gravedad de los problemas ambientales y sociales de la movilidad puede afrontarse desde el cambio tecnológico, el cual se considera “inexorable” y siempre con rendimientos positivos.

8.8.5. Iniciativas para la reducción del ruido

Vitoria-Gasteiz viene trabajando desde hace varios años en una serie de actuaciones encaminadas a la puesta en marcha de un Plan de Gestión de Ruido, tomando como punto de partida los resultados del Mapa de Ruido de la ciudad elaborado en 2003 y su actualización de 2006 y las impresiones de los grupos de trabajo asociados a la gestión y casuística del ruido a nivel municipal.

El Plan de Gestión de Ruido debería permitir incorporar el ruido a la toma de decisiones sobre el diseño de la ciudad y definir un Plan de Acción contra el ruido como objetivo principal de la gestión. En tal sentido, se pretende concretar en los próximos ejercicios la definición de un Plan de Acción contra el ruido integrado con el resto de parámetros de diseño municipal, especialmente con los relacionados con el tráfico viario (foco de ruido principal) y el planeamiento municipal. De hecho, ya se está trabajando en esta línea a través de varias iniciativas con la participación de varios departamentos municipales.

Así, en el ámbito de la movilidad algunas iniciativas adoptadas en este sentido son las relativas al calzado de tráfico: fomento de la peatonalización de las calles del centro, del uso de la bicicleta, implantación del

tranvía delimitación de la circulación de vehículos pesados y delimitación de la velocidad del tráfico en el ensanche de la ciudad a un máximo de 30 km/h.

Otra actuación a destacar es la realización en 2005 de un estudio para determinar los niveles acústicos ocasionados por la actividad del aeropuerto de Vitoria-Gasteiz, a fin de actualizar la información disponible desde el año 1997. Con los datos obtenidos se pretende revisar la política de edificabilidad en el territorio circundante a la instalación aeroportuaria.

8.9. Vitoria-Gasteiz en las redes

La pertenencia de Vitoria-Gasteiz a diversas redes vascas, estatales o internacionales de cooperación entre ciudades relacionadas con los temas de sostenibilidad ambiental, social y económica que son objeto del presente informe constituye sin duda un rasgo de identidad importante que refleja el alto nivel de conciencia ambiental del municipio y que, aunque pertenece sin duda conceptualmente al terreno de las respuestas institucionales y ciudadanas frente a las presiones e impactos sobre el medio ambiente y la sostenibilidad, igualmente podría figurar en el capítulo de las oportunidades, pues forma parte del patrimonio de sostenibilidad que ha ido construyendo el municipio a lo largo de las últimas décadas.

- **Red UDALSAREA 21**

Como municipio pionero en el desarrollo de una Agenda 21, tiene un rol destacado en la Red Vasca de Municipios por la Sostenibilidad Udalsarea 21, constituida desde 2002. Vitoria-Gasteiz forma parte de los dieciséis municipios fundadores junto al DMAOT del Gobierno Vasco, las Diputaciones de Álava y Vizcaya y EUDEL. En la actualidad están adscritos un total de 138 municipios del País Vasco. UDALSAREA 21 es una Red que tiene como objetivo fomentar la sostenibilidad a nivel local, impulsando el desarrollo efectivo de los procesos de Agenda Local 21 y la integración de criterios de sostenibilidad en la gestión municipal, y está abierta a la incorporación tanto de nuevos organismos institucionales, como de más Ayuntamientos que cumplan los criterios mínimos de compromiso con la sostenibilidad, a saber, haber ratificado el Compromiso por la Sostenibilidad de la Comunidad Autónoma del País Vasco y la Carta de Aalborg, disponer de un Diagnóstico de Sostenibilidad y de un Plan de Acción plurianual aprobado por pleno municipal y tener establecidos canales estables para la participación ciudadana.

- **Red BERDINSAREA**

La Red de municipios por la Igualdad y contra la Violencia hacia las Mujeres Berdinsarea se ha creado a iniciativa de EUDEL (Asociación de Municipios Vascos) y Emakunde en 2005, a partir de las recomendaciones del Plan de Seguridad para las mujeres víctimas de maltrato doméstico (2002-2004). Es un espacio de trabajo intermunicipal, con el fin de fortalecer la respuesta institucional local en materia de igualdad. Formada por municipios firmemente comprometidos con la igualdad y la lucha contra la violencia hacia las mujeres, esta iniciativa tiene como misión impulsar, fortalecer, coordinar y evaluar programas y servicios gestionados desde las administraciones locales a favor de la igualdad y contra la violencia hacia las mujeres, a través de la definición de criterios conjuntos de actuación y evaluación, enmarcando esta labor en una actuación integral que se integre en todos los niveles de la acción pública local, y actúe de nexo de unión entre ésta y otras entidades supramunicipales. Vitoria-Gasteiz es uno de los treinta y un municipios que están trabajando en esta red de ciudades.

- **Red de Ciudades por el Clima**

Como ya hemos visto, a instancias de la Federación de Municipios y Provincias FEMP, Vitoria-Gasteiz ha diseñado una estrategia local de lucha contra el cambio climático desde la adecuación de las políticas locales, en tanto se define la Estrategia Española de Lucha contra el Cambio Climático. El objeto de la Red es convertirse en un instrumento de apoyo técnico al servicio de los municipios en los ejes básicos de actuación de la Red: la eficiencia energética y el desarrollo de energías renovables, la arquitectura bioclimática y el urbanismo sostenible. La Red articula el protagonismo de las Corporaciones Locales en la gestión medioambiental, enfrentando desde las políticas locales problemas globales que exceden el ámbito municipal. Vitoria-Gasteiz está integrada en esta Red desde el inicio siendo una de las 140 ciudades, con casi 17.000.000 de habitantes que configuran este espacio de reacción al Cambio Climático. Ha sido asimismo la sede de una de las primeras actividades de la Red, el primer Encuentro de Redes de Desarrollo Sostenible y de Lucha contra el Cambio Climático, que se celebró en noviembre de 2005 en la ciudad de Vitoria-Gasteiz.

- **Red de Ciudades Educadoras**

El proyecto Ciudades Educadoras se compromete con la construcción de una ciudadanía organizada, autónoma y solidaria, capaz de convivir en la diferencia y de solucionar pacíficamente sus conflictos en el seno de la sociedad del conocimiento. Ciudad educadora es un proyecto que reivindica lo colectivo y lo público, lo

político y lo ético y busca ingresar en la modernidad haciendo uso de la educación como fenómeno eminentemente comunicativo cuyo desarrollo potenciará la capacidad de incidencia de la sociedad sobre sus propios destinos, estableciendo cambios en la conducta y los comportamientos de los ciudadanos, buscando la construcción de la democracia y la ciudadanía como proyecto colectivo. El I Congreso de esta red tuvo lugar en Barcelona en 1990. Se redactó una Carta de Ciudades Educadoras y se formalizó la red en forma de Asociación Internacional en 1994. Actualmente la red se compone de un importante número de ciudades en todas las regiones mundiales y tiene su sede actualmente en Barcelona.

- **Red de Ciudades Saludables**

Vitoria-Gasteiz ha realizado un primer Diagnóstico de Salud de la Ciudad, integrándose de modo efectivo en la red internacional, auspiciada por la Organización Mundial de la Salud OMS. Las Ciudades Saludables son un conjunto de municipios coordinados en un trabajo paralelo enlazados entre sí a través de una oficina coordinadora, con el fin de dedicar sus esfuerzos a mejorar, mediante actuaciones de gestión diaria, los niveles de salud y de calidad de vida de sus ciudadanos, y los estándares medioambientales, optimizando los recursos propios o cercanos que tiene un municipio.

- **Red de Gobiernos Locales + BIODIVERSIDAD 2010**

Asimismo con el apoyo de la FEMP, la Red de Gobiernos Locales + Biodiversidad 2010 es la Sección de la FEMP dedicada a la promoción de políticas locales para la conservación y uso sostenible de la biodiversidad y la conservación del patrimonio natural. Su objetivo es promover políticas locales para la conservación y uso sostenible de los recursos naturales, la conservación del patrimonio natural y el fomento del desarrollo rural con criterios de sostenibilidad.

- **Alianza del Clima**

Vitoria-Gasteiz se ha implicado asimismo en la red internacional de ciudades y entidades Alianza del Clima, participando en el proyecto de monitorización CLIMATE COMPASS. La red creada en 1992 a iniciativa de doce municipios junto a asociaciones indígenas y ONGs tiene en 2007 más de 1.400 municipios en su seno y agrupa a unos cincuenta millones de ciudadanos europeos. Desarrolla una serie de actividades de sensibilización y concienciación, así como herramientas metodológicas para medir y controlar el avance de las corporaciones locales en el objetivo inicial de la Red, reducir a la mitad las emisiones de CO₂ para el año 2010.

- FEDENATUR

Tras el II Simposio sobre Espacios Naturales y Rurales metropolitanos y periurbanos celebrado en 1995 en Barcelona, se decidió crear una red de intercambio a escala europea entre organismos y personas gestoras de este tipo de espacios. La red se inspira en los principios de Río y pretende apoyarse mutuamente en la protección de la naturaleza y el desarrollo de los espacios de ocio periurbanos. Quiere buscar instrumentos para hacerlo teniendo en cuenta la accesibilidad y uso intenso de estos espacios en el borde de las zonas de habitación de una enorme cantidad de personas y con una biodiversidad importante y vulnerable. La franja periurbana es uno de los elementos fundamentales del equilibrio ecológico, en la zona de transición entre lo urbano y lo rural, y como tal debe estar incluido en los planes de ordenación urbana y territorial. La Federación constituida en 1997 a partir de un núcleo de siete miembros, cuenta con veintiocho parques situados en España, Francia e Italia, entre los que se encuentra el Anillo Verde de Vitoria-Gasteiz.

PERSPECTIVAS DE FUTURO



9. PERSPECTIVAS DE FUTURO

En el ámbito de la planificación, las herramientas destinadas al seguimiento de las tendencias y los procesos y las metodologías prospectivas siempre han tenido una importancia fundamental como base para la toma de decisiones estratégicas, pero el marco de crisis ambiental y de recursos en creciente escasez que se nos presenta a nivel global desde la óptica de la sostenibilidad hace que estos instrumentos y técnicas adquieran una relevancia aún mayor, hasta el punto de que actualmente resulta inconcebible articular sin ellos ninguna estrategia rigurosa hacia la sostenibilidad.

Los indicadores de sostenibilidad y los escenarios de futuro constituyen dos de estas herramientas, de evaluación la primera y de prospectiva la segunda, que mayor desarrollo han conocido en los últimos tiempos debido especialmente a la relativa sencillez conceptual en que se basan y especialmente a su gran potencial comunicativo. Aún así, es aún largo el camino que queda por recorrer en el desarrollo y la aplicación de indicadores y escenarios, un camino que debe adoptar como guía la cada vez mayor experiencia práctica acumulada al respecto desde todas las escalas, local y global, sectorial e integrada.

Las propuestas de indicadores y escenarios que se presentan a continuación, concebidas dentro de las limitaciones lógicas de un diagnóstico general como es el presente, se ofrecen también como un intento de avance en este sentido.

9.1. Indicadores de sostenibilidad urbana

No es necesario insistir aquí en la utilidad de los indicadores como herramientas para el seguimiento de la salud ambiental de sistemas complejos como son los urbano-territoriales. Cuando están bien concebidos, se convierten además en un referente esencial para el fomento de la conciencia ambiental ciudadana y para la toma de decisiones colectiva.

El sistema de indicadores de sostenibilidad urbana que se presenta a continuación es el producto final de los trabajos sectoriales desarrollados previamente como parte del presente informe diagnóstico GEO Vitoria-Gasteiz. Lo que aquí se ofrece es un listado completo de los indicadores propuestos y seleccionados a través de dichos informes, a modo de hipótesis de trabajo. La selección final, la validación y el desarrollo de los valores de referencia y los métodos de cálculo para cada uno de ellos, en aquellos casos en que no exista, es una de las tareas que se propondrían como derivadas del presente informe. Para dicha tarea habría de tenerse en cuenta, por una parte, uno de los principales factores que condicionan la viabilidad de un indicador como es la facilidad de obtención de datos, pero también sería conveniente adoptar la óptica inversa y considerar la oportunidad de recopilar datos actualmente no disponibles, a pesar de la posible dificultad inicial, si

se considera que un determinado indicador puede ser especialmente relevante.

La metodología seguida para la elaboración de esta lista amplia se ha basado en un análisis pormenorizado de los sistemas de indicadores existentes, tanto los diversos sistemas usados en Vitoria-Gasteiz (Agenda 21, Anuario Estadístico, Sistemas de Indicadores Urbanos), como los elaborados dentro del proyecto GEO Ciudades, así como otros sistemas municipales (FEMP, Xarxa de Ciutats i Pobles Cap a la Sostenibilitat), autonómicos (CAPV), estatales (OSE, Perfil Ambiental) y europeos (AEMA, Indicadores Comunes Europeos). En el caso de los indicadores de metabolismo urbano y movilidad, la tarea ha consistido básicamente en la selección de indicadores existentes. En el caso de los sectores de medio urbano, sociedad y gobernanza y actividades económicas y financieras, donde los sistemas de indicadores existentes muestran una mayor variabilidad y divergencia en función de los diversos enfoques adoptados, el proceso de análisis ha servido básicamente para identificar de forma sistemática las carencias, es decir, aquellos aspectos importantes donde aparece la necesidad de proponer indicadores nuevos en función de los criterios adoptados en el presente informe.

El listado de indicadores finales (Tabla 59) se ha ordenado desde lo general a lo particular, encabezándolo con la Huella Ecológica a modo de indicador sintético global, en coherencia con el objetivo general de sostenibilidad que se propone en el segundo capítulo del presente informe. Se han denominado indicadores transversales a aquéllos que aportan información útil para todos los sectores de análisis.

A una escala de mayor aproximación, se presentan los indicadores sectoriales e intersectoriales referidos a cada uno de los sectores de análisis: los indicadores sectoriales son los que tienen una aplicación específica o exclusiva en el sector mientras que los intersectoriales ofrecen información de seguimiento útil para dos o más sectores simultáneamente. Estos últimos, naturalmente, aparecen replicados en cada uno de los sectores donde son pertinentes; en las columnas de la izquierda de la tabla de indicadores aparecen sombreadas las correspondientes relaciones intersectoriales. En el listado, los sectores de Medio Natural y Medio Rural se han fundido en uno sólo, pues lo hace aconsejable la multitud de solapamientos, al igual que los dos sectores que tratan los aspectos socioeconómicos, por el mismo motivo.

En total, además del indicador sintético, el listado comprende siete indicadores transversales, 142 indicadores sectoriales y 51 indicadores intersectoriales, hasta un total de 194 posibles indicadores. Como ya se ha dicho, los indicadores nuevos se ofrecen como hipótesis de trabajo inicial que requeriría validación. El conjunto se ofrece como un paso hacia la construcción de una herramienta integral para la monitorización y el seguimiento pormenorizado del estado de la sostenibilidad y el medio ambiente del municipio.

GEO VITORIA-GASTEIZ • LISTADO DE INDICADORES BÁSICOS DE SOSTENIBILIDAD			RELACIONES INTERSECTORIALES				
			Medio natural y rural	Medio urbano	Movilidad	Sociedad y economía	Metabolismo urbano
1 INDICADOR SINTÉTICO GLOBAL DE SOSTENIBILIDAD URBANA			A	B	C	D	E
TODOS LOS SECTORES		Huella ecológica de Vitoria-Gasteiz					
2 INDICADORES TRANSVERSALES			A	B	C	D	E
TODOS LOS SECTORES		Posición de Vitoria-Gasteiz en el ranking oficial de ciudades por calidad de vida más reciente realizado durante el período					
		Emisiones de gases de efecto invernadero					
		Gasto en medio ambiente					
		Grado de cumplimiento de la normativa ambiental					
		Evaluación de impacto ambiental					
		Actividades de la Agenda 21					
		Plan de Ordenación Urbana					
3 INDICADORES SECTORIALES E INTERSECTORIALES							
3A MEDIO NATURAL Y RURAL			A	B	C	D	E
INDICADORES SECTORIALES	Medio Natural	Reducción de la cubierta vegetal					
		Cubierta vegetal					
		Estado de conservación de la biodiversidad para el municipio de Vitoria-Gasteiz (índice de abundancia de aves)					
		Especies amenazadas					
	Medio rural	Superficie agrícola municipal que desarrolla agricultura ecológica					
		Consumo de fertilizantes en agricultura					
		Consumo de fitosanitarios en agricultura					
		Superficie Agraria Utilizada (SAU)					
		Explotaciones agrarias					
		Explotaciones ganaderas					
		Gestión certificada de bosques					
	INDICADORES INTERSECTORIALES	Superficie protegida con respecto a la superficie total del municipio					
		Suelos abandonados y potencialmente contaminados					
		Suelo artificializado y urbanizable					
Consumo de suelo por usos							
Estado ecológico de los ríos							
Estado ecológico de las zonas húmedas							
Estado ecológico del agua (índice BMWP')							
Carga orgánica que aporta la ciudad al río Zadorra							
Nitratos en acuífero cuaternario							
Inversiones en recuperación ambiental							
Consumo de agua y energía en agricultura							
Cambios en el microclima							
Inversión en zonas verdes							
Equilibrio rural-urbano							
Evolución número de explotaciones y empleos en agricultura y ganadería							
Participación escolar en las actividades de educación ambiental organizadas por el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz							
Número de organizaciones no gubernamentales ecologistas							
Empresas con planes ambientales (EMAS; ISO 14001...)							

Tabla 59. Listado de indicadores básicos de sostenibilidad.

GEO VITORIA-GASTEIZ • LISTADO DE INDICADORES BÁSICOS DE SOSTENIBILIDAD

			RELACIONES INTERSECTORIALES				
			Medio natural y rural	Medio urbano	Movilidad	Sociedad y economía	Metabolismo urbano
3 INDICADORES SECTORIALES E INTERSECTORIALES							
3B MEDIO URBANO							
			A	B	C	D	E
INDICADORES SECTORIALES	Suelo	Uso sostenible del suelo <ul style="list-style-type: none"> • Intensidad de uso del suelo • Localización de los nuevos desarrollos • Restauración de superficies urbanas 					
		Superficie protegida con respecto a la total del municipio					
		Superficie de suelo no virgen disponible para cambios de usos.					
		Índice de dispersión					
	Edificación y vivienda	Índice de desajuste entre la vivienda programada y el crecimiento demográfico previsto					
		Viviendas vacías en edificios destinados principalmente a viviendas según año de construcción del edificio					
		Tasa de edificios en ruina					
		Tipología edificatoria de las viviendas y época de construcción					
		Viviendas principales según su superficie útil					
		Construcción de viviendas protegidas terminadas en Vitoria-Gasteiz					
	Patrimonio	Número de viviendas vacías ocupadas durante el periodo					
		Número de viviendas rehabilitadas con licencia de obra mayor					
		Incremento en el número de edificaciones protegidas en el periodo considerado					
		Concesión de ayudas a la rehabilitación de edificios residenciales.					
	Espacio público	Condiciones microclimáticas en los nuevos desarrollos <ul style="list-style-type: none"> • Atención a las condiciones y a la dinámica microclimática local en los nuevos desarrollos • Optimización de las condiciones microclimáticas de los espacios exteriores en los nuevos desarrollos 					
		Índice de convivencialidad					
		Porcentaje del gasto municipal destinado al mantenimiento del espacio público					
		Porcentaje de vivienda unifamiliar con respecto al total de la edificación residencial en los pueblos del municipio					
	Sistema de espacios verdes	Número y superficie de espacios verdes urbanos conectados con el espacio natural					
		Especies silvestres en áreas urbanas					
		Índice de Volumen de Verde (IVV)					
		Eco-calidad de las áreas exteriores/ Índice Biótico del suelo (IBS)					
		Superficie de zona verde por habitante					
		Número de árboles urbanos por habitante					
		Accesibilidad de las zonas verdes					
		Extensión de calles arboladas					
	Pueblos del municipio	Porcentaje de vivienda unifamiliar con respecto al total de la edificación residencial en los pueblos del municipio					
	Entorno natural y rural	Recorridos de paseo en el entorno rural					
	Planificación y gestión	Porcentaje de suelo calificado como no urbanizable por el planeamiento general con respecto a la totalidad del suelo del municipio					
		Número de indicadores básicos sobre medio urbano (uso del suelo, vivienda, edificación rehabilitación) incluidos en la Agenda Local 21					
		Adecuación del planeamiento a la singularidad ecológica del territorio					
		Planeamiento para la sostenibilidad <ul style="list-style-type: none"> • Equipo multidisciplinar de planeamiento • Proceso iterativo • Escenarios alternativos de planeamiento 					

GEO VITORIA-GASTEIZ • LISTADO DE INDICADORES BÁSICOS DE SOSTENIBILIDAD						
		RELACIONES INTERSECTORIALES				
		Medio natural y rural	Medio urbano	Movilidad	Sociedad y economía	Metabolismo urbano
3 INDICADORES SECTORIALES E INTERSECTORIALES						
3B MEDIO URBANO						
		A	B	C	D	E
INDICADORES INTERSECTORIALES	Suelos abandonados y potencialmente contaminados					
	Superficie protegida con respecto a la superficie total del municipio					
	Suelo artificializado y urbanizable					
	Consumo de suelo por usos					
	Superficie urbana dedicada a infraestructuras de movilidad.					
	Carga orgánica que aporta la ciudad al río Zadorra					
	Evolución PIB y consumo energía					
	Evolución del consumo de los hogares de agua y energía					
	Consumo de energía renovable					
	Consumo de materiales renovables y no renovables en la actividad económica industrial					
	Consumo de agua y energía en agricultura					
	Número de viviendas que han conseguido el certificado de eficiencia energética					
	Viviendas principales con calefacción según combustible utilizado					
	Superficie máxima de cubierta disponible para captación solar					
	Superficie máxima de cubierta disponible para recogida de pluviales					
	Ratio de edificios bien orientados respecto al sol					
	Hogares con problemas de ruido					
	Generación de residuos de construcción y demolición					
	Mitigación de la contaminación ambiental en los nuevos desarrollos					
	Nivel de contaminación sonora del espacio público <ul style="list-style-type: none"> • Población residente en calles expuestas durante las 24 horas del día a niveles de ruido exterior superiores a los deseables como objetivo de calidad • Población residente en calles expuestas durante el período nocturno a niveles de ruido exterior superiores a los deseables como objetivo de calidad 					
	Número de días al año en que se registra una calidad del aire "regular", "mala" o "muy mala"					
	Cambios en el microclima					
	Inversión en zonas verdes					
	Accesibilidad a servicios básicos y a zonas públicas abiertas					
	Equilibrio acera-calzada. Espacio peatonal-espacio viario. Y porcentaje de calles con un reparto equilibrado del espacio peatonal y motorizado.					
	Intensidad de la mezcla de usos					
	Distribución de la mezcla de usos					
	Habitantes por vivienda					
	Régimen de tenencia de las viviendas principales					
	Precio medio de la vivienda según tipo de mercado					
	Cambios de domicilio en barrios sometidos a procesos de rehabilitación					
	Saldo migratorio en los pueblos del municipio					
	Equilibrio rural-urbano					
Empresas con planes ambientales (EMAS; ISO 14001, ...)						

GEO VITORIA-GASTEIZ • LISTADO DE INDICADORES BÁSICOS DE SOSTENIBILIDAD

		RELACIONES INTERSECTORIALES				
		Medio natural y rural	Medio urbano	Movilidad	Sociedad y economía	Metabolismo urbano
3 INDICADORES SECTORIALES E INTERSECTORIALES						
3C MOVILIDAD		A	B	C	D	E
INDICADORES SECTORIALES	Riesgo y peligro. Accidentalidad y peligrosidad de las vías					
	Costes económicos de la movilidad urbana en euros per cápita					
	Reparto modal. Distribución de los viajes cotidianos entre los diferentes medios de transporte y por los diferentes motivos					
	Distancias recorridas diariamente en los distintos medios de transporte urbanos y su evolución					
	Motorización					
	Transporte colectivo. Evolución del uso					
	Intensidad del tráfico					
	Infraestructura ciclable. Kilómetros de vías ciclistas y su proporción respecto al total del viario					
	Calmado del tráfico. Kilómetros de vías con tráfico calmado (30km/h o menos)					
	Protección al transporte colectivo. Kilómetros de vías especializadas o protegidas para el transporte colectivo					
INDICADORES INTERSECTORIALES	Consumo energético total y por persona en movilidad					
	Residuos generados por la movilidad urbana. Kilogramos de residuos líquidos, sólidos y gaseosos por persona y año					
	Emissiones de CO ₂ de la movilidad urbana. Kilogramos por persona y año y su comparación con las emisiones relativas a otros sectores y actividades					
	Nivel de contaminación sonora del espacio público <ul style="list-style-type: none"> • Población residente en calles expuestas durante las 24 horas del día a niveles de ruido exterior superiores a los deseables como objetivo de calidad • Población residente en calles expuestas durante el periodo nocturno a niveles de ruido exterior superiores a los deseables como objetivo de calidad 					
	Número de días al año en que se registra una calidad del aire "regular", "mala" o "muy mala"					
	Accesibilidad a servicios básicos y a zonas públicas abiertas					
	Equilibrio acera-calzada. Espacio peatonal-espacio viario. Y porcentaje de calles con un reparto equilibrado del espacio peatonal y motorizado					
	Sedentarización. Población con obesidad y sobrepeso y población sin actividad física al aire libre o que no se desplaza a pie o en bicicleta					
	Autonomía infantil. Población infantil que acude autónomamente al colegio					
3D SOCIEDAD, GOBERNANZA Y ACTIVIDADES ECONÓMICAS Y FINANCIERAS		A	B	C	D	E
INDICADORES SECTORIALES	Demografía	Evolución de la población por sexos y grupos de edad				
		Movimiento anual de la población por sexos (vegetativo más migraciones)				
		Evolución de los hogares (unipersonales, parejas, monoparentales o monoparentales, otros y familias por número de hijos)				
		Tasa de nupcialidad y divorcialidad				
		Indicador de fecundidad				
		Esperanza de vida por sexos				
	Educación	Niveles educativos por sexos y grupos de edad				
		Acceso a la escolarización y educación continua por grupos de edad				
		Evolución de estudiantes en diferentes opciones educativas por sexo				
		Fracaso escolar				

GEO VITORIA-GASTEIZ • LISTADO DE INDICADORES BÁSICOS DE SOSTENIBILIDAD			RELACIONES INTERSECTORIALES				
			Medio natural y rural	Medio urbano	Movilidad	Sociedad y economía	Metabolismo urbano
3 INDICADORES SECTORIALES E INTERSECTORIALES							
3D SOCIEDAD, GOBERNANZA Y ACTIVIDADES ECONÓMICAS Y FINANCIERAS			A	B	C	D	E
INDICADORES SECTORIALES	Salud y bienestar social	Asistencia social a crisis y exclusión: evolución gasto y personas atendidas por sexo y generación.					
		Estado de salud percibido por nivel de renta					
		Evolución indicadores de factores de riesgo para la salud (consumo de tabaco y alcohol, sedentarismo, obesidad, enfermedades declaradas...)					
		Evolución de personas dependientes, discapacitados y enfermos crónicos					
		Evolución del gasto en asistencia a la salud para grupos específicos y para toda la población					
		Evolución de delitos por causas y percepción de seguridad					
	Cultura e identidad	Evolución de la lengua hablada en casa de la población de Vitoria-Gasteiz					
		Prácticas culturales (audiovisuales, libros, periódicos, arte, visitas...)					
		Prácticas saludables (ejercicio, deporte, salidas al campo...)					
	Participación y gobernanza	Número de accesos a información y documentación ambiental					
		Número de consultas dirigidas a los Servicios Técnicos Municipales					
		Gobernanza y capacidad institucional para la sostenibilidad					
		Relación del ciudadano con el Ayuntamiento					
		Red municipal de centros cívicos y deportivos por tipo de centro					
		Participación en las elecciones					
		Pirámide de implicación de la comunidad					
		Porcentaje del gasto municipal destinado al fomento de procesos de participación ciudadana en la planificación					
		Satisfacción ciudadana con la comunidad local por sexo y generación					
		Participación en elecciones locales por sexo y generación					
		Seguridad /conflictos					
		Actividad voluntaria en temas sociales por sexo y generación					
		Actividad voluntaria en temas ecológicos por sexo y generación					
		Transparencia /apertura/ información					
		Responsabilidad social de las instituciones (exclusión y pobreza, desigualdad, igualdad de oportunidades)					
		Responsabilidad ambiental de las instituciones					
		Acceso a los bienes básicos (Salud, educación, vivienda y trabajo)					
		Gasto en protección social					
		Participación en la toma de decisiones					
		Negociación colectiva en el trabajo					
		Inserción territorial y global	Inversión exterior (comunitaria y privada) y envíos al extranjero de población emigrante				
	Gasto per cápita del presupuesto municipal destinado a la cooperación internacional para el desarrollo						
	Relación entre la capacidad máxima de producción (agrícola, ganadera, energética) del municipio y la demanda interna por sectores						
	Gasto en I&D respecto del PIB según sectores (académico, administración, grandes empresas, PYMES, entidades privadas)						

GEO-VITORIA-GASTEIZ • LISTADO DE INDICADORES BÁSICOS DE SOSTENIBILIDAD

			RELACIONES INTERSECTORIALES					
			Medio natural y rural	Medio urbano	Movilidad	Sociedad y economía	Metabolismo urbano	
3 INDICADORES SECTORIALES E INTERSECTORIALES								
3D SOCIEDAD, GOBERNANZA Y ACTIVIDADES ECONÓMICAS Y FINANCIERAS								
			A	B	C	D	E	
INDICADORES SECTORIALES	Actividades económicas y financieras	Actividad y empleo por sexo y generación						
		Empleo generado según sectores						
		Parados de larga duración por sexo y generación						
		Indicadores de calidad del trabajo (medidas conciliación, formación continua, acoso laboral, sindicalización, teletrabajo, accidentalidad, etc...)						
		Evolución estructura del empleo (cuadros, asalariados, precarios, autónomos, funcionarios y tiempo parcial y total) según sexo y generación						
		Empresas con planes sociales (responsabilidad social o conciliación)						
		Distribución de profesiones y categorías sociales en la población activa						
		Distribución de los hogares según renta anual						
		Índice de Gini de desigualdad social						
		Evolución comparada del poder de compra del salario medio y el PIB						
		Evolución de población en riesgo de exclusión (pobreza, sin hogar...)						
		Evolución de la desigualdad salarial hombres-mujeres.						
		Evolución de la estructura de consumo de los hogares por tipo de gasto						
		Empleo del tiempo por sexo y categoría profesional						
		Diversificación económica (índice de diversidad de Shannon)						
		Relación entre los ingresos medios familiares de los pueblos						
		Empleo generado según sectores en los pueblos del municipio.						
		Nivel de especialización en el empleo						
		Creación y mortalidad de empresas						
		Reinversión en economía local						
		Distribución de la fiscalidad local						
		Evolución PIB y parte de los salarios en el crecimiento						
		Distribución sectorial de la actividad económica						
		Evolución PIB y productividad						
		INDICADORES INTERSECTORIALES	Consumo de suelo por usos					
			Inversiones en recuperación ambiental					
			Evolución PIB y consumo energía					
Evolución del consumo de los hogares de agua y energía								
Consumo de energía renovable								
Consumo de materiales renovables y no renovables en la actividad económica industrial								
Evolución del consumo responsable								
Emissiones energéticas de CO ₂ por sectores								
Sedentarización. Población con obesidad y sobrepeso y población sin actividad física al aire libre o que no se desplaza a pie o en bicicleta								
Autonomía infantil. Población infantil que acude autónomamente al colegio								
Dependencia externa laboral. Residentes que trabajan fuera del municipio de Vitoria								
Intensidad de la mezcla de usos								

GEO-VITORIA-GASTEIZ • LISTADO DE INDICADORES BÁSICOS DE SOSTENIBILIDAD			RELACIONES INTERSECTORIALES				
			Medio natural y rural	Medio urbano	Movilidad	Sociedad y economía	Metabolismo urbano
3 INDICADORES SECTORIALES E INTERSECTORIALES							
3D SOCIEDAD, GOBERNANZA Y ACTIVIDADES ECONÓMICAS Y FINANCIERAS			A	B	C	D	E
INDICADORES INTERSECTORIALES	Distribución de la mezcla de usos						
	Habitantes por vivienda						
	Régimen de tenencia de las viviendas principales						
	Precio medio de la vivienda según tipo de mercado						
	Cambios de domicilio en barrios sometidos a procesos de rehabilitación						
	Saldo migratorio en los pueblos del municipio						
	Equilibrio rural-urbano						
	Evolución número de explotaciones y empleos en agricultura y ganadería						
	Participación escolar en las actividades de educación ambiental organizadas por el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz						
	Número de organizaciones no gubernamentales ecologistas						
	Empresas con planes ambientales (EMAS; ISO 14001...)						
3E METABOLISMO URBANO (AGUA, ENERGÍA, RESIDUOS Y RECURSOS)			A	B	C	D	E
INDICADORES SECTORIALES	Agua	Consumo agua en alta					
		Consumo de agua en baja					
		Distribución sectorial de la demanda de agua					
		Depuración aguas residuales					
		Rendimiento de la red de distribución					
		Concesiones y captaciones					
		Calidad del agua para abastecimiento					
		Gastos del abastecimiento y saneamiento de aguas					
		Estrés hídrico					
		Legislación de protección de los recursos hídricos					
		Sistema tributario "verde"					
	Vínculos domiciliarios						
	Inversiones en sistemas de abastecimiento y saneamiento						
	Energía	Consumo interior bruto de energía					
		Distribución consumo interior bruto por tipo de energía					
		Consumo final de energía					
		Distribución consumo final por tipo de energía					
		Consumo final de energía por sectores					
		Intensidad energética					
	Residuos	Emisiones energéticas de CO ₂					
		Generación de residuos domésticos y comerciales					
		Reciclaje de residuos sólidos urbanos					
	INDICADORES INTERSECTORIALES (AGUA)	Estado ecológico de los ríos					
Estado ecológico de las zonas húmedas							
Estado ecológico del agua (índice BMWP)							
Carga orgánica que aporta la ciudad al río Zadorra							
Nitratos en acuífero cuaternario							
Inversiones en recuperación ambiental							
INDICADORES INTERSECTORIALES (ENERGÍA)	Evolución PIB y consumo energía						
	Evolución del consumo de los hogares de agua y energía						

GEO-VITORIA-GASTEIZ • LISTADO DE INDICADORES BÁSICOS DE SOSTENIBILIDAD

		RELACIONES INTERSECTORIALES				
		Medio natural y rural	Medio urbano	Movilidad	Sociedad y economía	Metabolismo urbano
3 INDICADORES SECTORIALES E INTERSECTORIALES						
3E METABOLISMO URBANO (AGUA, ENERGÍA, RESIDUOS Y RECURSOS)		A	B	C	D	E
INDICADORES INTERSECTORIALES (ENERGÍA)	Consumo de energía renovable					
	Consumo de materiales renovables y no renovables en la actividad económica industrial					
	Consumo de agua y energía en agricultura					
	Evolución del consumo responsable					
	Consumo energético total y por persona en movilidad					
	Número de viviendas que han conseguido el certificado de eficiencia energética					
	Viviendas principales con calefacción según combustible utilizado					
	Superficie máxima de cubierta disponible para captación solar					
	Superficie máxima de cubierta disponible para recogida de pluviales					
	Ratio de edificios bien orientados respecto al sol					
INDICADORES INTERSECTORIALES (RESIDUOS)	Hogares con problemas de ruido					
	Generación de residuos de construcción y demolición					
	Porcentaje de residuos de ajardinamiento destinados a reutilización y reciclaje					
	Residuos generados por la movilidad urbana. Kilogramos de residuos líquidos, sólidos y gaseosos por persona y año					
INDICADORES INTERSECTORIALES (EMISIONES)	Emissiones energéticas de CO ₂ por sectores					
	Emissiones de CO ₂ de la movilidad urbana. Kilogramos por persona y año y su comparación con las emisiones relativas a otros sectores y actividades					
	Mitigación de la contaminación ambiental en los nuevos desarrollos					
	Nivel de contaminación sonora del espacio público <ul style="list-style-type: none"> • Población residente en calles expuestas durante las 24 horas del día a niveles de ruido exterior superiores a los deseables como objetivo de calidad • Población residente en calles expuestas durante el período nocturno a niveles de ruido exterior superiores a los deseables como objetivo de calidad 					
	Número de días al año en que se registra una calidad del aire "regular", "mala" o "muy mala"					
	Cambios en el microclima					

9.2. Visiones y propuestas ciudadanas

Para incorporar la complejidad de la realidad al análisis, a lo largo de la elaboración del diagnóstico ambiental y de sostenibilidad se desarrollaron varios espacios de debate y participación a los que se invitó a la sociedad, tratando de incorporar las visiones y puntos de vista de los diferentes sectores que la componen: políticos y responsables de la toma de decisiones, entidades y organizaciones de todo tipo, expertos y profesionales, agentes económicos y personas comprometidas con los temas que se incluyen en el estudio de sostenibilidad.

El objetivo era contar con un diagnóstico compartido que uniera el análisis consistente de datos y realidades con la percepción de la sociedad civil.

Se realizaron 3 eventos participativos: 2 talleres y una jornada de reflexión. Al inicio del proceso se convocó a un amplio grupo de personas interesadas al debate de "Futuros Posibles para Vitoria-Gasteiz", en un primer taller que proporcionó las líneas estratégicas para enfocar el diagnóstico. A medio camino se realizó una jornada de reflexión sobre las actuaciones emblemáticas en curso. Al final del trabajo, se volvieron

a reunir parte de los convocados inicialmente para trabajar en un segundo taller y reflexionar y validar, en su caso, el borrador del documento final. En total el número de participantes en los diferentes eventos fue de en torno a 60 personas, y contaron con la asistencia de observadores del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA).

Los signos son cada vez más claros de que la ciudadanía está en estos momentos más capacitada que nunca para entender la importancia de los procesos urbanos desde la óptica de la sostenibilidad, como lo demuestran las conclusiones del primer Taller de Participación Ciudadana "Futuros Posibles de Vitoria Gasteiz", que se llevó a cabo coincidiendo con el arranque de los trabajos de realización del presente informe GEO Vitoria-Gasteiz.

El primer taller se llevó a cabo con arreglo a la metodología participativa EASW (European Awareness Scenario Workshop), auspiciada por la Unión Europea, a través de la cual se trata de crear espacios de reflexión y diálogo en los que todos los agentes urbanos interesados puedan expresar sus opiniones y puntos de vista sobre el tema de que se trate, en un ambiente agradable de intercambio de ideas.

En primer lugar se consensuó entre todos los participantes una visión de futuro para Vitoria-Gasteiz:

FUTUROS POSIBLES PARA VITORIA-GASTEIZ
• Un modelo de ciudad sostenible
• Una ciudad en equilibrio con su territorio
• Una ciudad moderada en el uso de recursos que reduce sus residuos
• Una movilidad sostenible, no basada en el vehículo privado
• Una ciudad cohesionada e integrada socialmente
• Una ciudadanía responsable y consciente

A partir de esta visión de futuro se pidió a los participantes que, trabajando en grupos temáticos (Ecosistemas y medio natural, Agua y energía, Recursos y residuos, Medio construido y movilidad, Sociedad y gobernanza), elaboraran propuestas para hacer viable el camino hacia este futuro. Entre el conjunto de veinticinco propuestas temáticas elaboradas por todos los participantes, se les pidió a continuación que las priorizaran mediante un sistema de debate y votación. Las propuestas más valoradas por el conjunto de asistentes fueron las siguientes, ordenadas de más a menos en número de votos:

IDEAS POSIBLES PARA UN FUTURO MEJOR
1º) El suelo ha de ser tratado como un recurso irremplazable
2º) Promover el desarrollo de un modelo cohesionado de ciudad que integre entre sí a los distintos barrios y que conecte y respete la periferia natural
3º) Educación práctica en valores de convivencia, participación, solidaridad, educación ambiental, desde niños, y destacando el compromiso y responsabilidad personal
4º) Ex aequo Participación activa de personas y asociaciones: con recursos, facilidad de interlocución con inclusión de todos los grupos (niños, jóvenes, población rural) con compromiso real con los resultados Rádar de la actuación personal: indicador de consumo energético, huella de la ciudad, costes ambientales y costes de los servicios
5º) Planificación de la relación entre el espacio urbano y su entorno natural que priorice la conexión, el equilibrio, la funcionalidad ecológica y el uso ciudadano
6º) Lucha contra la precariedad en el empleo y la carestía de la vivienda como principales vías de integración social (especialmente en el caso de jóvenes e inmigrantes)
7º) Ex aequo Desarrollar una red de transporte público que mejore y amplíe los servicios con infraestructuras adecuadas para darle prioridad y facilitar el intercambio con otros modos de movilidad Asumir la responsabilidad de gobernar para la gente, sin crispación: <ul style="list-style-type: none"> • Con acuerdos amplios y estables en los temas fundamentales • Trabajando más la transversalidad y menos la verticalidad/ jerarquía • Con autocontrol (formalización de plazos, objetivos, evaluación de resultados...) • Con transparencia en la información • Con participación
8º) Ex aequo Creación de una red de itinerarios para peatones y bicicletas que desarrolle y complete las actuales sendas urbanas Facilitar a la población el conocimiento suficiente para poder participar en la toma de decisiones Mejorar la eficiencia y el ahorro en el uso del agua y energía mediante ordenanzas, medidas fiscales y legislativas

Es muy significativo que la primera de estas propuestas se refiera al suelo como un recurso irremplazable, e igualmente importante el que las demás incidieran en la necesidad de tener un modelo cohesionado de ciudad, volcado en la movilidad sostenible, el desarrollo local y la participación ciudadana, aspectos todos que, al igual que los expresados en la visión de futuro consensuada por los asistentes, coinciden en gran medida con los objetivos marco de sostenibilidad expuestos en el presente informe.

Este conjunto de ideas han servido de guía y de referencia constante durante el proceso de elaboración del informe-diagnóstico, contribuyendo en gran medida a orientar adecuadamente tanto la elección de los ámbitos principales del diagnóstico como la priorización de los enfoques y metodologías utilizados, en la idea de que ésa era la mejor forma de que el resultado final fuera un instrumento verdaderamente útil para todos los ciudadanos.

Una vez finalizado el proceso de redacción técnica del Informe, se desarrolló un segundo Taller con la voluntad de acercar lo más posible el diagnóstico y sus propuestas a las necesidades y deseos reales de los ciudadanos. Éste es el principal objetivo del segundo taller *Futuros Posibles de Vitoria-Gasteiz*, concebido también dentro del marco del proyecto GEO-Ciudades, que establece la necesidad de realizar un seminario de trabajo colectivo con técnicos y ciudadanos con el objeto de validar el documento GEO correspondiente.

El taller se estructuró en tres sesiones: la primera de ella se planteaba como fundamentalmente informativa y se dedicó a la presentación del marco del proyecto GEO-Ciudades y a la explicación de la estructura y los contenidos del informe GEO Vitoria-Gasteiz. La segunda sesión se concibió ya como jornada de trabajo en común y se dedicó a la valoración y validación propiamente dicha del contenido del documento por todos los participantes, tomando como referencia los resultados del primer taller y la tercera y última sesión se planteó como una jornada de trabajo en grupo orientada a la búsqueda de propuestas para ayudar a que el documento GEO Vitoria-Gasteiz se convierta en una herramienta útil en relación con los numerosos procesos, planes y programas de transformación del municipio que están en marcha o en proyecto.

La reacción al documento final ha sido positiva en general, valorando el esfuerzo realizado y solicitando, para posteriores informes la incorporación de algunos aspectos y la necesidad de un mayor esfuerzo de información en algunos temas para tener en cuenta en los próximos análisis de sostenibilidad local. Entre los temas en los que incidir se plantearon los siguientes:

- El eje estratégico de la alimentación vinculada a la conservación del medio natural y de la salud
- El impacto de la crisis económica
- La profundización en el ciclo del agua
- El tejido industrial
- La proyección urbana de la actividad económica
- El espacio de borde entre la ciudad y el mosaico agrícola-espacios naturales que la rodea
- El perfil energético de la futura ciudad

Las conclusiones desglosadas del I y II Taller se pueden consultar en su totalidad a través de los documentos-resumen correspondientes¹³⁶.

9.3. Escenarios de ocupación de suelo

De acuerdo con la preocupación ciudadana expresada en el taller de debate EASW y con los resultados del presente diagnóstico, que identifican la ocupación del suelo como uno de los principales impactos derivados de la presión urbanística, es en este aspecto en el que se han centrado los escenarios esquemáticos elaborados como parte de los informes preparatorios del presente informe GEO Vitoria-Gasteiz.

Existen diversos enfoques para la elaboración de escenarios de futuro, una de las técnicas más utilizadas en el ámbito de la prospectiva, pero el objetivo siempre es el mismo: tratar de anticipar el futuro en función de las tendencias actuales para poder tomar decisiones estratégicas, ayudando a aproximarse a los escenarios deseables y a alejarse de los claramente negativos.

En el caso de Vitoria-Gasteiz, se ha desarrollado un proyecto de modelización de las dinámicas del suelo, llevado a cabo conjuntamente por el CEA y por una institución holandesa dedicada a la investigación, el Research Institute for Knowledge Systems (RIKS), de Maastricht, dentro del marco del programa GMES (Global Monitoring for Environment and Security), impulsado por la Comisión Europea, la Agencia Europea del Espacio (ESA) y la Agencia Europea del Medio Ambiente (AEMA).

Los escenarios que aquí se ofrecen se plantean un objetivo menos ambicioso y más acorde con la capacidad y los medios asociados al presente Informe Diagnóstico. De hecho, más que de escenarios propiamente dichos, se podría hablar de ilustraciones esquemáticas de la interrelación entre algunas variables básicas que afectan sobre todo a la ocupación del suelo, el principal objetivo del ejercicio. Para su realización, se ha procurado recurrir a un aparato matemático muy sencillo, renunciando a algoritmos complejos y operando simplemente mediante la extrapolación de las variables a partir de hipótesis muy aproximativas. Creemos que el inevitable esquematismo de los resultados se puede compensar en parte con su utilidad como instrumentos para la reflexión y el debate en torno a los diferentes órdenes de magnitud en cuanto a consumo comparativo de suelo y recursos y producción de vertidos y emisiones que implican unas u otras políticas urbanas.

Como escenario básico a partir del cual llevar a cabo las sucesivas extrapolaciones se ha adoptado el del Plan General de Ordenación urbana del 2000 (Figura 45) cuyas pautas de ocupación del suelo han guiado la

¹³⁶ Documentos-Resumen del I y II Taller de Participación Ciudadana: Futuros Posibles para Vitoria-Gasteiz. Palacio de Congresos Europa, octubre de 2005 y octubre de 2008. Centro de Estudios Ambientales. Enero de 2006. Centro de Estudios Ambientales. <http://www.vitoria-gasteiz.org/w24/documentos/1078es.pdf>

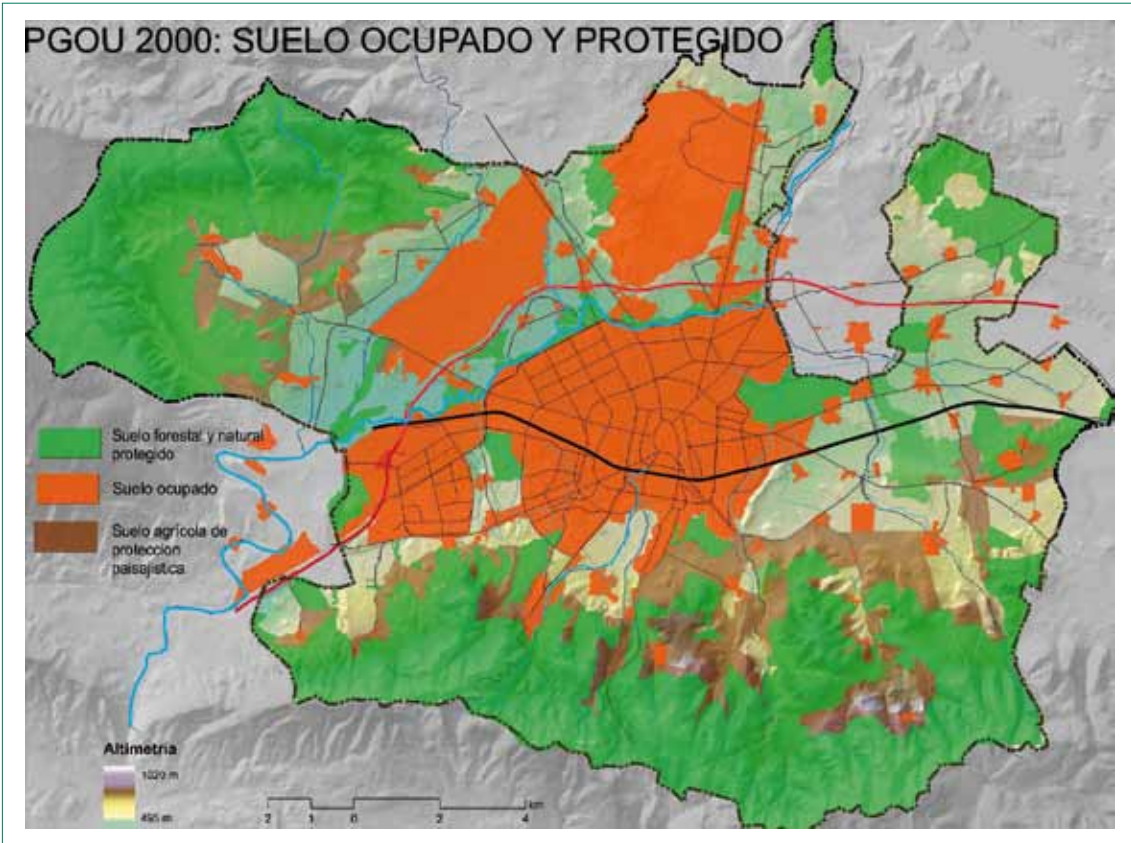


Figura 45. PGOU 2000: suelo ocupado y protegido. (Elaboración propia).

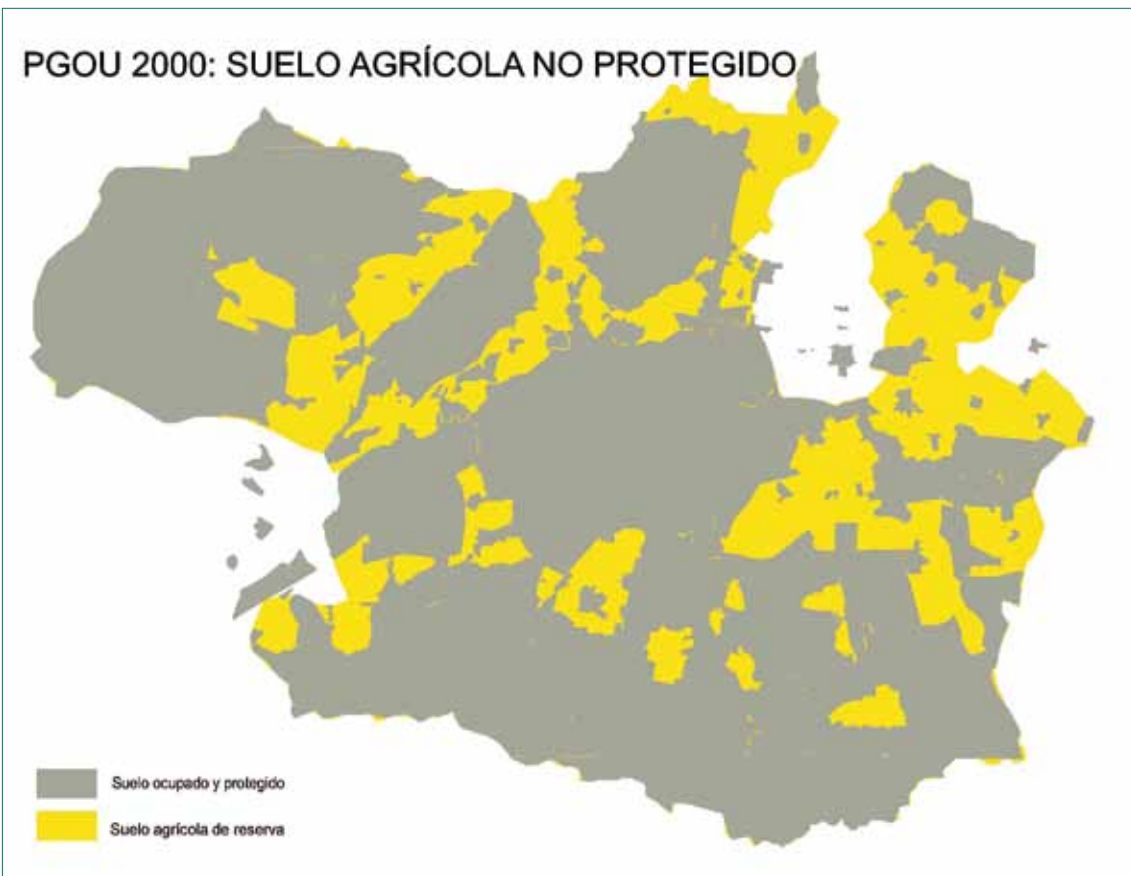


Figura 46. PGOU 2000: superficie disponible de suelo agrícola no protegido. (Elaboración propia).

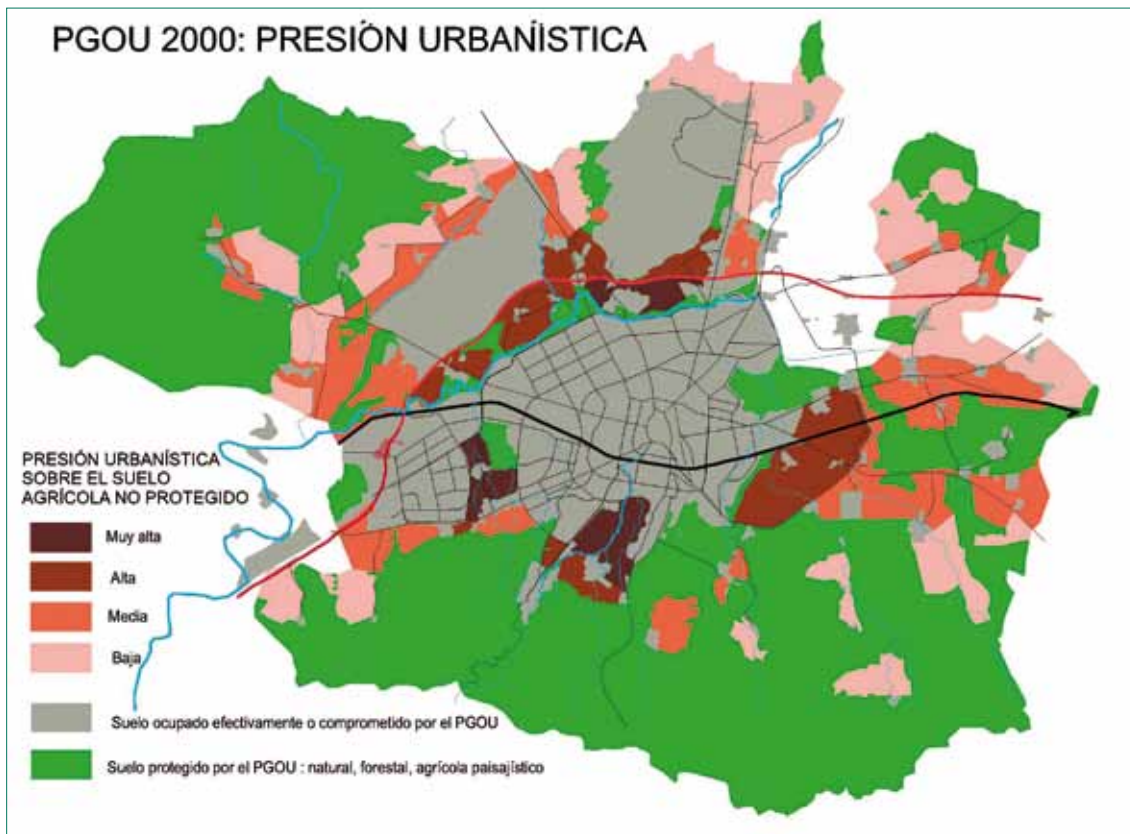


Figura 47. PGOU 2000: hipótesis de presión urbanística sobre el suelo agrícola no protegido. (Elaboración propia).

dinámica del municipio en el último lustro y lo seguirán haciendo hasta la aprobación del siguiente plan. Se ha considerado como variable clave para los escenarios el suelo calificado como agrícola común (Figura 46), con un total de 4.854,88 hectáreas, en la idea de que, en un escenario tendencial, este es el suelo más susceptible de convertirse en urbanizable de forma paulatina en el futuro. No se ha considerado la posibilidad de que el suelo actualmente protegido pueda ser objeto de urbanización.

Para elaborar una hipótesis sencilla sobre la posible pauta de ocupación progresiva del suelo agrícola no protegido se ha adoptado una visión exclusivamente morfológica, excluyendo otras variables o interrelaciones más complejas de índole política o socioeconómica. Por así decirlo, sólo se ha tenido en cuenta la configuración geográfica y topológica de la capa de suelo ocupado, y se ha supuesto una pauta de ocupación habitual en mancha de aceite (Figura 24 y Figura 25).

Como referencia se han utilizado los mapas de adecuación o capacidad de acogida del territorio en función de los factores del medio natural (vegetación y fauna, Figura 26) y medio físico (clinometría, acuífero cuaternario, inundabilidad, presencia de cursos de

CONDICIONES DE REFERENCIA PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LOS NIVELES DE PRESIÓN			
	mayor presión		menor presión
Proximidad al núcleo	[Red]	[Orange]	[Light Orange]
Contigüidad con infraestructuras lineales básicas	[Red]	[Orange]	[Light Orange]
Contacto de entorno con tejido construido	[Red]	[Orange]	[Light Orange]

Tabla 60. Condiciones de referencia para el establecimiento de los niveles de presión.

HECTÁREAS		% Respecto al suelo agrícola	% Respecto al término municipal	
SUELO AGRÍCOLA DE RESERVA (NO PROTEGIDO)	muy alta	304,94	6,28	1,11
	alta	820,88	16,91	2,98
	media	1.543,42	31,79	5,59
	baja	2.185,44	45,02	7,92
SUELO OCUPADO		8.550,22	31,0	
SUELO PROTEGIDO		14.183,83	51,4	
SUPERFICIE TÉRMINO MUNICIPAL		27.588,75	100	

Tabla 61. Superficies de suelo agrícola común en función de los niveles de presión urbanística.

agua superficial, Figura 27). Del análisis de estos mapas se desprende que las zonas que tienen una adecuación menor y por tanto poseen una mayor fragilidad a la hora de asumir usos urbanos son aquellas más alejadas de la ciudad consolidada, situadas en las zonas del cinturón

¹³⁷ Áreas cartografiadas sobre plano.

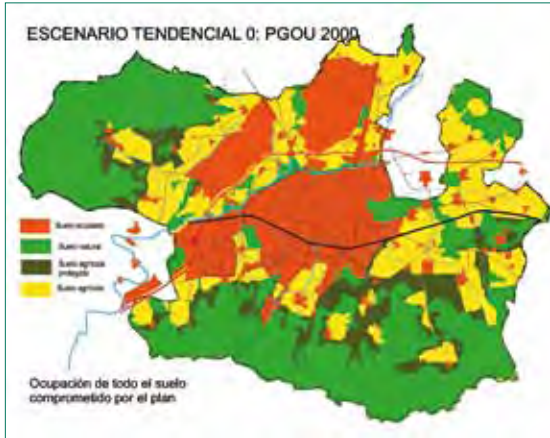


Figura 48. Escenario Tendencial 0. (Elaboración propia).

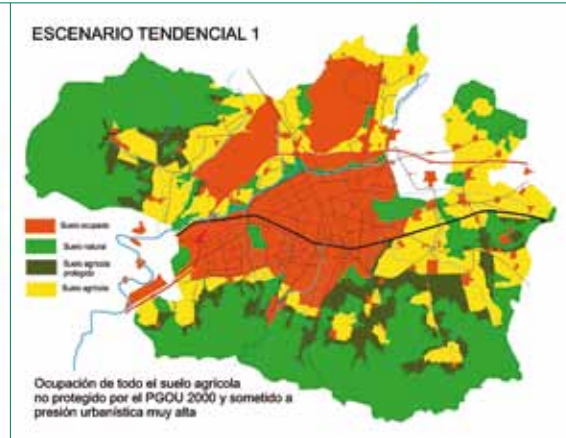


Figura 49. Escenario Tendencial 1. (Elaboración propia).

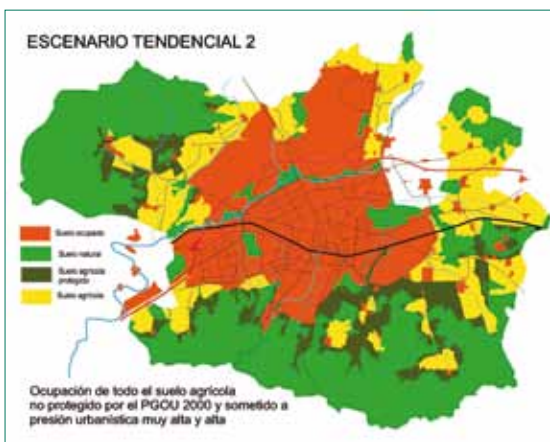


Figura 50. Escenario Tendencial 2. (Elaboración propia).

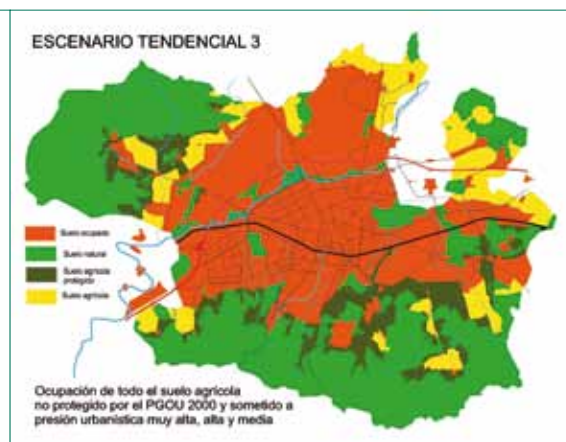


Figura 51. Escenario Tendencial 3. (Elaboración propia).

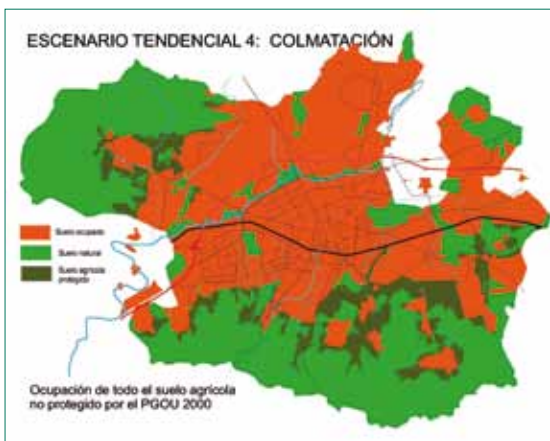


Figura 52. Escenario Tendencial 4. (Elaboración propia).

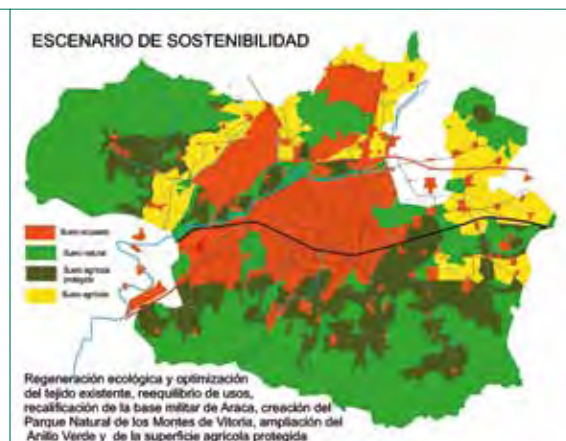


Figura 53. Escenario de sostenibilidad. (Elaboración propia).

montañoso y aquéllas en las que se constata un alto valor ecológico. Por otra parte, son en general las zonas de la Llanada las que presentan una mayor aptitud para ser ocupadas por usos urbanos. Esta conclusión viene a ratificar la dinámica tendencial de ocupación extensiva de la campiña y de las zonas de la llanada hasta el mismo borde del cinturón montañoso.

A partir de este criterio, se han identificado y cartografiado hasta cuatro diferentes subáreas de la superficie de suelo agrícola común total en función de lo que hemos denominado nivel de presión urbanística (Figura 47, Tabla 61). El criterio de referencia utilizado ha sido el grado de continuidad con el tejido edificado o su proximidad a infraestructuras básicas, partiendo de

la hipótesis de que, cuanto mayor es dicha contigüidad y proximidad, mayor es el nivel de presión urbanística (Tabla 60).

Una vez cartografiadas las diferentes áreas, se ha recurrido a la hipótesis de incorporación sucesiva de cada una de ellas al proceso urbanizador para la elaboración de los escenarios tendenciales. El escenario de partida (Escenario 0, Figura 48) contempla la ocupación de todo el suelo urbanizable del PGOU 2000. Cada escenario sucesivo va incrementando la superficie incorporada de ocupación: Escenario 1 (Figura 49): 304,9 Ha, Escenario 2 (Figura 50): 1.125,82 Ha y Escenario 3 (Figura 51): 2.669,24 Ha) hasta llegar a un escenario de colmatación, el Escenario 4 (Figura 52), en el cual la totalidad de las 4.854,88 Ha de área agrícola no protegida del PGOU 2000 han sido urbanizadas.

Con el fin de ligar de una forma directa y clara la ocupación del suelo con el crecimiento poblacional y las variables ambientales se ha recurrido a otras dos variables que, de algún modo, tienen un correlato directamente espacial, como son la densidad de vivienda y el tamaño de los hogares, introduciendo como factores de corrección las variables correspondientes a las viviendas vacías temporales y permanentes.

Con el fin de establecer un año horizonte para cada escenario, se ha aplicado como punto de partida una hipótesis de crecimiento poblacional medio del 0,7% común a todos ellos¹³⁸. Dicho año horizonte viene a señalar de forma muy general el momento en que todo el suelo urbanizable puesto en carga en el escenario considerado está colmatado y urbanizado, de modo que el único margen de crecimiento restante sería el correspondiente a la bolsa de vivienda vacía identificada.

Dentro del marco de cada escenario tendencial se han elaborado a su vez tres subescenarios (A, B y C) correspondientes a tres diferentes hipótesis de distribución de usos para el nuevo suelo urbanizable puesto en carga: predominio industrial (Subescenario A), equilibrio residencial / industrial (Subescenario B) y predominio residencial (Subescenario C). Naturalmente, cuanto mayor es la proporción residencial mayor es el número de habitantes y más se aproxima el año horizonte de colmatación. Como veremos, sin embargo, la proporción en cuanto a consumo de recursos y producción de vertidos es la contraria.

Como referencia para los cálculos numéricos que acompañan la representación gráfica de estos escenarios tendenciales se ha recurrido a los datos urbanísticos y ambientales más recientes y fiables en términos generales, a partir de los cuales se han elaborado indicadores en base a las siguientes hipótesis: descenso progresivo tendencial de la densidad media de vivienda nueva de cada periodo desde 52 hasta 24,6 viviendas por hectárea; descenso progresivo tendencial del tamaño de los hogares desde 2,68 hasta 2,21 personas por viviendas; deceleración tendencial del crecimiento demográfico; ligero descenso de la proporción entre vivienda ocupada efectivamente y vivienda vacía permanente y transitoria.

En lo que se refiere al consumo de energía y agua, las emisiones de CO₂ y la producción de residuos, se ha recurrido también a los datos más recientes y significativos, y se han barajado las siguientes hipótesis, en función de tres periodos considerados (2007-2015; 2015-2045; 2045-2075): deceleración en el consumo energético per cápita y en las emisiones de CO₂ con respecto al 3,4% actual; deceleración progresiva en la producción de residuos; en el caso del agua, se ha considerado una ligera presión de crecimiento de la demanda; en relación con los consumos y vertidos asociados a los diferentes subescenarios de distribución de usos, se ha considerado una variación del ± 10 % en las variables per cápita con relación al escenario actual según se trate del subescenario de predominio industrial (+ 10%) o de predominio residencial (-10%).

Los resultados numéricos de los escenarios tendenciales que se muestran en el cuadro comparativo (Tabla 62) permiten extraer diversas conclusiones: en general, se puede afirmar que, al margen de la superficie ocupada, los modelos exclusivamente residenciales, manteniendo los consumos tendenciales, son lógicamente los que más carga ambiental aplican al territorio, alcanzando el máximo con el modelo 4C de colmatación residencial que, con una carga poblacional de más de 400.000 habitantes y la totalidad del suelo ocupado, implica consumos que van mucho más allá de los límites de carga presumibles en un año horizonte como el 2080 presidido por el agotamiento de los combustibles fósiles según todas las previsiones. El recurso a densidades mucho más bajas que las contempladas para la misma ocupación del suelo en todos los modelos no se presenta como solución, pues se traduciría en un incremento de los consumos energéticos asociados a las tipologías edificatorias de baja densidad y a las mayores necesidades de desplazamiento, con

¹³⁸ La tasa media para el periodo 2001-2005 es de 0,99. Sin embargo, esta tasa parece haber experimentado una notable disminución en los últimos dos años, siendo del 0,66 entre el año 2006 y el 2007. De cara al escenario tendencial, hemos considerado esta reducción como media del largo periodo considerado, al margen de las posibles fluctuaciones. En cualquier caso, lo importante no son tanto los valores absolutos obtenidos, como la lectura comparativa.

resultados no mucho más bajos en cuanto a las cifras totales. En cuanto a los modelos de predominio industrial sólo son más sostenibles considerando los márgenes conservadores (sólo un 10% de incremento) en cuanto a consumo energético que se han utilizado para el cálculo. Cualquier incremento en este margen se traduciría en un consumo global similar al de predominio residencial.

Teniendo en cuenta estas condiciones, se ha elaborado un posible escenario de sostenibilidad a modo de ejemplo (Figura 53). A partir de los objetivos de sostenibilidad expuestos en el segundo capítulo del presente informe, así como de los resultados y conclusiones del diagnóstico, dicho escenario de sostenibilidad se centra fundamentalmente en incrementar el nivel de protección del suelo no urbanizado y de reducir al mínimo las necesidades de nuevo suelo, sin recurrir necesariamente a un marco de decrecimiento demográfico. Las directrices generales del escenario pueden formularse en los siguientes términos:

- Regeneración ecológica y optimización del tejido existente.
- Ampliación del Anillo Verde, incorporando al mismo las zonas agrícolas comunes próximas al núcleo y sometidas a la máxima presión urbanística.
- Recalificación como área natural o agrícola protegida de parte de la superficie correspondiente a agrícola común no protegido.
- Recalificación de la superficie de suelo urbanizable correspondiente al área de la base militar de Araka, convirtiéndole en área natural protegida.
- Creación del Parque Natural de los Montes de Vitoria.

En lo que se refiere al escenario de partida, este escenario de sostenibilidad también toma como referencia las 4.854,8 hectáreas de suelo calificado como agrícola común por el PGOU 2000. Mientras en el caso del escenario tendencial, se partía del nivel de presión urbanística para ir incorporando sucesivamente porciones de suelo al proceso urbanizador, en este caso se adopta el camino inverso, sustrayendo subáreas del conjunto mediante la asignación de niveles de protección. De acuerdo con esta hipótesis, el suelo agrícola disponible como reserva para la urbanización se reduce a 2.610,67 hectáreas. A partir de este escenario de partida, se proponen una serie de intervenciones en diversas variables, que son las que configuran el escenario de sostenibilidad propiamente dicho:

- Recalificación como suelo residencial de 100 hectáreas de suelo industrial.
- Incremento moderado de la densidad del tejido residencial hasta 65 viviendas por hectárea.
- Optimización del parque de viviendas existente, reduciendo tanto el número de viviendas vacías como la relación entre viviendas ocupadas de forma efectiva y viviendas desocupadas de forma permanente y transitoria.
- Mantenimiento del índice de ocupación por vivienda en 2,58.

En cuanto a los consumos y vertidos asociados a este escenario, en sus valores iniciales son los mismos que los considerados para los escenarios tendenciales. En este caso, usando de nuevo un enfoque esquemático no dinámico, hemos considerado sólo dos períodos (2007-2015; 2015-2045), tomando como referencia final el año horizonte establecido. Adoptando la lógica asociada a una opción decidida por la sostenibilidad, en este caso se ha contemplado una reducción progresiva tanto del consumo energético como de las emisiones de CO_2 , adoptando una postura muy conservadora en lo que se refiere a la posibilidad de alcanzar los objetivos de Kyoto (según la hipótesis aquí barajada, no se consigue reducir las emisiones de CO_2 a los mismos índices que actualmente hasta el año 2034). Al igual que en el caso del escenario de sostenibilidad, se ha considerado el amplio margen de reducción existente en el ámbito de los residuos y, en sentido contrario, la difícil mejora respecto a los niveles actuales en el caso de la demanda de agua.

Según se puede observar en el cuadro comparativo (Tabla 62), la aplicación de estas variables pone de manifiesto que este escenario permitiría alojar una población cercana a los 300.000 habitantes en el año horizonte de 2044, sin necesidad de incorporar al proceso ni una sola hectárea del suelo de reserva, manteniendo unos consumos de recursos no muy superiores a los actuales. Si se compara con otros escenarios, se puede comprobar que el escenario más aproximado en cuanto a carga de población y año horizonte es el 2A, de predominio industrial, que, admitiendo una población algo menor, adelanta a 2038 dicho horizonte a cambio de una ocupación de 1.125 hectáreas de suelo de reserva y consumos de energía y emisiones de CO_2 , que duplican las del escenario de sostenibilidad, y una producción de residuos que quintuplica las de dicho escenario.

Aparte de las conclusiones evidentes respecto a la insostenibilidad de las tendencias actuales, que se hacen palpables sea cual sea el ejercicio de comparación que se lleve a cabo, una de las conclusiones importantes que merece la pena resaltar de este ejercicio esquemático

de perspectiva es que la consecución de condiciones de sostenibilidad depende en gran parte de la intervención simultánea en un conjunto lo más amplio posible de variables, más que de la concentración en un único factor de presión.

COMPARACIÓN ENTRE ESCENARIOS DE OCUPACIÓN DEL SUELO								
A Predominio industrial B Equilibrio industrial / residencial C Predominio residencial	Población habitantes	Año horizonte	Suelo agrícola urbanizado	Variables ambientales anuales				
				energía	residuos	CO ₂	agua	
			hectáreas	miles de tep	miles de toneladas		millones de m ³	
Escenario actual	230.585	2007	0	553	480	1.660	23,57	
Escenario 0 (PGOU 2000)	275.886	2032	0	1.090	3.266	2.728	28,95	
Escenario 1	A	283.835	2033	304,94	1.138	3.412	2.918	29,82
	B	290.149	2035	304,94	1.198	3.592	3.226	30,54
	C	295.919	2038	304,94	1.278	3.832	3.702	31,24
Escenario 2	A	297.208	2038	1.125,82	1.284	3.849	3.718	31,38
	B	314.924	2046	1.125,82	1.524	4.570	5.291	33,51
	C	331.115	2052	1.125,82	1.699	5.099	6.261	35,45
Escenario 3	A	314.530	2045	2.669,24	1.381	4.518	5.180	33,44
	B	346.453	2058	2.669,24	1.888	5.664	7.379	37,31
	C	375.627	2068	2.669,24	2.261	6.784	9.755	40,86
Escenario 4 (Colmatación)	A	329.215	2051	4.854,68	1.672	5.020	6.103	35,21
	B	373.342	2067	4.854,68	2.225	6.675	9.505	40,57
	C	413.668	2080	4.854,68	2.805	8.418	13.622	45,54
Escenario de sostenibilidad	299.490	2044	0	650	692	1.947	25,44	

Tabla 62. Comparación entre escenarios de ocupación del suelo.

**PROPUESTAS Y
RECOMENDACIONES**



10. PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES

En función de los objetivos de sostenibilidad desgranados en el primer capítulo de este documento y como conclusión del presente diagnóstico, pueden apuntarse una serie de directrices destinadas a guiar el proceso de desarrollo del municipio de un modo más directo hacia la meta de sostenibilidad, reforzando los vectores de oportunidad ya identificados que trabajan en dicha dirección. Tal como se señala en el capítulo de exposición metodológica, estas directrices constituyen de alguna forma un aspecto subsidiario de este diagnóstico, pues, de acuerdo con la filosofía explícita que lo guía, la decisión última en torno a la forma de abordar y articular los problemas identificados deberá correr a cargo de todos los ciudadanos de Vitoria-Gasteiz.

Con el fin de facilitar el trabajo de todos los actores con estas directrices y alternativas, se ordenan a continuación en función de las áreas temáticas que se han establecido como referencia, desgranando en forma de puntos las recomendaciones específicas. Es de señalar que muchas de las alternativas que se apuntan de forma esquemática a continuación, tal como ha quedado manifiesto en el anterior diagnóstico, ya se encuentran en marcha a través de los diferentes programas, políticas e iniciativas identificados en el apartado de Respuestas o, al menos, existen indicios que señalan la voluntad de diversos agentes sociales de hacerlas realidad.

Por otra parte, muchas de estas propuestas están estrechamente interrelacionadas entre sí y resulta conveniente agruparlas en forma de planes y estrategias generales que permitan una adecuada articulación entre ellas. Al final de cada exposición sectorial de recomendaciones y en el apartado que cierra este capítulo, se exponen estas estrategias conjuntas en forma de propuestas específicas de planes y programas relacionados con las recomendaciones.

10.1. Recomendaciones sectoriales

10.1.1. Medio natural

- Protección de los valores paisajísticos y ecológicos del espacio agrario
- Creación y puesta en marcha de los instrumentos reguladores de gestión de la Red Natura 2000
- Impulso a la propuesta de Parque Natural de los Montes de Vitoria
- Cierre del Anillo Verde por el Sur (Plan Especial de Ampliación del Anillo Verde)
- Consolidación de cuñas verdes de penetración en el tejido urbano

La sostenibilidad de las propuestas urbanísticas para la ciudad de Vitoria-Gasteiz depende entre otras cosas de la permanencia de suficiente espacio libre, ecológicamente productivo, que se mantenga al margen del proceso urbanizador, es decir, que no se incorpore al "ambiente construido".

La impronta paisajística de los espacios agrarios ha prevalecido desde los orígenes mismos de la ciudad, caracterizando el paisaje del entorno de los asentamientos de población, y más recientemente, jugando un papel eficaz de amortiguación sobre elementos territoriales dotados de protección (Red Natura 2000, terrenos forestales, etc). De este modo la garantía de conservación de los elementos de indiscutible valor ecológico ha de pasar por la preservación de una extensa zona de campiña, que no sólo facilite la conectividad ecológica a través de elementos naturales que le son propias (riberas, ribazos, setos, etc), sino que evite el avance de la presión hacia los espacios naturales, sin olvidar el papel que juegan como zona de campeo de especies de fauna que nidifican en otros biotopos.

El municipio de Vitoria-Gasteiz ofrece elementos y espacios de alto valor ambiental que están siendo preservados de la presión urbana para el disfrute de las generaciones futuras. Las diversas iniciativas para la protección de los espacios más valiosos (Anillo Verde, Montes de Vitoria, Red Natura 2000), en principio, garantizan la conservación de sus valores naturales, siendo necesario consolidar plenamente ese nivel de protección. La propuesta de **Parque Natural de los Montes de Vitoria**, de importante repercusión en el ámbito local, conlleva otorgar algún tipo de protección legal y ordenar con una visión global los usos del suelo en aproximadamente la tercera parte de la superficie municipal.

El Anillo Verde se ha consolidado como una pieza territorial fundamental en el entorno inmediato del núcleo urbano, con un importante papel en el acercamiento de la naturaleza a la ciudad, y un referente internacional. El cierre del Anillo Verde por el sur debería ser reforzado (Errakaleor y Armentia-Lasarte). Dos de sus elementos (el río Zadorra y Salburua), pertenecen a la Red Natura 2000, lo que demanda mantener el peso de los criterios ecológicos en su gestión. Una gestión que integre los distintos

aspectos sectoriales podría considerar otras variables como la capacidad de los parques fluviales para actuar como filtros verdes y mejorar la calidad de las aguas.

Otro aspecto a tratar de forma específica es la creación de cuñas verdes que aseguren la interpenetración entre el tejido urbano y el entorno natural circundante. Con el fin de evitar una nueva pérdida de oportunidades en este sentido como la que propició el anterior Plan General, sería preciso un estudio detallado de las posibilidades que aún persisten en las zonas más inmediatas, proponiendo medidas de protección y tratamiento de las mismas. El objetivo será ampliar el ámbito actual del Anillo Verde, incorporando estas nuevas áreas de oportunidad. La principal de estas zonas es la que corresponde al borde sur de Vitoria, donde son mayores los riesgos de ocupación indiscriminada del entorno natural hasta la falda misma de los Montes de Vitoria.

PLANES EXISTENTES APLICABLES:
<ul style="list-style-type: none"> • Red Natura 2000 • Plan de Acción Ambiental 2002-2007 de la Agenda 21 Local • Estrategia de Vitoria-Gasteiz para la Prevención del Cambio Climático • Parque Natural de los Montes de Vitoria • Anillo Verde • Plan de Vías Verdes • Plan de Recuperación Ecológica del Río Zadorra • Plan Integral de Ahorro de Agua • Plan Municipal de Gestión de la Calidad del Aire 2003-2010
NUEVOS PLANES PROPUESTOS:
<ul style="list-style-type: none"> • Nuevo Plan General de Ordenación Urbana • Plan de Desarrollo Rural Sostenible y Protección del Paisaje Agrario de Vitoria-Gasteiz • Plan Especial de Ampliación del Anillo Verde

10.1.2. Medio rural

- Protección del suelo agroforestal
- Fomento de la agricultura ecológica e incorporación de medidas agroambientales
- Fomento de la incorporación de jóvenes a la actividad agroforestal
- Impulso a un sistema integrado agroalimentario local que englobe objetivos diversos como la salud pública, la calidad alimentaria, el impacto ambiental y la contribución al desarrollo económico rural-urbano. Fomento de la conexión productores agroforestales/consumidores locales.
- Revalorización del espacio rural: sensibilización de la población respecto a los valores del espacio y la actividad agroforestal

Las alternativas para mejorar la sostenibilidad social, ambiental y económica del medio rural de Vitoria-Gasteiz pasan por considerar prioritario la

revalorización del espacio rural y de las actividades que en él se desarrollan, y por lograr minimizar las presiones sobre la actividad agroforestal y los impactos que éstas generan.

Mejorar la valoración que el conjunto de la ciudadanía tiene del espacio rural y de las actividades que en él se llevan a cabo, requiere medidas legislativas, que protejan el suelo agroforestal, medidas que influyan en la percepción que tenemos del espacio rural y contribuyan a valorarlo como un espacio esencial para mejorar la sostenibilidad y la calidad de vida de nuestras ciudades, y medidas sobre los métodos y técnicas de la actividad agroforestal.

Todas las alternativas que se presentan aquí están reflejadas, en mayor o menor medida, en las numerosas respuestas que a escala local, tanto institucional como ciudadana, se están tratando de poner en marcha. El problema estaría en lograr que estas medidas se aplicasen en un número importante de hectáreas y dejaran de ser actuaciones puntuales y simbólicas, como viene siendo habitual cuando se trata promover la agricultura ecológica. La extensión de estas medidas facilitaría que sus efectos fueran percibidos más fácilmente, contribuyendo así a la generalización de las mismas.

El suelo es el principal recurso para el desarrollo de las actividades agroforestales por lo que frenar o minimizar su pérdida, que en los últimos 16 años se ha reducido a un ritmo medio de 175 hectáreas anuales, en la principal alternativa para el mantenimiento del espacio rural. La conservación del suelo, además de su protección frente a la expansión urbana e industrial, también requiere medidas que actúen sobre las causas de su degradación físico-química.

En las explotaciones donde no sea posible practicar la agricultura ecológica se impulsarán medidas que minimicen los impactos que la actividad agroforestal genera. Medidas que deberán orientarse hacia la introducción de sistemas de fertilización que reduzcan los efectos de la contaminación por nitratos de origen químico del cuaternario.

Cada vez son más evidentes los beneficios que la utilización de medidas agroambientales y métodos y técnicas de la agricultura ecológica tiene sobre las presiones e impactos de la actividad agroforestal. Elimina o reduce sensiblemente la contaminación del suelo y del agua ocasionada por el empleo de fertilizantes y fitosanitarios. Reduce los riesgos para la salud, tanto de los productores como de los consumidores, por

el empleo de productos químicos. Permite mejorar la biodiversidad del espacio rural. Reduce la dependencia de los productos derivados del petróleo y los impactos derivados de su uso. Beneficios de gran importancia social y ambiental, pero que tienen su principal freno en su rentabilidad económica que está fuertemente condicionada por la PAC.

Tal como se ha señalado en el presente diagnóstico, una de las principales presiones a que se encuentra sometida la actividad agroforestal es el paulatino envejecimiento de los activos agroforestales. Envejecimiento que no sólo supone una pérdida progresiva de activos, sino que además supone un freno para la introducción de los nuevos métodos y técnicas de cultivos que se requieren para una reconversión hacia manejos más sostenibles.

La importancia económica de conectar el consumo local de productos como las patatas o las hortalizas frescas con la producción local de estos productos sería muy significativa. Estas iniciativas no sólo permitirían compensar los desajustes económicos que pudiera ocasionar la incorporación de nuevos métodos y técnicas más sostenibles en las explotaciones agroforestales, sino que también podrían ser beneficiosas para reducir los precios pagados por los consumidores y para mejorar la calidad de los productos consumidos. Campañas de sensibilización y distribución de productos locales en el ámbito escolar o institucional se están proponiendo desde los agentes ciudadanos implicados en soluciones a este problema.

Cambiar la valoración que se tiene sobre el papel del espacio rural no sólo requiere actuar sobre quienes utilizan directamente dicho espacio y sus métodos de manejo, sino que también se precisa de medidas de sensibilización dirigidas al conjunto de la población que pongan en valor las funciones y beneficios de un espacio rural que durante muchas décadas ha estado desvalorizado y considerado, desde la perspectiva de la ordenación del territorio, como el “espacio no urbanizable”.

PLANES EXISTENTES APLICABLES:

- Plan de Desarrollo Rural Sostenible de la CAPV
- Plan de Recuperación Ecológica del Río Zadorra
- Plan Integral de Ahorro de Agua
- Plan de Vías Verdes

NUEVOS PLANES PROPUESTOS:

- Nuevo Plan General de Ordenación Urbana
- Plan de Desarrollo Rural Sostenible y Protección del Paisaje Agrario de Vitoria-Gasteiz
- Proyecto de sistema agroalimentario local integrado en el proyecto europeo Interreg ‘Sustainable Cities and Regional food Strategy’
- Plan Especial de Ampliación del Anillo Verde

10.1.3. Medio urbano

- Calificación mínima de suelo agrícola como urbanizable y reutilización del suelo con usos obsoletos
- Remodelación de zonas industriales obsoletas para la introducción de zonas terciarias o industrias de bajo impacto compatibles con la función residencial
- Inserción de cuñas verdes en el tejido urbano
- Fomento de la rehabilitación
- Articulación de políticas destinadas a evitar los fenómenos de expulsión/sustitución de la población propia en el casco
- Inserción de criterios bioclimáticos en la edificación nueva
- Creación de una base municipal de datos de soleamiento y microclimáticos por barrios y calles
- Revitalización de las áreas de espacio público y las zonas verdes de baja utilización
- Incremento de la naturalización ecológica del espacio urbano (arbolado de calle, fachadas y cubiertas verdes, permeabilización de pavimentos)
- Articulación de políticas destinadas a evitar la suburbanización y la pérdida de población agrícola de los pueblos del municipio
- Fomento del alquiler ligado al control y disminución de la vivienda vacía

Teniendo en cuenta que las necesidades en cuanto a suelo parecen más que cubiertas por las reservas puestas en carga por el anterior Plan General y que en estos momentos ya parecen evidentes los síntomas de enfriamiento financiero del sector inmobiliario, el objetivo principal en este sector sería el de reducir al mínimo el suelo calificado como urbanizable por el nuevo plan de urbanismo. En lo que se refiere al suelo industrial, los esfuerzos deberían centrarse en un estudio pormenorizado de los usos existentes, buscando alternativas de diversificación basadas en la reutilización del suelo ya urbanizado.

Deberían articularse normativas de carácter municipal que obligaran a la inclusión de criterios de diseño pasivo en la edificación en todos los concursos de edificación que tuvieran como ámbito el municipio más allá de las determinaciones del Código Técnico de la Edificación vigente. Por otra parte, toda edificación municipal sin excepción debería incorporar dichos criterios con un carácter ejemplar, ofreciéndose la administración local en la práctica como un ejemplo de vanguardia e innovación en el campo de la sostenibilidad urbana.

Para favorecer estos objetivos deberían darse pasos hacia la creación de una red de estaciones de medición microclimáticas que permitieran obtener información de forma continua sobre las condiciones al respecto de todo el tejido urbano (temperaturas, humedad relativa, régimen de microbrisas urbanas, evapotranspiración) así como la confección de un mapa detallado de soleamiento de la totalidad del municipio. Toda esta información bioclimática, convenientemente cartografiada, debería ponerse a libre disposición no sólo de todos los técnicos que deban intervenir en el medio urbano de Vitoria-Gasteiz, sino de todos los ciudadanos, como forma de mejorar el conocimiento detallado del propio hábitat. En relación con este aspecto, se proponen algunos indicadores específicos, como el que se refiere a la cantidad de superficie de cubierta susceptible de convertirse en captadora de energía solar y en apta para la recogida y el aprovechamiento de aguas pluviales.

El régimen de alquiler debería ser una de las prioridades municipales y debería ligarse de forma directa a la identificación y puesta en carga del parque de viviendas vacías existente, forzando a su incorporación al mercado a través de una batería bien articulada de medidas incentivas y coercitivas.

En la rehabilitación del casco histórico aparece como evidente la necesidad de reforzar aquellos aspectos más desatendidos por la actual estrategia de rehabilitación. En primer lugar, es preciso incluir criterios ecológicos en la rehabilitación del tejido edificado, con un énfasis especial en los aspectos energéticos (energía solar, aislamiento térmico, ventilación natural, naturalización). Este objetivo estaría incluido como uno de los principales dentro del plan de rehabilitación ecológica de la edificación sugerido al tratar la edificación en general.

En segundo lugar, hay que poner a punto medidas para incrementar la mezcla social y evitar los fenómenos de gentrificación asociados al propio proceso de rehabilitación. Las medidas fundamentales en este sentido no competen específicamente a este sector, pues serían de carácter socioeconómico, pero sí las que se refieren a la provisión adecuada de lonjas y locales en planta baja para comercio de calle de primera necesidad, un aspecto clave para mantener a la población actual. En ese sentido, aparece como desaconsejable la reconversión en viviendas de las lonjas existentes.

El espacio público sería uno de los objetivos principales del plan especial de regeneración ecológica propuesto, atendiendo especialmente a los problemas de infrautilización, sobredimensionamiento y falta de vitalidad detectados en diversas áreas de la ciudad. El primer paso debería consistir en un estudio detallado y pormenorizado barrio a barrio de las condiciones actuales y reales de uso del espacio público (selección de espacios representativos, conteo de usuarios a lo largo del día, identificación de flujos y pautas de uso, estudio de las condiciones bioclimáticas de los diferentes microespacios en relación con su uso, estudio del uso real del mobiliario urbano, etc), atendiendo especialmente a la evolución de los incipientes fenómenos de vaciamiento propiciados por la proliferación de los hipercentros comerciales. El seguimiento del impacto sobre el espacio público del hipercentro comercial Boulevard debe ser objeto de atención prioritaria. La red de estaciones de medición microclimática y el mapa de soleamiento de todo el municipio, mencionados en el anterior punto, serían también herramientas sumamente útiles de cara al proceso de recualificación del espacio público.

De acuerdo con lo expresado al hablar del consumo de suelo, los necesarios incrementos puntales de densidad y compacidad, que pueden favorecer la revitalización del espacio público, no deben ir asociados a políticas de incremento del parque edificado sino a estrategias de liberación de suelo del proceso urbanizador.

Al margen de los aspectos referidos al carácter del sistema de espacios verdes como espacio público y, por tanto, aquejado de los mismos problemas de infrautilización y presencia de áreas carentes de vitalidad, en esta área temática cabe referirse también a los aspectos bioclimáticos relacionados con la naturalización del tejido edificado: la creación donde sea adecuado y posible de fachadas y cubiertas verdes, excelentes mecanismos microclimáticos que contribuyen además a la calidad visual del espacio urbano, podría incluirse dentro del plan especial de regeneración ecológica del tejido consolidado. Cabe incluir aquí también como recomendación intersectorial ya incluida al hablar del medio natural la inserción de cuñas verdes en el tejido urbano.

En cuanto a los pueblos del municipio, se trata de articular medidas que contribuyan a evitar los fenómenos de suburbanización mediante tipologías de baja densidad y de reducción de la población dedicada a las actividades agrícolas.

PLANES EXISTENTES APLICABLES:

- Plan de Vivienda 2006-2009 del Gobierno Vasco
- Código Técnico de la Edificación
- Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público
- Proyecto de Sendas Urbanas
- Plan Integral de Ahorro de Agua
- Plan Local de la Energía del Municipio de Vitoria-Gasteiz 2006-2010
- Plan de Acción Ambiental 2002-2007 de la Agenda 21 Anillo Verde
- Estrategia de Vitoria-Gasteiz para la Prevención del Cambio Climático

NUEVOS PLANES PROPUESTOS:

- Nuevo Plan General de Ordenación Urbana
- Plan Municipal de Fomento del Alquiler
- Plan Especial de Ampliación del Anillo Verde

10.1.4. Movilidad

- Creación de una Oficina de Gestión de la Movilidad
- Configuración de una red de itinerarios peatonales cómodos y seguros
- Formalización de una red completa de itinerarios para bicicletas
- Gestión del viario y del aparcamiento para facilitar la circulación de los autobuses y reforzar su atractivo en detrimento del automóvil
- Vinculación entre las políticas de movilidad: peatonal, bicicleta, diseño y gestión del viario y del espacio público, aparcamiento, gestión de la demanda, desplazamientos de mercancías
- Eliminación de la Ronda Sur

La existencia de una propuesta integral de movilidad sostenible y de un ente de gestión que la desarrolle son la clave del futuro modelo de desplazamientos de la ciudad y de los resultados de los planes y proyectos en marcha. El Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público en marcha en estos momentos constituye la respuesta a esta necesidad.

Como síntesis de la situación de partida en que se encuentra Vitoria-Gasteiz en el momento de emprender dicho plan puede decirse que la ciudad y su término cuenta con rasgos relativamente propicios para establecer un modelo de movilidad que tienda a la sostenibilidad, a pesar de que por el momento las fricciones ambientales, sociales y económicas de esta actividad sean considerables y con tendencia al crecimiento.

Del diagnóstico realizado previamente se deduce un conjunto de líneas de actuación que configuran en realidad la estructura propositiva de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible para Vitoria-Gasteiz; un plan capaz de afrontar la mayor carencia detectada

anteriormente que no es otra que la falta de una visión global, integrada y estratégica de las actuaciones en materia de movilidad, apoyada en la definición de criterios que establezcan una nueva jerarquía de los distintos medios de transporte. Un plan, también, que por integrar el adjetivo sostenible debe conllevar objetivos concretos de reducción de los impactos ambientales de la movilidad y, por consiguiente, de reequilibrio del reparto modal de manera que no se siga perdiendo peso de los modos alternativos frente al automóvil privado.

Entre las políticas a las que debe atender el Plan se cuentan las siguientes:

Una política peatonal que amplíe la concepción y el ámbito de las actuaciones realizadas durante las últimas décadas, dirigiéndolas fundamentalmente a la configuración de una red de itinerarios peatonales cómodos y seguros, que unan todos los barrios y los generadores principales de desplazamiento y que permeabilicen las barreras infraestructurales existentes.

Una política de la bicicleta que recoja un conjunto ordenado de actuaciones en infraestructura, promoción y normativa. En lo que atañe a las infraestructuras, la propuesta debería permitir la formalización de una red completa de itinerarios para bicicletas, así como el tratamiento del resto del viario a través de la pacificación del tráfico que permita la convivencia ciclista-vehículo motorizado.

Una política de transporte colectivo vinculada pero no limitada a la introducción del tranvía, pues el papel del autobús va a seguir siendo fundamental en la movilidad de la ciudad. Se requiere para ello una gestión del viario y del aparcamiento coherente con el propósito de facilitar la circulación de los autobuses y reforzar su atractivo en detrimento del automóvil. Hace falta, además, introducir sistemas innovadores de transporte colectivo, vinculados a determinadas demandas que no se satisfacen adecuadamente con los vehículos o las modalidades de oferta convencionales.

Una política de diseño y gestión del viario y del espacio público que enlace el resto de las políticas y traduzca físicamente en las calles e intersecciones la nueva jerarquía de los modos de transporte. La nueva jerarquía deberá derivar necesariamente en un esquema diferente de velocidades y diseño del viario, de manera que se puedan aplicar técnicas de calmado del tráfico adaptadas a cada trama y a cada barrio.

Las políticas de gestión de la demanda deberán dirigirse de forma específica y con baterías de medidas diferentes a empresas y polígonos de actividad económica, centros educativos y núcleos rurales periféricos y, en cuanto a la política de gestión de los desplazamientos de mercancías, debe optar por reconocer su importancia y sus necesidades de tiempo y espacio, evitando que interfieran en la calidad de vida o en los modos alternativos y procurando que afloren nuevas fórmulas de gestión de las cargas.

La programación del Plan se debe apoyar en un triple esquema temporal: actuaciones inmediatas a poner en marcha al mismo tiempo que la primera línea del tranvía; actuaciones de medio plazo conforme se ejecuten los demás proyectos previstos; actuaciones de fondo a realizar con criterios de oportunidad (otras obras de urbanización, labores de conservación o mantenimiento, etc).

En cuanto a los instrumentos para el desarrollo del Plan, se pueden señalar el Pacto Ciudadano por la movilidad sostenible, la creación de un ente gestor unificado de la movilidad y la revisión del planeamiento urbanístico.

PLANES EXISTENTES APLICABLES:
<ul style="list-style-type: none"> • Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público • Pacto Ciudadano por la Movilidad Sostenible • Proyecto de Sendas Urbanas • Plan de Vías Verdes • Plan de Acción Ambiental 2002-2007 de la Agenda 21 • Plan Municipal de Gestión de la Calidad del Aire 2003-2010 • Plan Local de la Energía del Municipio de Vitoria-Gasteiz 2006-2010 • Estrategia de Vitoria-Gasteiz para la Prevención del Cambio Climático
NUEVOS PLANES PROPUESTOS
<ul style="list-style-type: none"> • Nuevo Plan General de Ordenación Urbana: • Plan Especial de Rehabilitación Ecológica del Tejido Consolidado • Programa de Adecuación Ecológica del Casco Histórico • Plan Director de la Movilidad Ciclista

10.1.5. Sociedad y gobernanza

- Fomento de la participación y la corresponsabilidad ciudadana en la gestión de la ciudad más allá de los mecanismos de consulta
- Impulso del tercer sector
- Fomento de la incorporación de la mujer al mundo laboral

La sociedad vitoriana se enfrenta a los problemas generalizados en el Estado Español y en la mayoría de la sociedad europea de una sociedad madura e internacionalizada. Sin embargo, las herramientas sociales y urbanísticas que ha venido aplicando Vitoria-Gasteiz tienen una buena capacidad de respuesta a los

problemas que el cambio social supone, al menos con respecto a la mayoría de las ciudades españolas. Las características propias de una ciudad fácil de vivir, que no requiere grandes desplazamientos para la mayoría de las actividades y ofrece una gran cantidad de servicios, puede abordar las necesidades de una población envejecida o recién llegada con bastantes garantías de un nivel medio aceptable de calidad de vida. La corresponsabilidad ciudadana y del tercer sector en el mantenimiento de esta ciudad puede ayudar a corregir una tendencia a la excesiva institucionalización de los servicios urbanos.

El compromiso más claro con un sistema de gobernanza o democracia participativa puede ayudar a incorporar a esta gestión de la ciudad a los recursos y agentes existentes en el municipio en un esquema de transparencia y buen gobierno. Éste sería un acto fundamental para conseguir que la estrategia de camino a la sostenibilidad fuera viable en todo tipo de condiciones económicas o sociales.

Una condición necesaria para conseguir que el futuro de Vitoria-Gasteiz camine en la dirección de la sostenibilidad es que el necesario cambio y mejora de las políticas urbanas esté apoyado y avalado por la participación de la ciudadanía y por una gestión colaborativa del gobierno local, lo que se reconoce en el relativamente reciente concepto de 'gobernanza' o buen gobierno. Integrar a los ciudadanos en la definición del proyecto futuro de ciudad implica crear unas relaciones de confianza en la ciudadanía y unas condiciones de colaboración que no han sido tan habituales en la gestión de la política urbana. Y exige unas condiciones de transparencia y calidad informativa de todos los planes, proyectos y políticas para que los ciudadanos puedan tomar parte con consecuencia en la toma de decisiones.

Los datos de envejecimiento de la población y el ratio de disminución de la población activa respecto a las personas dependientes indican que es absolutamente necesario organizar la sociedad de modo que la actividad femenina sea posible. El espacio urbano debe facilitar temas como la crianza o el cuidado a dependientes sin que se sacrifique el trabajo de ningún grupo social, ni las mujeres ni ningún otro. Es preciso mantener y mejorar las infraestructuras para la vida cotidiana de modo que se liberen de presión los sistemas asistenciales, sanitarios o de apoyo institucional y crear espacios que compitan con los patrones de vivienda aislada en las fases de la vida de familia extensa. Y por otra parte, dar lugar a una organización de los servicios para evitar la congestión y aprovechar al máximo espacios y equipamientos.

PLANES EXISTENTES APLICABLES:

- Planes de Revitalización de Áreas desfavorecidas del Gobierno Vasco
- Plan Joven del Gobierno Vasco
- Plan Joven Municipal 2006-2008
- Plan Local de Infancia y Adolescencia 2008-2012
- IV Plan de Igualdad de Oportunidades del Gobierno Vasco
- Planes Forales de Igualdad de Oportunidades (Vitoria-Gasteiz)
- II Plan municipal para la Igualdad de mujeres y hombres en Vitoria-Gasteiz (2008-2011)
- II Plan Vasco de Inclusión Social 2007-2009
- Plan Interinstitucional de Apoyo a las Familias con Hijos e Hijas
- II Plan Vasco de Inmigración 2007-2009
- Plan Local de Inmigración (PLI) 2005-2007
- Plan Vasco de Integración del Pueblo Gitano
- Plan Vasco de Salud 2002-2010
- Plan de Desarrollo de la Salud en Vitoria Gasteiz 2007-2009
- Plan Vasco de la Cultura
- Plan de Acción Ambiental 2002-2007 de la Agenda 21
- Plan de Vivienda 2006-2009 del Gobierno Vasco
- Plan Gerontológico Municipal 2006-2010
- Plan de Accesibilidad del Gobierno Vasco

NUEVOS PLANES PROPUESTOS:

- Plan Municipal de Fomento del Alquiler

10.1.6. Actividades económicas y financieras

- Incremento de las medidas de control municipal del impacto ambiental de las empresas y servicios
- Incremento de la coordinación entre agentes económicos
- Convergencia entre los sistemas de calidad o de responsabilidad empresarial con los sistemas de gestión medio ambiental
- Inserción de criterios ambientales en las iniciativas de fomento de las TIC
- Consideración de la calidad social y ambiental como un elemento de competitividad
- Creación de espacios que impulsen el sector de servicios a las personas dentro del entorno urbano

La introducción del enfoque de coherencia ambiental en los procesos de actividad económica debe llevarse a cabo según unos patrones de gestión que respondan a las siguientes condiciones:

- Se debe conferir protagonismo a los Ayuntamientos, como controladores y garantes del bajo impacto ambiental de las industrias y servicios, facilitando su participación en la articulación de medidas pro-activas y de apoyo a las empresas.
- Es imprescindible articular la participación de todos los agentes socio-económicos.
- Los sistemas de calidad o de responsabilidad empresarial deben converger con los sistemas de gestión medioambiental de forma más efectiva, para reunir en el objetivo de la sostenibilidad a todos los procesos de mejora de la competitividad y del tejido productivo del entorno de Vitoria-Gasteiz.

La gran apuesta por la sociedad del conocimiento y la introducción de las TIC en la sociedad se debe acompañar de un replanteamiento de objetivos y reorganización social que permita abordar el reto de la situación ambiental y del nuevo marco social. En caso contrario, conceptos como la innovación o la apuesta por el conocimiento dejan de tener el sentido de solución integral a los problemas actuales en una sociedad en transición.

Casi todos los problemas están planteados y existen líneas institucionales bien enfocadas a su solución. Habría que establecer mecanismos de seguimiento para verificar la efectividad de procesos y medidas a medio plazo y su aplicabilidad en momentos económicamente menos fuertes.

Por otra parte, las empresas tienen que participar en el diálogo para regular la competitividad de forma que no se siga utilizando como excusa para mantener las externalidades negativas, sobre el capital social y natural, que acabarán hipotecando a la sociedad en el futuro. La calidad social y ambiental debe ser considerada como un elemento de competitividad, en un entorno de consumo cada vez más responsable. Los procesos reguladores se tienen que acompañar de compromisos y códigos voluntarios de conducta que se pacten entre los diversos agentes. Temas como la formación interna, el comercio justo, la responsabilidad social con las familias e individuos, el desarrollo local del entorno o la responsabilidad ecológica sobre el proceso productivo se van incorporando poco a poco a la cultura y a la práctica empresarial.

PLANES EXISTENTES APLICABLES:

- Plan Estratégico del Comercio 2007-2013 de Vitoria-Gasteiz
- Plan de Consumo Ambientalmente Sostenible 2006-2010
- Programa Ekoskan
- Programa de Promoción del Ecodiseño 2004-2006 del Gobierno Vasco
- Plan de Acción Ambiental 2002-2007 de la Agenda 21
- Plan Local de la Energía del Municipio de Vitoria-Gasteiz 2006-2010
- Estrategia de Vitoria-Gasteiz para la Prevención del Cambio Climático

NUEVOS PLANES PROPUESTOS:

- Plan Municipal de Fomento del Alquiler

10.1.7. Metabolismo urbano: agua

- Avanzar en el desarrollo de los programas del Plan Integral de Ahorro de Agua (PIAA)
- Incorporación de recursos locales al sistema de abastecimiento
- Fomento de la reutilización en el sector residencial
- Consideración de las aguas residuales urbanas e industriales como un recurso y no como un residuo

- Reducción de las demandas de agua de primera calidad en el sector institucional

Más allá de las competencias municipales, la Directiva Marco del Agua de la Unión Europea obliga a los países miembros a establecer políticas de agua con un enfoque integrador para cumplir el objetivo de conseguir un buen estado ecológico y cuantitativo de las diferentes masas de agua en 2015. A pesar de las dificultades, tanto del proceso de transposición legislativa como su aplicación, la DMA ofrece un marco de gran interés para el desarrollo de nuevas políticas de aguas que, de llevarse a cabo, terminarán por contribuir a potenciar medidas como la incorporación de nuevos recursos o la reducción de la contaminación en el acuífero cuaternario, lo que, sin duda, permitirá mejorar las garantías del abastecimiento y aliviar las presiones sobre el agua.

Avanzar en el desarrollo de los programas del PIAA que inciden más directamente sobre el consumo es actualmente la principal alternativa para reducir las presiones relacionadas con el crecimiento de la demanda de agua. Acciones que podrían sintetizarse de la siguiente manera:

La utilización de recursos locales, aunque no es una acción destinada principalmente a reducir la demanda, cobra especial importancia en Vitoria-Gasteiz porque permitiría reducir la dependencia del suministro de las aportaciones de los embalses del Zadorra (Ullibarri y Santa Engracia) que representan el 90% del agua captada para el abastecimiento del municipio y son una fuente de tensiones con el Consorcio de Aguas de Bilbao, propietario de los embalses. Lograr que el acuífero cuaternario reduzca sus elevados niveles de contaminación por nitratos, que las aguas del embalse de Albina mejoren su calidad o que los nuevos desarrollos urbanos incorporen sistemas de aprovechamiento del agua de lluvia para el riego de zonas ajardinadas, son algunas de las medidas que contribuirían a la incorporación de nuevos recursos al sistema de abastecimiento.

La reutilización de las aguas procedentes de lavabos y duchas para usos de las cisternas junto con la captación y aprovechamiento del agua de lluvia en el riego de las zonas ajardinadas son dos medidas que podrían suponer un salto cuantitativo importante en las posibilidades actuales de ahorro en el sector doméstico.

En Vitoria-Gasteiz el consumo institucional de agua representa más del 20 % del consumo total, y una parte importante de este consumo, principalmente

el destinado a riego de espacios verdes, podría ser atendido con aguas de diferente calidad a la de "boca" como aguas del acuífero o aguas depuradas. La introducción de sistemas de reutilización y mejora de la eficiencia en edificios e instalaciones municipales también puede ser una fuente de ahorro de agua de primera calidad.

Actualmente, gracias a las nuevas tecnologías de filtración y a la reducción de costes, la reutilización de aguas depuradas está en progresivo aumento. Considerar las aguas residuales urbanas e industriales como un recurso y no como un residuo es un aspecto esencial de las nuevas políticas de agua y suele ser una línea estratégica de los planes de ahorro de agua, pero la reutilización también tiene una serie de restricciones y limitaciones técnicas que es preciso considerar. La reutilización de aguas regeneradas en usos altamente consuntivos como el riego puede reducir los caudales que la EDAR aporta a los cauces naturales, lo que se podría aumentar las presiones sobre los sistemas de abastecimiento. Vitoria-Gasteiz es una ciudad que se puede considerar pionera en el uso de aguas residuales urbanas depuradas para riegos del sector agrícola¹³⁹, una parte importante de sus efluentes ya son reutilizados con la consiguiente reducción sobre el caudal del Zadorra, reducción que además se produce en la época estival. Por ello, las precauciones para desarrollar nuevos proyectos de reutilización aconsejan evaluar detalladamente cada proyecto valorando sus beneficios y sus impactos tanto para el sistema de abastecimiento como para los ecosistemas acuáticos.

Todas las anteriores alternativas se están desarrollando, en mayor o menor medida, en Vitoria-Gasteiz, y es de esperar que una profundización en las mismas permita no sólo reducir las demandas sino que favorezca una recuperación de los ecosistemas acuáticos de los que dependen los recursos de agua del municipio.

PLANES EXISTENTES APPLICABLES:
<ul style="list-style-type: none"> • Plan Integral de Ahorro de Agua • Plan de Acción Ambiental 2002-2007 de la Agenda 21 Anillo Verde • Estrategia de Vitoria-Gasteiz para la Prevención del Cambio Climático
NUEVOS PLANES PROPUESTOS:
<ul style="list-style-type: none"> • Nuevo Plan General de Ordenación Urbana • Plan Especial de Ampliación del Anillo Verde

10.1.8. Metabolismo urbano: energía

- Articulación entre las estrategias y planes energéticos existentes
- Desarrollo y mejora local de las determinaciones del Código Técnico de Edificación

¹³⁹ En torno al 30 % de las aguas depuradas en la EDAR de Crispijana son sometidas a un tratamiento terciario y reutilizadas en riego agrícola.

- Sensibilización de la población sobre los gastos energéticos asociados a la movilidad
- Fomento del uso de energías renovables en las instalaciones y edificaciones institucionales

Actualmente podemos decir que el municipio cuenta con importantes herramientas para hacer frente a la problemática del sector energético. Herramientas en forma de planes y estrategias que se encuentran en sus primeras fases de aplicación y que resulta prematuro valorar más allá de lo que se ha hecho en el apartado de Respuestas. En cualquier caso, los datos de los últimos años no parecen apuntar a variaciones significativas en las tendencias crecientes del consumo energético y de los impactos derivados de su uso.

En definitiva se cuenta con alternativas locales suficientemente elaboradas para hacer frente a gran parte de la problemática del sector energético y, quizás, sea necesario impulsar estos planes y estrategias con políticas ambiciosas desde el punto de vista del ahorro de energía.

Reducir la dependencia de los combustibles fósiles es una estrategia esencial para Vitoria-Gasteiz no sólo para contribuir a reducir su actual dependencia de los recursos exteriores, sino como principal factor para la reducción de su huella ecológica. Debido a esta dependencia exterior, las medidas de sustitución de fuentes fósiles por fuentes energéticas renovables cobran una especial relevancia en el caso de Vitoria-Gasteiz.

Teniendo en cuenta el consumo asociado al sector de movilidad, aquejado por una creciente motorización, son fundamentales también las medidas destinadas a modificar el actual modelo hacia la sostenibilidad. El Plan de Movilidad Sostenible en marcha constituye, pues, una oportunidad inigualable también desde el punto de vista energético. Enorme impacto en este sector pueden tener también las medidas destinadas a frenar el consumo de suelo y el crecimiento innecesario del parque inmobiliario, así como el fomento de la rehabilitación y la adecuación ecológica del tejido existente.

La reciente aprobación del Código Técnico de la Edificación es otra herramienta de importancia a la hora de mejorar la eficiencia en el uso de la energía doméstica, pero es una ley poco ambiciosa en aspectos esenciales como algunos relacionados con la construcción bioclimática, que hubieran incrementado sensiblemente las posibilidades de ahorro energético en los hogares.

PLANES EXISTENTES APLICABLES:

- Plan Local de la Energía del Municipio de Vitoria-Gasteiz 2006-2010
- Plan de Acción Ambiental 2002-2007 de la Agenda 21
- Plan Municipal de Gestión de la Calidad del Aire 2003-2010
- Estrategia de Vitoria-Gasteiz para la Prevención del Cambio Climático
- Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público
- Código Técnico de la Edificación

NUEVOS PLANES PROPUESTOS:

- Nuevo Plan General de Ordenación Urbana:
- Programa de Evaluación Microclimática del Tejido Urbano
- Programa de Cartografiado Ecológico del Tejido Urbano
- Plan Especial de Rehabilitación Ecológica del Tejido Consolidado
- Programa de Adecuación Ecológica del Casco Histórico

10.1.9. Metabolismo urbano: materiales, residuos y emisiones

- Recopilación de series de datos completos sobre el flujo de entrada y salida de recursos y residuos en el municipio
- Avanzar en el desarrollo de los programas del Plan Integral de Gestión de Residuos Municipales (PIGRM)
- Elevación de los índices de recuperación de residuos peligrosos y voluminosos propuestos en el PIGRM
- Fomento de la desconstrucción y del aprovechamiento de los residuos de construcción y demolición
- Política de tasas que prime los escombros separados en origen
- Fomento del aprovechamiento de los residuos de materia orgánica fermentable, estableciendo objetivos de producción y de calidad del compost a obtener, así como para su destino y aplicación al suelo
- Establecimiento de objetivos de recogida selectiva y aprovechamiento del máximo posible de los residuos no fermentables
- Difusión del índice de recuperación anual de materiales contenidos en los residuos
- Biometanización y compostaje de los lodos de la EDAR de Crispijana
- Incremento de las estrategias de reducción del ruido urbano

Desde la óptica de la sostenibilidad, los residuos sólo pueden ser considerados como recursos ineficientemente utilizados. Una gestión sostenible de los residuos sólo es posible considerando a los recursos indisolublemente ligados a su transformación en residuos.

En esta concepción amplia de la generación de residuos desde el punto de vista territorial, sería conveniente conocer, al menos de forma aproximada, la generación

e impacto ambiental de los residuos originados en la extracción, transporte y transformación de los recursos naturales que han sido necesarios para la obtención de los bienes utilizados en Vitoria-Gasteiz. Sólo es posible abordar el tan deseado y debatido objetivo de sostenibilidad, si disponemos del conocimiento y evolución del consumo de recursos naturales, de la eficiencia de su transformación en bienes útiles y del grado de aprovechamiento de los inevitables residuos que se generan.

Cada categoría de residuos generados requiere, naturalmente, estrategias específicas, pero es imprescindible integrarlas dentro de una política general. Sin duda, el PIGRM cumple actualmente esta función, pero es preciso avanzar en el desarrollo de sus programas y objetivos.

En el caso de los residuos de construcción y demolición, una política de tasas que prime los escombros separados en origen al entrar en la Planta de reciclaje es un primer y necesario paso, pero es muy difícil alcanzar objetivos elevados de reciclaje de los escombros sólo con esta medida. Sería conveniente plantearse medidas más integrales que partieran de ordenanzas municipales que fomentasen una alta tasa de reciclaje de la mayor calidad posible, de los materiales contenidos en los escombros; como medida básica se debería fomentar la desconstrucción mediante proyecto que permita organizar la recuperación de estructuras y materiales en las mejores condiciones posibles para su reutilización y reciclaje posterior. Es preciso establecer criterios de calidad contrastada de los materiales obtenidos para que pueda controlarse su utilización en nuevas construcciones. El Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz podría establecer, en los pliegos de condiciones técnicas de las obras municipales, criterios de valoración positiva (otorgación de puntos) a las ofertas que contemplen el empleo, en determinados porcentajes, de materiales recuperados.

En lo que respecta a los residuos de materia orgánica fermentable, el elevado objetivo del 90% de su aprovechamiento para 2006 (PIGRM) no sólo no se cumplió, sino que será prácticamente imposible de cumplir en el futuro si no se lleva a cabo la separación en origen de estos residuos y se incluyen los lodos de la EDAR de Crispijana para su biodigestión, previamente destoxificados. Por otra parte, se deberían establecer objetivos de producción y de calidad del compost a obtener, así como para su destino y aplicación al suelo, aspecto íntimamente relacionado con la mejora del entorno municipal y supra municipal. Igualmente, se

deberían contemplar objetivos para los rendimientos ambientales y termoeléctricos del proceso de biodigestión que se contempla. El PIGRM admite la recogida selectiva de esta fracción, pero también la recogida en masa y la separación en destino mediante procesos mecánicos. Actualmente sólo resulta viable la separación de la materia orgánica fermentable si ésta se realiza en origen y además con un grado de pureza elevado (>90%). La necesidad de obtener esta fracción lo menos contaminada posible con otros materiales (vidrio, metales, plásticos y, sobre todo, residuos peligrosos), es condición necesaria para su correcta biodigestión y compostaje. Sería conveniente determinar de forma clara los objetivos de vertido de materia orgánica fermentable, señalando el tratamiento de estabilización a la que será sometida. En el establecimiento de estos objetivos se debería precisar la cantidad vertida en 1990 y, sobre esa base, determinar las cantidades a verter en el futuro.

El secado térmico de los lodos de la EDAR de Crispijana no resulta aconsejable ya que implica un consumo energético elevado y además puede representar un peligro potencial una vez depositados en el vertedero, debido a que mediante el secado no se estabiliza la materia orgánica fermentable, sino tan sólo se reduce su humedad. Su rehidratación permitiría la evolución de los mismos hacia procesos de fermentación incontrolada. Disponiendo de las instalaciones adecuadas de biometanización y compostaje, parece más oportuno, desde el punto de vista ambiental, biodigerirlos o compostarlos.

En el caso de los residuos no fermentables se trata de establecer objetivos de recogida selectiva y aprovechamiento al máximo posible. La consecución progresiva de elevados índices de recuperación y aprovechamiento de estos materiales, constituye un aliciente importante para fortalecer el estímulo de separación en origen por parte de los generadores de los mismos. En este sentido, el índice de recuperación anual de materiales contenidos en los residuos debería ser público para conocimiento de la eficiencia separadora y de aprovechamiento del sistema.

En cuanto a los residuos peligrosos, podrían elevarse los objetivos de recuperación de las pilas eléctricas (50%), los medicamentos (10%) y los envases de aerosoles (10%). El aceite vegetal residual de origen doméstico debería ser retirado antes de su vertido para mejorar la eficiencia de los tratamientos de las aguas residuales en la EDAR de Crispijana. También se deberían contemplar objetivos de recuperación

de insecticidas, pesticidas y compuestos similares, dotado su elevado poder contaminante. Respecto a los residuos voluminosos, el objetivo de recuperar para su aprovechamiento el 50% de los mismos es elevado, pero, dadas las experiencias en otras poblaciones, se debería separar el objetivo de utilización del de reciclaje, que en conjunto podría situarse en torno al 70%. Deberían contemplarse objetivos cuantitativos de recuperación de materiales procedentes del proceso de descontaminación y desguace de Vehículos y neumáticos fuera de uso.

PLANES EXISTENTES APLICABLES:
<ul style="list-style-type: none"> • Plan Integral de Gestión de Residuos Municipales (PIGRM) • Estrategia de Vitoria-Gasteiz para la Prevención del Cambio Climático • Plan Local de la Energía del Municipio de Vitoria-Gasteiz 2006-2010 • Plan de Acción Ambiental 2002-2007 de la Agenda 21
NUEVOS PLANES PROPUESTOS:
<ul style="list-style-type: none"> • Nuevo Plan General de Ordenación Urbana: • Plan Especial de Rehabilitación Ecológica del Tejido Consolidado • Programa de Adecuación Ecológica del Casco Histórico

10.2. Propuestas generales

Como se explica en la introducción al presente capítulo, las recomendaciones puntuales que se desgranar para cada uno de los sectores, aparte de estar contempladas o atendidas en varios de los planes y programas existentes, admiten su articulación en nuevos planes y programas específicos de carácter sectorial e intersectorial, complementarios de los existentes. A continuación se presentan estos planes de forma esquemática, concebidos como hipótesis de trabajo de cara al debate y la reflexión colectivas.

10.2.1. Moratoria de Ocupación de Suelo

Teniendo en cuenta que las necesidades en cuanto a suelo parecen más que cubiertas por las reservas puestas en carga por el anterior Plan General y que en estos momentos ya parecen evidentes los síntomas de enfriamiento financiero del sector inmobiliario, el objetivo a cumplir a través de esta moratoria indefinida de ocupación de nuevo suelo sería el de reducir al mínimo el suelo calificado como urbanizable por el nuevo plan de urbanismo, que debería ofrecerse básicamente como un gran plan de mejora ecológica, volcado hacia el interior de la ciudad, fiel a la tradición de compacidad de Vitoria-Gasteiz.

Los datos barajados en el capítulo de escenarios de ocupación del suelo demuestran que, mediante una estrategia adecuada de medidas de sostenibilidad

multisectoriales coordinadas, sería posible responder a las necesidades de alojamiento de una población cercana a los 300.000 habitantes de aquí a un año horizonte de mediados de siglo sin necesidad de recurrir a las reservas de suelo agrícola actualmente existentes.

10.2.2. Plan de Desarrollo Rural Sostenible y Protección del Paisaje Agrario de Vitoria-Gasteiz

El conjunto de recomendaciones y medidas que hemos presentado en el apartado de propuestas sectoriales, en los sectores correspondientes a Medio Natural y Medio Rural deberían articularse y coordinarse dentro de un Plan Integral que aplicase a nivel del municipio los criterios del Plan de Desarrollo Rural Sostenible de la CAPV en los objetivos a nivel local y complementándolo con medidas destinadas a la protección del paisaje agrícola con el fin de preservar su importante función ecológica.

De acuerdo con ello, los principales objetivos de este Plan de Desarrollo Sostenible y Protección del Paisaje Agrario de Vitoria-Gasteiz serían los allí formulados. Estos objetivos a su vez podrían articularse en programas específicos:

- Plan de Protección del Paisaje Agrario: protección de los valores paisajísticos y ecológicos del espacio agrario.
- Plan de Fomento de las Actividades Agroforestales, cuyos principales objetivos serían la protección del suelo agroforestal, la incorporación de jóvenes a la actividad agroforestal y la conexión productores agroforestales / consumidores locales y la sensibilización de la población respecto a los valores del espacio y la actividad agroforestal.
- Plan de Desarrollo de la Agricultura Ecológica, cuyos principales objetivos serían el fomento de la agricultura ecológica y la incorporación de medidas agroambientales.
- Estrategia para un sistema agroalimentario local: Proyecto de vinculación de la agricultura local y la alimentación saludable en el municipio.

10.2.3. Plan Especial de Ampliación del Anillo Verde de Vitoria-Gasteiz

El Anillo Verde se ha consolidado como una pieza territorial fundamental en el entorno inmediato del núcleo urbano, con un importante papel en el acercamiento de la naturaleza a la ciudad, y un referente internacional. El cierre del Anillo Verde por el sur debería ser reforzado (Errakaleor y Armentia-Lasarte). Dos de

sus elementos (el río Zadorra y Salburua), pertenecen a la Red Natura 2000, lo que demanda mantener el peso de los criterios ecológicos en su gestión. Una gestión que integre los distintos aspectos sectoriales podría considerar otros aspectos como la capacidad de los parques fluviales para actuar como filtros verdes y mejorar la calidad de las aguas. El Anillo Verde, como conjunto de espacios verdes al servicio de la ciudad, puede completarse con un cinturón agrario que sirva para integrar el campo en la ciudad y facilitar una transición suave hacia las zonas más naturalizadas. Se debería estudiar igualmente la incorporación al Anillo Verde de aquellas áreas aún libres de la urbanización, pero cuya contigüidad al casco incrementa sobre ellas el nivel de presión urbanística, con el fin de consolidar su papel como áreas de verde periurbano: el área al oeste entre Zabalgana y Jundiz, en torno a Zuazo de Vitoria; la cuña al norte entre Abetxuko y Gamarra Mayor; la franja que bordea Salburua al este en torno a Arcaya; y la extensión del Parque de Olarizu hacia el sur.

De acuerdo con este objetivo, y con el fin de contribuir a la adecuada articulación del sistema de espacios verdes propiamente urbanos con los correspondientes al entorno periurbano y rural, el Plan Especial propuesto estaría integrado dentro del marco del nuevo Plan General.

10.2.4. Nuevo Plan General de Ordenación Urbana de Vitoria-Gasteiz

El nuevo Plan General de Ordenación Urbana, destinado a sustituir al vigente de acuerdo con la nueva legislación del suelo estatal y autonómica, debería ofrecerse básicamente como un gran plan de mejora ecológica, volcado hacia el interior de la ciudad, centrado en el tejido urbano consolidado y en el desarrollo del suelo urbanizable ya clasificado por el anterior plan, sin poner nuevo suelo en carga, en coherencia con la Moratoria de Ocupación de Suelo propuesta. Dentro del plan deberían articularse medidas de protección de las áreas naturales que aún se conservan en el entorno inmediato. Entre sus objetivos deberían figurar la reconsideración de la Ronda Sur y del crecimiento urbano hacia los Montes de Vitoria, la creación de nuevas zonas de uso mixto en las zonas industriales y la creación de nuevas zonas de conservación del entorno natural concebidas como ampliación del Anillo Verde (Plan Especial de Ampliación del Anillo Verde) con el fin de facilitar la creación de cuñas y pulmones verdes que contribuyan a mantener la lógica de interpenetración entre el tejido urbano y el entorno natural que ha caracterizado el desarrollo

de Vitoria. Debería estar coordinado en su desarrollo con los objetivos y los mecanismos de la Agenda 21, del Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público y de la Estrategia de Vitoria-Gasteiz para la prevención del Cambio Climático y debería desarrollarse a lo largo de todas sus fases con participación de todos los ciudadanos, haciendo uso y mejorando la estructura de Consejos existente.

El objetivo prioritario del nuevo plan general sería, por tanto, la recualificación y regeneración de lo existente, fiel en ello a la tradición de compacidad de Vitoria-Gasteiz y retomando de algún modo el enfoque adoptado por el plan de 1985. En dicho proceso deberían tener prioridad los barrios edificados entre los años 40 y 60 (Zaramaga, Ariznabarra, Adurtza, Desamparados, Abetxuko, Ali, Aretxabaleta): la elaboración de un plan especial de regeneración ecológica del tejido urbano consolidado (con especial énfasis en los aspectos energéticos: aislamiento de fachadas, introducción de energía solar y de redes separativas) podría servir como marco para un amplio proceso de regeneración urbana.

Este conjunto de objetivos, ya desgranados en el apartado anterior de recomendaciones sectoriales se articularían por medio de programas, planes e iniciativas específicas:

- Plan Especial de Regeneración Ecológica del Tejido Urbano Consolidado, articulado dentro del marco del nuevo Plan General y ajustado a dos grandes ejes: Programa de adecuación bioclimática de la edificación, Programa de revitalización y adecuación bioclimática del espacio público.
- Programa de adecuación ecológica del casco histórico, articulado dentro del Plan de Revitalización del Casco Histórico, con énfasis especial en los aspectos energéticos, y asociado a un plan de revitalización socioeconómica destinado a conservar a la población actual.
- Plan de creación de infraestructura para la medición y la evaluación microclimática del tejido urbano: centrado en la creación de un red de estaciones urbanas para la medición continua y el seguimiento de las condiciones microclimáticas (temperatura, humedad, régimen de microbrisas urbanas, radiación) en el medio urbano.
- Programa de cartografiado ecológico del medio urbano de Vitoria-Gasteiz, centrado en la representación de las cubiertas y los pavimentos urbanos con arreglo a las condiciones de soleamiento, recogida de aguas pluviales, permeabilidad y

escorrentía. Levantamiento tridimensional de la totalidad del caso urbano para el estudio detallado de las condiciones de soleamiento.

- Plan de fomento del alquiler ligado al control de la vivienda vacía. El régimen de alquiler debería ser una de las prioridades municipales y debería ligarse de forma directa a la identificación y puesta en carga del parque de viviendas vacías existente, forzando a su incorporación al mercado a través de una batería bien articulada de medidas incentivas y coercitivas.

- El desarrollo de iniciativas basadas en la mejora de las infraestructuras para los modos no motorizados o en la creación de clubes de coches compartidos, los cuales podrían tener en este ámbito la primera experiencia piloto.

10.2.5. Plan Especial de los Pueblos del Municipio de Vitoria-Gasteiz

Tal como se ha identificado en el diagnóstico, los desarrollos de baja densidad, la pérdida de suelo agrícola, el vaciamiento demográfico y la presión de crecimiento sobre el arco sur del municipio, peligrosamente cerca de los Montes de Vitoria, son los principales problemas urbanísticos asociados al conjunto de las denominadas entidades locales menores. Por otro lado, en relación con la movilidad, en los núcleos rurales de la periferia del municipio se generan demandas que, por su reducida dimensión y relaciones espaciales con el continuo urbano, son difíciles de servir a través de ofertas convencionales de transporte colectivo.

Los principales objetivos del Plan Especial propuesto, que debería coordinarse con el Plan de Desarrollo Rural y Protección del Paisaje Agrario, con el Plan Especial de Ampliación del Anillo Verde y con el Nuevo Plan General de Ordenación, serían los siguientes:

- La propuesta de un desarrollo más equilibrado entre el conjunto de los 63 pueblos del municipio, reconsiderando las operaciones de crecimiento urbano puestas en marcha por el anterior Plan General vigente en el arco sur del municipio.
- La conservación y el fomento de la actividad agropecuaria, con especial énfasis en la agricultura y la ganadería ecológica, con el fin de crear vectores socio-económicos que contrarresten la tendencia a convertir los pueblos en núcleos de segunda residencia de baja densidad.
- El fomento de la mezcla de usos y la diversificación económica, favoreciendo la aparición de actividades compatibles con las agropecuarias, con especial énfasis en las relacionadas con las TIC.
- El desarrollo de un programa de gestión de la demanda con el objeto de ofrecer soluciones no convencionales de transporte colectivo.

CONCLUSIÓN GENERAL



11. CONCLUSIÓN GENERAL

A modo de resumen muy esquemático, se podría caracterizar el periodo actual en Vitoria-Gasteiz por la pugna entre planeamiento y sostenibilidad a la escala del marco general de desarrollo, y por la pugna entre compacidad y dispersión a la escala interna del planeamiento. Si bien en este último conflicto puede afirmarse que, por el momento, sigue imponiéndose el peso de una tradición de compacidad que viene de mucho antes, de lo cual en términos generales sale beneficiada la sostenibilidad, en la tensa dialéctica entre ésta y el planeamiento entendido exclusivamente como regulador de la expansión es éste el que impone sin duda sus criterios, al menos por el momento.

Pero si en el caso de Vitoria, al contrario que en la mayoría de ciudades españolas, se puede hablar al menos de la existencia de este conflicto en términos, sino próximos a la igualdad entre ambos contrarios, por lo menos mucho menos desproporcionados, es precisamente porque en la capital vasca se han dado pasos muy decididos para avanzar por el largo camino hacia la sostenibilidad.

Ya hemos visto en qué medida iniciativas como el Anillo Verde, la Agenda 21 Local, la Estrategia Para la Prevención del Cambio Climático, el programa de Centros Cívicos, y la plétora de planes y programas volcados en las áreas ambientales más relacionadas con el metabolismo urbano han contribuido a marcar líneas de avance que, por el momento, ya se han traducido en un incremento comparativo de la calidad urbana y paisajística y de la eficiencia en el uso de los recursos.

Sin embargo, hemos visto también cómo muchas de estas iniciativas han quedado por debajo de sus posibilidades intrínsecas debido a una serie de factores, como la descoordinación, los conflictos de intereses o la insuficiente implicación administrativa y/o ciudadana, pero sobre todo a la dificultad inherente a todas las políticas ambientales de actuar dentro de un escenario marcado por una concepción del progreso económico en la que la idea de desarrollo va indefectiblemente unida a la de consumo acelerado de recursos y por un modelo territorial para el cual el suelo es simplemente el soporte necesario para aquellas actividades económicas que pueden aportar ventajas competitivas dentro de una economía globalizada.

Dentro de este escenario ineludible, caracterizado por el conjunto de presiones que hemos denominado globales, es preciso identificar y reforzar aquellos

vectores que pueden ayudar a reconducir el modelo hacia pautas de desarrollo verdaderamente sostenibles, y en este sentido ya son varios los indicios que parecen indicar tendencias positivas hacia el aprovechamiento de las múltiples oportunidades de partida identificadas, entre las cuales ya hemos analizado el perceptible cambio de rumbo experimentado por el proceso de Agenda 21 a partir de 2005, un cambio de rumbo que parece preciso reforzar desde abajo contando para ello con el rico tejido social de Vitoria.

Tal como se infiere del presente informe diagnóstico, el municipio de Vitoria-Gasteiz posee actualmente un importante patrimonio de sostenibilidad, producto de su historia pasada y de las opciones presentes de sus ciudadanos y gestores. Entre los principales elementos de dicho patrimonio se cuentan la compacidad de la ciudad, la calidad general de su espacio público, la abundancia de zonas verdes, la existencia de una amplia reserva de suelo natural y agrícola, un alto grado de implicación ciudadana con el futuro de su ciudad y territorio y una red consolidada de recursos de gestión de la sostenibilidad reflejada en una impresionante batería de iniciativas, planes, programas, instituciones y actores volcados en la sostenibilidad. Las variables metabólicas relacionadas con la energía, el agua y los recursos/residuos presentan en general valores favorables en comparación con los de otras ciudades de la misma escala o incluso en términos absolutos, como es el caso del agua.

Todo ello le confiere un nivel de calidad de vida elevado y sitúa a Vitoria-Gasteiz en una posición privilegiada para convertirse en una referencia y un modelo de urbanismo sostenible a nivel europeo e internacional, siempre que se lleven a cabo las acciones necesarias para mantener dichas variables positivas y corregir las tendencias que las contravienen, identificadas también a través del presente diagnóstico. El principal riesgo global al que se enfrenta esta opción de futuro es la dilapidación acelerada de dicho patrimonio en aras de una frágil apuesta estratégica por la expansión con criterios de oportunidad económica inmediata.

BIBLIOGRAFÍA Y REFERENCIAS



12. BIBLIOGRAFÍA Y REFERENCIAS

BIBLIOGRAFÍA INSTITUCIONAL

AGENCIA EUROPEA DE MEDIO AMBIENTE (AEMA)

- Conjunto básico de Indicadores de la AEMA. Guía 2006.
- El agua en Europa: una evaluación basada en indicadores, 2004.
- Energía y Medio Ambiente en la Unión Europea, 2004.
- Impactos del cambio climático en España: una evaluación basada en Indicadores, 2006.
- Medio Ambiente en Europa. Tercera Evaluación, 2004.
- Medio Ambiente en Europa: el informe Dobris (Editores: David Stanners y Philippe Bourdeau), 1998.

AGENDA 21 LOCAL DE VITORIA-GASTEIZ

- Agenda Local 21 de Vitoria-Gasteiz: Estrategias y acciones hacia la sostenibilidad. Borrador técnico presentado a la II Conferencia Europea sobre Ciudades Sostenibles celebrada en Lisboa en octubre de 1996.
- Boletines 2004, 2005, 2006, 2007 y 2008 de la Agenda Local 21.
- Plan de Acción Ambiental 2002-2007, 2002.

AYUNTAMIENTO DE DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN

- Transporte público vertical. Breve guía para la reflexión sobre ascensores y escaleras mecánicas en la ciudad de Donostia-San Sebastián. Gea21. Concejalías de Movilidad y Participación Ciudadana, 2006.

AYUNTAMIENTO DE VITORIA-GASTEIZ

- Actuaciones para la puesta en marcha del Plan de gestión del ruido.
- Anuarios Estadísticos 2004, 2005, 2006, 2007 y 2008. Gabinete de Estudios y Estadísticas. Departamento de Nuevas Tecnologías.
- Control del ruido en los establecimientos de hostelería. Departamento de Medio Ambiente, 2002.
- Datos básicos de población en Vitoria-Gasteiz. Gabinete de Estudios y Estadísticas. Departamento de Nuevas Tecnologías.

- Diagnóstico estratégico Vitoria-Gasteiz 2010. Departamento de Medio Ambiente, 2003.
- Estrategia de Vitoria-Gasteiz para la prevención del cambio climático de Vitoria-Gasteiz 2006-2012. Servicio de Planificación Ambiental. Departamento de Medio Ambiente.
- Estudio del impacto sonoro del aeropuerto de Foronda / Vitoria-Gasteiz. Centro de Acústica Aplicada S.L. 1998.
- Estudio sobre la satisfacción con la comunidad local y movilidad de los ciudadanos de Vitoria-Gasteiz. Aproximación a la movilidad.
- Informe técnico de seguimiento del Plan de Acción Ambiental de la Agenda 21 de Vitoria Gasteiz (2002-2007). (Área de Medio Ambiente), 2006.
- Memoria 2003 de la Policía Local de Vitoria-Gasteiz.
- Memoria sobre la contaminación atmosférica en Vitoria-Gasteiz (1998,1999, 2000, 2001, 2002 y 2003).
- Observatorio de Sostenibilidad de Vitoria-Gasteiz, Documento de Trabajo 01, Diciembre de 2005, Agenda 21 Local.
- Padrón Municipal de Habitantes.
- Plan de Fomento de las Energías Renovables.
- Plan Director de Diseño para la Creación de Espacios Verdes en la Ciudad de Vitoria-Gasteiz. Equipo redactor Joseph Selga, Inma Jansana, Conchita de la Villa, Robert de la Pauw.
- Plan Local de la Energía del Municipio de Vitoria-Gasteiz 2006-2010, 2006.
- Plan Especial de defensa contra inundaciones del río Zadorra en el casco urbano de Vitoria-Gasteiz.
- Plan Estratégico Vitoria-Gasteiz 2010.
- Plan Estratégico para la Revitalización del Casco Medieval de Vitoria-Gasteiz. Tomo I. reconocimiento de la situación de partida. Documento de trabajo. LKS Septiembre 2005.
- Plan General de Ordenación Urbana de Vitoria Gasteiz.
- Plan Integral de Ahorro de Agua, 2003.
- Plan Integral de Gestión de Residuos Municipales de Vitoria-Gasteiz PIGRM 2000-2006.
- Plan Integral de Tráfico de Vitoria-Gasteiz (1997) Memoria. Julio de 1997. IDOM.
- Plan Municipal de Gestión de la Calidad del Aire de Vitoria-Gasteiz (PMGCA), 2003.

- Propuesta básica de tráfico (2000). Gabinete de Tráfico.
- Propuesta de programa de sensibilización ciudadana, UNCETA, María (coordinadora), Hegoa, 1995.
- Proyecto de revisión y actualización del impacto sonoro derivado de la operación del aeropuerto de Vitoria-Gasteiz/Foronda. Centro de Acústica Aplicada.
- Proyecto de revisión y actualización del Mapa de ruido de Vitoria-Gasteiz. Informe técnico.
- Red Automática de Vigilancia y Control de la Contaminación Atmosférica.
- Tabla de medidas tomadas en el período 2001-2005 en el municipio por denuncias relacionadas con sistemas de telefonía móvil.
- Un sistema de Indicadores Urbanos, Gabinete de Estudios y Estadísticas, Departamento de Nuevas Tecnologías.
- Vitoria, 800 años de historia, Vitoria-Gasteiz. Comisión de Cultura. Gabinete de Prensa del Ayuntamiento. Vitoria-Gasteiz, 1986.
- Hacia un perfil de la sostenibilidad local: Indicadores comunes europeos: Informe Técnico, diciembre de 2001.
- Informe Servicio de Préstamo de Bicicletas del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, enero de 2005.
- Informe ambiental a la revisión del PGOU de Vitoria-Gasteiz, mayo 2000.
- Mapa de vegetación actual del municipio de Vitoria-Gasteiz. IKT, S.A., 200). Escala 1: 5.000.
- Parque Natural de Montes de Vitoria. Propuesta de declaración. Diciembre 2005.
- Propuesta para la puesta en marcha de una experiencia de huertas ecológicas de ocio en Abetxuko, marzo 2005.
- Revisión del mapa de vegetación actual y usos del suelo del municipio de Vitoria-Gasteiz. IKT, septiembre 2003
- Revisión del mapa de vegetación actual y usos del suelo del municipio de Vitoria-Gasteiz. IKT, septiembre 2003.
- Sistema de Información Ambiental de Vitoria-Gasteiz. Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz.
- I Taller de Participación Ciudadana: Futuros Posibles para Vitoria-Gasteiz. GEO Vitoria-Gasteiz. Palacio de Congresos Europa, 24,25 y 26 de octubre de 2006. Documento-resumen, enero de 2006.
- II Taller de Participación Ciudadana: Futuros Posibles para Vitoria-Gasteiz. GEO Vitoria-Gasteiz. Palacio de Congresos Europa, 21, 22 y 23 de octubre de 2008. Documento-resumen, noviembre de 2008.
- Tipología y zonificación edáfica en el municipio de Vitoria-Gasteiz. Memoria del mapa edafológico del Sistema de Información Ambiental de Vitoria-Gasteiz. Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz. S.f.

CENTRO DE ESTUDIOS AMBIENTALES

- Análisis de la conectividad ecológica de los humedales de Salburua (Vitoria-Gasteiz) con las áreas naturales colindantes. Consultora de Recursos Naturales, 2006.
- Diseño y puesta a punto de un indicador del estado de conservación de la biodiversidad basado en el seguimiento de aves reproductoras para el municipio de Vitoria-Gasteiz Consultora de Recursos Naturales, 2005.
- Ecología de un municipio. Vitoria-Gasteiz, 1997. CD-Rom.
- Estudio climatológico del municipio de Vitoria-Gasteiz. Memoria de referencia para la cartografía y diagramas climáticos disponibles en el SISTEMA DE INFORMACIÓN AMBIENTAL DE VITORIA-GASTEIZ. S.f.
- Estudio sobre la implantación de prácticas agroambientales en el municipio de Vitoria-Gasteiz. DE JUANA ARANZANA, FERNANDO.
- Fichas metodológicas de los indicadores de la Agenda 21 de Vitoria-Gasteiz 2005: estado ecológico de los cursos fluviales. 2005. s.
- GEO-Vitoria-Gasteiz: Informe Sectorial sobre Movilidad, Sanz, Alfonso (Gea 21), septiembre 2006.

COAVN (COLEGIO DE ARQUITECTOS VASCO NAVARRO)

- Análisis del documento para la revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Vitoria-Gasteiz 1999.

ENTE VASCO DE LA ENERGÍA (EVE)

- Balance energético 2003.

EUROPEAN COMMISSION

- Interpretation Manual of European Union Habitats – EUR25. DG Environment. 2003. Luxemburgo, abril 2003.

- EU Energy and Transport in figures. Statistical pocketbook 2005, Eustat Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas, Luxemburgo, 2006.

FEMP (FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE MUNICIPIOS Y PROVINCIAS)

- Código de Buenas Prácticas Ambientales, Anexo 11: Sistemas de Indicadores Ambientales, 2000.

GOBIERNO VASCO (COMUNIDAD AUTÓNOMA DEL PAÍS VASCO /CAPV)

- Anuario Estadístico. 2004. Instituto Vasco de Estadística.
- Conclusiones de los talleres y Jornada técnica sobre indicadores de biodiversidad y paisaje del Programa Marco Ambiental. 2003. Vitoria Gasteiz, 4 de noviembre 2003.
- Estado del medio ambiente en la Comunidad Autónoma del País Vasco 2004. IHOBE, Bilbao 2005.
- Estrategia Ambiental Vasca de Desarrollo Sostenible (2002-2020).
- Estudio de la movilidad en la Comunidad Autónoma Vasca 2003. Departamento de Transportes y Obras Públicas. Bilbao, 2003.
- Guía práctica para la elaboración de los Planes Municipales de Movilidad Sostenible. IHOBE. Nº 36 de la Serie Programa Marco Ambiental. Vitoria-Gasteiz, 2004.
- Informe anual 2004 sobre el contenido en nitratos en la zona vulnerable a la contaminación por nitratos Unidad Hidrogeológica Vitoria, Sector Oriental. 2005.
- Macromagnitudes Agrarias 2005, 2000-2005.
- Memoria ambiental 2004. Euskotren, Departamento de Transportes y Obras Públicas.
- Plan Director de Transporte Sostenible en Euskadi (2002-2012).
- Plan Energético del País Vasco 2006.
- Plan Territorial Parcial de Álava Central. Departamento de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente, 2004.
- Plan Territorial Sectorial de Ordenación de Márgenes de los Ríos y Arroyos de la CAPV. Departamento de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente.
- Plan Territorial Sectorial de Creación Pública de Suelo para Actividades Económicas y de Equipamientos Comerciales.

- Programa Marco Ambiental (2002-2006). Departamento de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente.
- Programa Marco Ambiental (2007-2010). Departamento de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente.
- Sistema de indicadores ambientales básicos, Comunidad Autónoma del País Vasco.
- Sostenibilidad ambiental de la Comunidad Autónoma del País Vasco. Informe 2005. IHOBE, 2005. Bilbao.

INSTITUTO DE ESTUDIOS DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES

- Características de la movilidad urbana en España. Madrid, 1983.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (INE)

- Censos de Población y viviendas.
- Censos Agrarios 1989 y 1999.

MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACIÓN

- Anuario de Estadística Agroalimentaria, 2004.
- La Alimentación en España, 2005.
- Reforma de la PAC y desarrollo rural, 2006.

MINISTERIO DE FOMENTO

- Vitoria-Gasteiz, calidad urbana y cohesión social, en: Primer Catálogo Español de Buenas Prácticas, Volumen Segundo, FEMP, Ministerio de Asuntos Exteriores, 1996, pags 17-30.
- El Anillo Verde de Vitoria-Gasteiz: hombre, naturaleza y ciudad. De proyecto a realidad, en: Tercer catálogo español de buenas prácticas, FEMP, 2001, pags 245-250.

MINISTERIO DE INDUSTRIA, TURISMO Y COMERCIO

- Plan de Acción 2005-2007 de la Estrategia E4.IDAE, 2005.

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

- Banco Público de Indicadores Ambientales 2005.
- Informe sobre La Huella Ecológica de España, Fundación Biodiversidad, octubre 200.
- Observatorio de la movilidad metropolitana. Informe 2005.
- Perfil Ambiental de España 2005: Informe basado en indicadores, Secretaria General de

Medio Ambiente, Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, Madrid, 2005.

- Perfil Ambiental de España, 2004.
- Sistema español de Indicadores Ambientales: área de medio urbano, Secretaría General de Medio Ambiente, Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, Madrid, 2000.
- Sostenibilidad en España 2006, Observatorio de la Sostenibilidad en España (OSE), Fundación Biodiversidad, Fundación Universidad de Alcalá. Alcalá de Henares, 2006.
- Tronco Común de Indicadores: propuesta provisional de publicación, Secretaría General de Medio Ambiente, Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental. Madrid, marzo de 2003.

PROGRAMA DE NACIONES UNIDAS PARA EL MEDIO AMBIENTE (PNUMA)

- Metodología para la elaboración de los informes GEO Ciudades. Manual de Aplicación, Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente. Oficina Regional para América Latina y el Caribe, México, 2002.
- Methodology for the Preparation of GEO Cities Reports. Application Manual. Version 2, UNEP, Consorcio Parceria 21: United Nations Environment Programme, Regional Office for Latin America and the Caribbean, Consorcio Parceria 21, México, 2004.
- Informes GEO Ciudades: La Habana, México, Buenos Aires, Manaus, Sao Paulo, Bogotá, Montevideo, Santiago de Chile, Río de Janeiro.

XARXA DE CIUTATS I POBLES CAP A LA SOSTENIBILITAT

- Sistema Municipal de Indicadores de Sostenibilidad, Xarxa de Municipis, Diputació de Barcelona.

PÁGINAS WEB INSTITUCIONALES

Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz:
<http://www.vitoria-gasteiz.org>

Centro de Estudios Ambientales:
<http://cea.vitoria-gasteiz.org>

Departamento de Medio Ambiente del Gobierno Vasco
<http://www.ingurumena.ejgv.euskadi.net>

Departamento de Transporte y Obras Públicas del Gobierno Vasco:
<http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/>

Dirección de Meteorología y Climatología del Gobierno Vasco:

<http://www1.euskadi.net/meteol>

Plan Estratégico:

<http://www.vg2010.org/http/docs/es/estrategia.pdf>

Ministerio de Medio Ambiente:

<http://www.mma.es/>

Fundación Biodiversidad:

<http://www.fundacion-biodiversidad.es>

Proyecto GEO Ciudades/ Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA):

<http://www.pnuma.org/deat1/urbanas.html>

BIBLIOGRAFÍA COMPLEMENTARIA

AGORRETA MORAZA K., TAZO HERRÁN I., DE FRANCISCO PASTOR M., SAENZ GARCÍA D. y URIBE-ECHEBARRIA P.M. (col. y rev.). 2001. *Mapa de vegetación del municipio de Vitoria-Gasteiz. Vitoria-Gasteizko landaredi mapa*. Memoria de referencia del mapa de vegetación del SISTEMA DE INFORMACIÓN AMBIENTAL DE VITORIA-GASTEIZ.

AGUILÓ, M. 1981. *Metodología para la evaluación de la fragilidad visual del paisaje*. Tesis Doctoral, E.T.S.I. de Caminos, Canales y Puertos. Universidad Politécnica de Madrid.

AGUIRRE Royuela M. A. 2002. "Los sistemas de indicadores ambientales y su papel en la información e integración del medio ambiente". En: I Congreso de Ingeniería Civil, Territorio y Medio Ambiente. Madrid. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

ALBERRUCHE DEL CAMPO, E. 2002. *El Análisis de la fragilidad visual mediante S.I.G.* En, L. Laín (Ed.): Los Sistemas de Información Geográfica en la Gestión de los Riesgos Geológicos y el Medio Ambiente. Madrid. Instituto Geológico y Minero de España, 2002. 288 pp. (Serie: Medio Ambiente. Riesgos Geológicos; nº 3).

ALFARO FOURNIER, Tomás, RIVERA BLANCO, Antonio. *Vida de la ciudad de Vitoria*, Diputación Foral de Álava, Departamento de Cultura y Euskera, 1996.

ALONSO, A. *Estudio de caracterización hidrológica y evaluación de la calidad de las aguas de las cuencas*

- del sur de Vitoria-Gasteiz, dirigido por Andrés Alonso, 1994.
- ALVAREZ-ARENAS BAYO M., R. GILIBERTO HERRERA y C. ARQUIAGA THIREAU. 1996. *Sistema español de indicadores ambientales: subáreas de biodiversidad y bosques*. Madrid: Ministerio de Medio Ambiente.
- AMBIENTEITALIA RESEARCH INSTITUTE. *Development, Refinement, Management and Evaluation of European Common Indicators (ECI) Project*, Final Project Report, Ambiente Italia Istituto di Ricerche, Documento no publicado, Milán, Mayo de 2003.
- ANDRÉS, Salvador, UGARTE, Víctor, LLANOS, Armando. *Historia de una ciudad: Vitoria*. Vitoria: Bankoa, [1977]. 1985.
- ANDRÉS ORIVE, L. 2005. *Hacia modelos de planificación territorial más sostenibles. Estrategia de corredores verdes y relación con los espacios naturales de Vitoria-Gasteiz*. Texto inédito.
- ANGULO, Alberto, PORRES, Rosario. *Vitoria, una ciudad de "ciudades": una visión del mundo urbano en el País Vasco durante el Antiguo Régimen*. Servicio Editorial de la Universidad del País Vasco, 1999.
- ARRIOLA AGUIRRE, Pedro M^a. *Vitoria-Gasteiz 1950-1980: política urbana, espacio industrial e industrialización*. Departamento de Geografía, Universidad del País Vasco. Lurr@lde n 8, 1985.
- ARROJO P. (coord.). 2003. *Directrices para un plan estratégico de gestión de aguas en Álava*. Vitoria-Gasteiz: Diputación Foral de Álava.
- ASKASIBAR, M. 2003. *Los indicadores de biodiversidad y paisaje del Programa Marco Ambiental de la CAPV*. Presentación en la Jornada técnica sobre indicadores de biodiversidad y paisaje del Programa Marco Ambiental. Vitoria Gasteiz, 4 de noviembre 2003.
- BARREDO, J.I. 1996. *Evaluación multicriterio y Sistemas de Información Geográfica en la Ordenación del Territorio*. Madrid. Editorial RAM.
- BAZÁN, Iñaki, GIL, Eliseo. [et al.]. *Historia de Vasconia*. De Túbal a Aitor, Madrid: La Esfera de los libros, 2002.
- BEUNZA, José María, MANZANOS, Paloma. *Historia de Vitoria*, San Sebastián: Txertoa, D.L. 1997.
- BLANES, GIL Y PÉREZ. *Población y actividad en España: evolución y perspectivas*. Servicio de Estudios de La Caixa, 1996.
- BRANDON, Meter S.; Lombardi, Patricia. *Evaluating Sustainable Development in the built Environment*, Blackwell Publishing, Oxford, 2005.
- BUENO, Juan Adrián. *El crecimiento urbano de Vitoria-Gasteiz y el desarrollo de la ciudad*, en *Vitoria-Gasteiz*, Guía de Arquitectura, COAVN, 1995.
- CARPINTERO, Óscar. *El metabolismo de la economía española: recursos naturales y huella ecológica (1995-2000)*, Fundación César Manrique, Lanzarote, 2005.
- CARRASCAL M, Juan (coordinación y dirección). *Cartografía antigua del Ayuntamiento de Vitoria (1617-1950)*. Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, 2003.
- CATON, B. & URIBE-ECHEBARRIA, P.M. (1980). *Mapa de Vegetación de Alava*. Ed. Diputación Foral de Álava. Vitoria-Gasteiz.
- CEPEDA GUTIERREZ, Mikel; MARDARAS LARRAÑAGA, Íker. *Cuantificación energética de la construcción de edificios y el proceso de urbanización*, revista Conarquitectura nº 12, 2004.
- DIAZ DE ARCAYA, Blas. *Vitoria y los 43 pueblos de su jurisdicción*, Vitoria: Egaña, 1850 [Biblioteca Nacional 7/192059].
- ECOCITY. *Urban Development towards appropriate Structures for Sustainable Transport, Deliverable 12 – Synthesis Report* (Version: "Synthesis Report, 2.04.doc") WP 10: Evaluation and Conclusions, documento no publicado, septiembre de 2004.
- ECOINSTITUT BARCELONA. *Estudi d'elements de qualitat ambiental urbana a la Trinitat Nova: Sòl i verd Urbà, Nivells Sonors i Zones Ecològiques*, (Autores: Aurea Adell, Joana Bou, Josep Esquerrà, Bettina Schaefer) *Estudios sectoriales de Sostenibilidad del Barrio de Trinitat Nova* (coordinación: Gea 21) Documento no publicado, Pro Nou Barris, Distrito de Nou Barris, Ayuntamiento de Barcelona, Barcelona, diciembre 2002.

- FOLCH, Ramón. *El territorio como sistema: conceptos y herramientas de ordenación*, CUIIMP (Consorci Universitat Internacional Menéndez Pelayo de Barcelona). Barcelona, 2003.
- GALARRAGA, Iñaki, AZPIRI, Ana [et al]. *Ensanches urbanos en las ciudades vascas*, Departamento de Vivienda y Asuntos Sociales del Gobierno Vasco, 2002.
- GEA 21, Ecobarrio Trinitat Nova. *Propuestas de sostenibilidad urbana: documento de síntesis de los estudios sectoriales de sostenibilidad*, Documento no publicado, Pro Nou Barris, Distrito de Nou Barris, Ayuntamiento de Barcelona, Barcelona, enero de 2004.
- GEA 21, Ecobarrio Trinitat Nova. *Estudio de movilidad, accesibilidad y calidad de los espacios urbanos*, (Autores: Carlos Verdaguer, Alfonso Sanz, Pilar Vega) Estudios sectoriales de Sostenibilidad del Barrio de Trinitat Nova (coordinación: Gea 21) Documento no publicado, Pro Nou Barris, Distrito de Nou Barris, Ayuntamiento de Barcelona, Barcelona, 2002.
- GONZÁLEZ BERNÁLDEZ, F. *El porqué de la conservación del paisaje*. Jornadas sobre el Paisaje. Segovia 1988.
- GONZÁLEZ DE SAN ROMÁN, Miguel. *Vitoria-Gasteiz 2000. Mirando al futuro*, Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, 1999.
- GONZÁLEZ, Andrés Sebastián, UTRILLA, Luis. *Historia de los aeropuertos de Vitoria*, Centro de Documentación y Publicaciones de Aena, 2005.
- GREENE D. L., KAHN J.R. Y GIBSON R.C. *Fuel Economy Rebound Effect for US Household Vehicles* de The Energy Journal. Volume 20, Issue 3. Julio de 1999, pp. 1-31.
- HEWITT, Nicola, ICLEI (The International Council for Local Environmental Initiatives) *Guía Europea para la Planificación de las Agendas 21 Locales*. Bakeaz, 1998.
- ILLANA MARTÍNEZ A. Y PANIAGUA GACÍA D. 2002. *Atlas de distribución de carnívoros en el territorio histórico de Álava. Tomo I: memoria*. Estudio realizado para la Dirección de Ordenación e Investigación del Medio Natural del Dpto. de Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco.
- JIMÉNEZ Herrero, Luis M. *Desarrollo Sostenible. Transición hacia la coevolución global*. Ediciones Pirámide, Madrid, 2000.
- LINARES, C; DIAZ., J. et al. *Impact of urban air pollutants and noise levels over daily hospital admissions in children in Madrid: a time series analysis*. Occup Environ Health (2006) 79: 143-152.
- LINAZASORO, J.L.. *Permanencias y arquitectura urbana, las ciudades vascas de la época romana a la Ilustración*, Barcelona, 1978.
- LINAZASORO, José Ignacio, GALARRAGA, Ignacio: *Vitoria, una ciudad en el País vasco*, en: revista 2c CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD N° 3. Barcelona, junio 1975.
- LOBO URRUTIA, L. 1994. *Inventario Faunístico del municipio de Vitoria-Gasteiz*. Atlas Ornitológico. CEA. Primera Edición mayo 1994, revisado y actualizado en 2002.
- LÓPEZ DE ARMENTIA, L., LÓPEZ DE LUCIO R., VELAO F. (Equipo redactor del PGOU). *El futuro urbanístico de Vitoria Gasteiz*, resumen del Documento Técnico Avance del Planeamiento, 1984.
- LÓPEZ DE LUCIO, RAMÓN, 2004. *Condicionantes, bases y directrices para la ordenación y la puesta en valor de los recursos naturales de la zona sur de la ciudad de Vitoria-Gasteiz*. Documento Inédito.
- LÓPEZ DE LUCIO, Ramón. *La reordenación del Actur Lakua. Gestión y diseño, una experiencia integrada de planeamiento urbano*, en: Vitoria-Gasteiz, el proyecto de una capital para el País Vasco, Geoplán Oficina de Proyectos, Caja Vital Kutxa, Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, 1994.
- LÓPEZ DE LUCIO, Ramón. *Ocho siglos de desarrollo urbano ordenado (1181-1981) en: Vitoria-Gasteiz*, el proyecto de una capital para el País Vasco, Geoplán Oficina de Proyectos, Caja Vital Kutxa, Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, 1994
- LÓPEZ DE LUCIO, Ramón. *Orígenes y reordenación del Actur Lakua en Vitoria-Gasteiz: de un proyecto de "nueva ciudad" al diseño de un distrito residencial integrado 1972-1990*, en revista URBANISMO n° 16, COAM.

- MADROÑO, A., GONZÁLEZ, C & ATIENZA, J.C. (Eds.) 2004. *Libro Rojo de las Aves de España*. Dirección General para la Biodiversidad-SEO/Birdlife. Madrid
- MALLARACH, J.M. y otros. Mayo 2005. *Catálogo de Paisajes Singulares y Sobresalientes del Territorio Histórico de Álava*. Diputación Foral de Álava. Vitoria-Gasteiz.
- MALLARACH, J.M. y otros. Octubre 2004. *Análisis y diagnóstico de la conectividad ecológica y paisajística del sector sur del Anillo Verde de Vitoria-Gasteiz*.
- MARTÍ, R & DEL MORAL, J.C. (Eds.) 2003. *Atlas de las Aves Reproductoras de España*. Dirección General de Conservación de la Naturaleza-Sociedad Española de Ornitología. Madrid.
- MARTÍNEZ DE PISÓN, E. *El paisaje, patrimonio cultural*. Revista de Occidente 194/195.
- MATEOS, A. Y SANZ, A. *La calle: diseño para peatones y ciclistas*. Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Madrid, 1984.
- MEDINA, Paulino. *El Plan especial de Rehabilitación del Casco Medieval y la experiencia de su desarrollo (1982-1991)* en: Vitoria-Gasteiz, el proyecto de una capital para el País Vasco, Geoplán Oficina de Proyectos, Caja Vital Kutxa, Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, 1994.
- MODELL KRONBERG. *Sustainable Building for the Future*. Hannover, 2000.
- NAREDO, José Manuel. *La economía en evolución, Historia y perspectivas de las categorías básicas del pensamiento económico*, Siglo XXI Editores, Madrid, segunda edición, febrero de 1996.
- NAREDO, José Manuel; PARRA, Fernando. *Situación diferencial de los recursos naturales españoles*, Fundación César Manrique. Lanzarote, 2002.
- NOLAND, R. B. Y LEM, L. L. *A review of the evidence for induced travel and changes in transportation and environmental policy in the United States and the United Kingdom*. Centre for Transport Studies Dept. of Civil and Environmental Engineering Imperial College of Science, Technology and Medicine. US Environmental Protection Agency Office of Transportation and Air Quality. 2001.
- OBERFELD GERD, NAVARRO A ENRIQUE ET ALT. *The microwave syndrome-Further aspects of a Spanish study*.
- PALOMO, L.J., & GISBERT, J. 2002. *Atlas de los mamíferos terrestres de España*. Dirección General de Conservación de la Naturaleza -SECEM - SECEMU. Madrid.
- POZUETA J., T. SÁNCHEZ-FAYOS Y S. VILLACAÑAS. *La regulación de la dotación de estacionamiento en el marco de la congestión. Cuaderno de Investigación Urbanística elaborado para el Seminario de Planeamiento y Ordenación del Territorio» Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio*. Escuela Superior de Arquitectura de Madrid. 1995.
- PRECEDO LEDO, A. Vitoria. *Medida del Cambio Funcional a través del Uso del Suelo. Medio Físico, Desarrollo Regional y Geografía*. V Coloquio de Geografía. Universidad de Granada. Granada, 1979.
- PUCHER JOHN. *Urban transport in Germany: providing feasible alternatives to the car*, publicado en la revista Transport Reviews, vol. 18, nº4. 1998.
- RACIONERO, Luis. *Sobre el Actur Lacua*, en: revista ARQUITECTURA Nº 208-209, 1977, COAM.
- RIJKSINSTITUUT VOOR VOLKSGEZONDHEID EN MILIEU. *Generatie en substitutie van verkeer door uitbreiding van de hoofdinfrastructuur; de gevolgen voor de landelijke milieudruk*. [Generation and substitution of traffic because of extension of main infrastructure; the consequences for the environment] Annema, J.A., RIVM rapport 888883001.. Bilthoven, Holanda, 1997.
- RIVERA BLANCO, Antonio y ORTIZ DE ORRUÑO LEGARDA, José M^a. *Un siglo de cambios espectaculares*, en: Vitoria y el siglo XIX, Centro Cultural Montehermoso, 2002.
- RYSZKOWSKI, L. 2001. *"The Functional Approach to Agricultural Landscape Analysis"*. En: Ryszkowski, L (Ed.). *Landscape Ecology in Agroecosystems Management*. CRC Press. Boca Raton, Florida, EE UU.
- SALVADOR Palomo, Pedro J. *La Planificación verde de las ciudades*, Gustavo Gili, Barcelona, 2003.

- SANZ, Alfonso. *La bicicleta en cuatro ciudades españolas*. Revista Sin prisas de ConBici. Separata del nº 25. Primavera de 1997.
- SASSEN, Saskia. *The Global City New York, London, Tokyo*. Princenton University Press, 1991.
- TABUENCA DE LA PEÑA, E. Iniciativa pública, promoción privada y proyectos urbanos durante los últimos años (1985- 1991) en: Vitoria-Gasteiz, el proyecto de una capital para el País Vasco, Geoplán Oficina de Proyectos, Caja Vital Kutxa, Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, 1994.
- TARRIÑO VINAGRE, A. s.f. *Estudio geológico y de riesgos del municipio de Vitoria-Gasteiz*.
- TORRES ROBERTO. *La bicicleta en la movilidad urbana. Vitoria-Gasteiz*. Diagnóstico. CEA y Departamento de Geografía, Prehistoria y Arqueología de la UPV/EHU. Abril de 2003.
- TUCKER, G.M. & HEATH, M.F. (eds.) 1994. *Birds in Europe: their conservation status*. Bird Life International. Cambridge.
- URIBE-ECHEBARRIA, P.M. (2005a). *Informe botánico sobre el área de Montes de Vitoria*. CEA. Vitoria-Gasteiz. Informe inédito.
- URIBE-ECHEBARRÍA, P.M. (2006). *Estudio de caracterización botánica del Parque de Armentia (Álava)*. CEA. Vitoria-Gasteiz. Informe inédito.
- VAN DEN BRINK, ROBERT Y HANS NIJLAN. *Environmental impacts of high-speed rail links in cost-benefit analyses: a case study of the Dutch Zuider Zee line*. Bert van Wee. Transportation Research Part D 8 (2003).
- VERDAGUER, Carlos. *Evaluación del espacio público, indicadores experimentales para la fase de proyecto*. Trabajo de Investigación para el Diploma de Estudios Avanzados. ETSAM, septiembre 2006; Criterion Public Space Indicators: Conviviality Index and Public Spaces Quality Indicator, ECOCITY Project, 2004 (trabajos no publicados).
- VERDAGUER, Carlos. *Por un planeamiento sostenible: bienestar social y desarrollo local en equilibrio con el medio ambiente. Un marco de reflexión desde la óptica del urbanismo de cara a los procesos de Agenda 21 Local*. Documentación del Curso sobre Agenda 21 Local, organizado por el Eco-museo Ingurugiro Etxea y Bakeaz. Octubre de 2000.
- ZARATE, M.A. Vitoria: *Transformación y Cambio de un espacio urbano*. Boletín de la Institución "Sancho el Sabio". Tomo XXV. Caja de Ahorros Municipal de Vitoria. Vitoria 1981.

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Valor de conservación de los tipos de vegetación.....	34
Tabla 2. Evolución de las componentes del crecimiento 2000-2008.....	42
Tabla 3. Evolución de la población 2001-2009.....	42
Tabla 4. Evolución de la población por lugar de nacimiento, 2000-2009.....	43
Tabla 5. Evolución de las principales variables demográficas, 2000-2008.....	44
Tabla 6. Volúmenes de agua tratados ETAP 2000-2008.....	59
Tabla 7. Volúmenes de agua tratados en la EDAR 2000-2008.....	59
Tabla 8. Consumo interior bruto de energía 2006.....	60
Tabla 9. Consumo final por tipo de energía 2006.....	60
Tabla 10. Estructura del consumo final de energía. Vitoria-Gasteiz y ámbitos 2006.....	60
Tabla 11. Consumo final de energía por sectores 2006.....	60
Tabla 12. Estructura del consumo final de energía por sectores. Vitoria-Gasteiz y ámbitos 2006.....	60
Tabla 13. Consumo de gas por sectores. 2006.....	60
Tabla 14. Consumo de electricidad por sectores 2006.....	60
Tabla 15. Consumo de derivados del petróleo según tipos.2006.....	60
Tabla 16. Consumo de gases licuados del petróleo (GLP) 2006.....	60
Tabla 17. Recogida de residuos sólidos urbanos en Vitoria-Gasteiz 1997-2006.....	62
Tabla 18. Composición y sistemas de recogida de los residuos sólidos domiciliarios de Vitoria-Gasteiz en 2004.....	62
Tabla 19. Motorización en diversas ciudades y ámbitos territoriales en 2004.....	77
Tabla 20. Evolución de la motorización en Vitoria-Gasteiz 1999-2007.....	77
Tabla 21. Motorización comparada en diversos países europeos.....	78
Tabla 22. Concesiones de agua en Vitoria-Gasteiz.....	79
Tabla 23. Evolución tendencial del consumo interior bruto de energía según el ritmo actual de crecimiento.....	79
Tabla 24. Evolución del consumo doméstico de electricidad y gas natural. Vitoria-Gasteiz.....	79
Tabla 25. Consumo de energía final por unidad de PIB.....	80
Tabla 26. Carga orgánica que aporta la ciudad.....	88
Tabla 27. Contenido en nitrato del agua en los puntos de control.....	89
Tabla 28. Superficie agraria utilizada (SAU) 2005.....	90
Tabla 29. Superficie agrícola total y utilizada 1989-1999.....	90
Tabla 30. Evolución del número de explotaciones 1989-2005.....	91
Tabla 31. Evolución de la ganadería según tipo de ganado.....	91
Tabla 32. Los pueblos del municipio en el PGOU 2000.....	93
Tabla 33. Distribución de la superficie municipal dedicada a infraestructuras de transporte.....	97
Tabla 34. Evolución del reparto modal en Vitoria-Gasteiz. Encuestas origen-destino.....	102
Tabla 35. Viajes anuales por habitante en transporte público.....	102
Tabla 36. Reparto modal de los viajes por motivo trabajo. INE-2001.....	102
Tabla 37. Accidentalidad en Vitoria-Gasteiz, 1999-2007.....	103
Tabla 38. Evolución de la tasa de víctimas por 1.000 habitantes en Vitoria-Gasteiz y Donostia-San Sebastián.....	103
Tabla 39. Renta familiar media por sexo del perceptor y tipo de familia.....	104
Tabla 40. Tiempo medio por día en diversas tareas cotidianas en Álava.....	105

Tabla 41. Ingresos y gastos de explotación de Tuvisa en euros y porcentajes del gasto cubierto por los viajeros y las subvenciones en 2004, 2006 y 2008	108
Tabla 42. Ratio de cobertura de los ingresos tarifarios sobre los gastos de operación en diversos operadores de autobús urbano	108
Tabla 43. Consumo unitario de energía final del sector transporte	111
Tabla 44. Emisiones energéticas de CO2 por tipos de energía	112
Tabla 45. Emisiones energéticas de CO2 por sectores	112
Tabla 46. Residuos sólidos urbanos (RSU) recogidos y aprovechados en Vitoria-Gasteiz (2006)	113
Tabla 47. Dependencia externa del municipio respecto a los puestos de trabajo	124
Tabla 48. Polígonos industriales en Vitoria-Gasteiz	132
Tabla 49. Establecimientos dedicados a la actividad económica	133
Tabla 50. Establecimientos dedicados a comercio, hostelería y talleres de reparación de vehículos	133
Tabla 51. Establecimientos dedicados a los servicios a empresas	133
Tabla 52. Establecimientos dedicados a otros servicios	133
Tabla 53. Evolución agua suministrada y controlada 1983-2008	136
Tabla 54. Evolución del consumo de agua por sectores, 1999-2008	137
Tabla 55. Aportación de las energías renovables 2004-2010	138
Tabla 56. Superficies de los Lugares de Interés Comunitario (LIC) de Vitoria-Gasteiz	161
Tabla 57. Consejos Sectoriales en funcionamiento en Vitoria-Gasteiz	187
Tabla 58. Objetivos de ahorro y reducción de emisiones 2004-2010 por sectores	194
Tabla 59. Listado de indicadores básicos de sostenibilidad	203
Tabla 60. Condiciones de referencia para el establecimiento de los niveles de presión	214
Tabla 61. Superficies de suelo agrícola común en función de los niveles de presión urbanística	214
Tabla 62. Comparación entre escenarios de ocupación del suelo	218

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Evolución de la población 1900-2007	42
Gráfico 2. Población según lugar de nacimiento	43
Gráfico 3. Consumo final por tipo de energía	60
Gráfico 4. Consumo doméstico de electricidad y gas natural	80
Gráfico 5. Intensidad energética por ámbitos	80
Gráfico 6. Evolución de la población de Vitoria-Gasteiz por grupos de edad	82
Gráfico 7. Evolución de la dotación unitaria de agua	137

ÍNDICE DE FIGURAS

Fig. 1. Déficit ecológico de España en hectáreas globales per. cápita	23
Fig. 2. Modelo digital del terreno del término municipal de Vitoria-Gasteiz	30
Fig. 3. Litología del término municipal de Vitoria-Gasteiz	32
Fig. 4. Biotopos	35

Fig. 5. Usos del suelo	36
Fig. 6. Evolución de Vitoria hasta 1256	45
Fig. 7. Plano de Vitoria-Gasteiz del Capitán Maillart, 1812, con la extensión de Olaguibel al sur	45
Fig. 8. El Plano del Ensanche (1860-1865) del arquitecto municipal Francisco de Paula Hueto	46
Fig. 9. Plano e idea del Ensanche de Vitoria, 1909-1910.....	47
Fig. 10. Proyecto de Ensanche de Vitoria, 1927 de Roberto Dublang y Julián Apraiz	47
Fig. 11. Anteproyecto de Ensanche de Vitoria de 1944, de Julián y Miguel Apraiz.....	47
Fig. 12. Proyecto de Ensanche de Vitoria. Plan General de Ordenación urbana de Julián y Miguel Apraiz, 1947	48
Fig. 13. Plan General de Ordenación de 1956, de Manuel Muñoz Monasterio, Miguel Apraiz y Miguel Mieg. Plano de zonificación.....	48
Fig. 14. Plan General de Ordenación de la ciudad de Vitoria y su término municipal, 1963, de Ignacio Lasquíbar	49
Fig. 15. El Plan del 63 como laboratorio formal	50
Fig. 16. Propuesta original del Actur Lakua de 1970 de Izquierdo Dobarco.....	51
Fig. 17. Régimen de propiedad y distribución de usos iniciales del Actur Lakua, 1970	51
Fig. 18. Avance del Plan General de 1985 (Revisión del Plan de 1963): calificación pormenorizada del suelo en la ciudad y zonas de expansión	52
Fig. 19. Principales propuestas del plan de 1985	52
Fig. 20. Determinaciones del Plan de 1985 para Lakua.....	53
Fig. 21. El Plan General de Ordenación Urbana del 2000: plano de calificación global de usos	54
Fig. 22. Las reservas de suelo para actividades económicas el PGOU 2000 en Foronda, Nanclares y Miñano.....	54
Fig. 23. Evolución del casco urbano de Vitoria 1932-1982.....	55
Fig. 24. Evolución del casco urbano de Vitoria 1990-2004.....	56
Fig. 25. Superposición de la mancha de suelo ocupado en 1957, 2001 y 2004 sobre la totalidad de suelo comprometido por el PGOU 2000 en el entorno inmediato del casco urbano de Vitoria-Gasteiz.....	57
Fig. 26. Mapas de Adecuación o Capacidad de Acogida del territorio para usos urbanos en función de los factores del medio natural (vegetación y fauna).....	87
Fig. 27. Mapa de Adecuación o Capacidad de Acogida del territorio para usos urbanos en función de los factores del medio físico (clinometría, acuífero cuaternario, inundabilidad, presencia de cursos de agua superficiales).....	87
Fig. 28. Parque Tecnológico de Miñano.....	99
Fig. 29. Distancias urbanas.....	124
Fig. 30. Barreras generadas por las infraestructuras de transporte en el municipio.	125
Fig. 31. Plano de clasificación del suelo del Plan General de Ordenación Urbana del 2000	143
Fig. 32. Lakua en el PGOU 2000.....	144
Fig. 33. Propuesta original del Anillo Verde de Vitoria-Gasteiz	151
Fig. 34. El Parque de Salburua y el Bosque de Armentia en su configuración inicial y actual.....	152
Fig. 35. Las premisas y propuestas del PGOU del 2000 asumidas por el Plan Estratégico 2M10	153
Fig. 36. Plan Territorial Parcial de Álava Central.....	156
Fig. 37. Plan Territorial Sectorial de Creación Pública de Suelo.....	157

Fig. 38. Plan Territorial Sectorial de Creación Pública de Suelo	158
Fig. 39. Red Natura 2000.....	162
Fig. 40. Propuesta de Parque Natural de los Montes de Vitoria.....	163
Fig. 41. Terrenos forestales.....	164
Fig. 42. Reacción en cadena 1	177
Fig. 43. Reacción en cadena 2	177
Fig. 44. La pirámide de la implicación ciudadana.....	188
Fig. 45. PGOU 2000: suelo ocupado y protegido	213
Fig. 46. PGOU 2000: superficie disponible de suelo agrícola no protegido.....	213
Fig. 47. PGOU 2000: hipótesis de presión urbanística sobre el suelo agrícola no protegido.....	214
Fig. 48. Escenario Tendencial O	215
Fig. 49. Escenario Tendencial 1	215
Fig. 50. Escenario Tendencial 2	215
Fig. 51. Escenario Tendencial 3.....	215
Fig. 52. Escenario Tendencial 4	215
Fig. 53. Escenario de sostenibilidad.....	215



RESUMEN EJECUTIVO

RESUMEN EJECUTIVO

1. OPORTUNIDAD DEL INFORME GEO VITORIA-GASTEIZ

- El proyecto GEO Ciudades de Naciones Unidas se ha centrado desde 1995 en el diseño de metodologías de evaluación ambiental a varias escalas (global, nacional, regional y, desde 2001 a escala de ciudad).
- El Informe Diagnóstico GEO Vitoria-Gasteiz se sitúa dentro de este marco general y constituye un estudio piloto sobre la aplicación de la metodología GEO Ciudades, concebida inicialmente para el entorno latinoamericano, a un ámbito urbano muy diferente, como es el europeo.
- Desde una óptica externa, parece acertada la elección de Vitoria-Gasteiz para este ejercicio de evaluación dentro del vasto ámbito hispano parlante y dentro del ámbito europeo, pues se trata de una ciudad destacada en la aplicación de políticas medioambientales.
- Desde una perspectiva endógena, resulta pertinente también que Vitoria-Gasteiz se someta a un proceso de evaluación ambiental pormenorizada en un momento como el actual en que se ve sometida a las enormes presiones que se ciernen sobre todo ámbito de oportunidad dentro de una lógica de competencia entre ciudades y territorios y de sobreexplotación de los cada vez más escasos recursos, entre ellos el suelo.
- Dichas presiones sobre el medio ambiente requieren la puesta en marcha de iniciativas y políticas proporcionales a su magnitud y para articularlas de forma efectiva, es preciso hacerlo desde un conocimiento detallado de la realidad que permita identificar claramente las principales presiones y sus impactos derivados, así como las oportunidades existentes para hacerles frente. El presente informe GEO Vitoria-Gasteiz se ofrece como una herramienta para este cometido.

2. OBJETIVOS DEL INFORME GEO VITORIA-GASTEIZ

El objetivo general corresponde a los objetivos explícitos del proyecto GEO Ciudades que, según se explica en su aproximación metodológica, son los siguientes:

- Evaluar el estado de medio ambiente en la ciudad objeto del proyecto.
- Evaluar el impacto de las ciudades y los desarrollos urbanos en los diferentes ecosistemas.
- Proporcionar herramientas que permitan la toma de decisiones en la gestión urbana y ambiental del ámbito objeto del proyecto.
- Como síntesis de estos objetivos explícitos, el proyecto GEO Ciudades define su trabajo como la elaboración de una evaluación y de un informe ambiental integral.

De acuerdo con este planteamiento, por una parte, el informe GEO Vitoria-Gasteiz se ha planteado como punto de partida las mismas preguntas que el proyecto general que le ha servido de telón de fondo:

- ¿Qué le está sucediendo al medio ambiente de Vitoria-Gasteiz?
- ¿Por qué está ocurriendo esto?
- ¿Cuál es el impacto?
- ¿Qué podemos hacer y qué estamos haciendo en estos momentos?
- ¿Qué pasará si no actuamos ahora?

3. ÁREAS DE ANÁLISIS Y OBJETIVOS DE SOSTENIBILIDAD

3.1 Áreas de análisis consideradas

Medio natural • Medio rural • Medio urbano • Movilidad • Sociedad y gobernanza • Actividades económicas y financieras • Metabolismo urbano: agua, energía, materiales, residuos y emisiones

3.2 Objetivos básicos de sostenibilidad

- **Sostenibilidad ambiental**
Mantener la huella ecológica por debajo de la capacidad de carga o biocapacidad del territorio, minimizando el impacto sobre el medio ambiente y el paisaje y contribuyendo a la restauración de los ciclos naturales.
- **Sostenibilidad socio-cultural**
Incrementar la calidad de vida en términos de salud, de confort y de bienestar y cohesión social.
- **Sostenibilidad económica**
Fomentar el desarrollo económico asociado a los recursos humanos, energéticos y materiales locales.

3.3 Objetivos sectoriales de sostenibilidad

- **Medio natural**
Preservar e incrementar la calidad y la biodiversidad de los ecosistemas existentes.
- **Medio rural**
Preservar y la optimizar la capacidad productiva local.
- **Medio urbano**
Reducir el impacto del medio urbano sobre el medio ambiente e incrementar las condiciones de habitabilidad del medio urbano.
- **Movilidad**
Promover los medios de transporte alternativos al coche privado con el fin de reducir al máximo los costes energéticos y el impacto asociado a la movilidad motorizada.
- **Sociedad y gobernanza**
Crear condiciones generalizadas de salud, confort y bienestar social para toda la población, minimizando el impacto de las actividades humanas sobre el medio ambiente.
- **Actividades económicas y financieras**
Asegurar la satisfacción de las necesidades humanas mediante la optimización en el uso productivo de los recursos materiales y energéticos locales y globales disponibles.
- **Metabolismo urbano: agua, energía, materiales, residuos y emisiones**
 - Minimizar el consumo de agua y garantizar una calidad adecuada para cada uso.
 - Minimizar el consumo de energía y fomentar el uso de las energías renovables, promoviendo la cultura del ahorro y la eficiencia.
 - Optimizar el consumo de materiales y promover el uso de materiales de bajo impacto en relación con todo su ciclo de vida.
 - Minimizar la producción de residuos y los costes de reciclaje mediante el fomento de la reducción y la reutilización.
 - Minimizar las emisiones contaminantes y de gases invernadero y reducir los niveles de ruido en el entorno urbano.

4. PRESIONES BÁSICAS SOBRE EL MEDIO AMBIENTE Y LA SOSTENIBILIDAD

4.1 Factores básicos de presión a escala europea

Dependencia global de los combustibles fósiles • Sobreconsumo y obsolescencia • Alimentación basada en el sobreconsumo de proteínas animales • Auge de la agroindustria • Cultura del automóvil • Dispersión urbana • Mantenimiento de los factores de exclusión social • Individualización y aislamiento • Hábitos de ocio de alto impacto ambiental • Tendencia al menor tamaño y atomización de hogares • Mantenimiento inercial de las condiciones de desigualdad de oportunidades entre hombres y mujeres • Procesos de deslocalización industrial a nivel global • Especialización de las ciudades • Exclusión de las variables ambientales en los modelos económicos

dominantes • Resistencia activa por parte de grandes agentes económicos a reconocer los efectos de la actividad humana sobre el medio ambiente • Auge del “greenwashing” o tintado de verde de las políticas y utilización indiscriminada del etiquetado verde.

4.2 Factores básicos de presión y debilidades a la escala local

- **Expansión del sector inmobiliario**

Los impactos de esta expansión descontrolada se hacen notar en todos los sectores: aumento del precio de la vivienda y del suelo, ocupación innecesaria de suelo agrícola, aumento de las distancias a recorrer en el casco, disminución de la vitalidad del espacio público, incremento de la demanda y consumo de recursos, así como de los residuos y las emisiones, incremento de las cargas de mantenimiento del tejido artificializado.

- **Consideración de Vitoria como reserva de suelo del País Vasco**

La consideración del suelo por parte del planeamiento estratégico y territorial exclusivamente por su función de reserva para la ubicación de actividades económicas, sin atención a sus cualidades y atributos específicos ni a su carácter de recurso primordial escaso, constituye el principal punto de quiebro y desconexión entre el planeamiento de Vitoria y la apuesta decidida por la sostenibilidad.

- **Fricción y divergencia efectiva entre planeamiento y sostenibilidad**

La incorporación transversal de criterios ambientales al planeamiento hasta el momento sólo se ha producido en los ámbitos sectoriales más relacionados con el metabolismo urbano, sin llegar a contrarrestar de forma significativa los procesos de ocupación del suelo propiciados por el planeamiento urbano y territorial.

- **Incremento del parque automovilístico**

Vitoria-Gasteiz presenta un cuadro de hipermotorización, es decir, de sobreabundancia de vehículos motorizados y en particular de automóviles (448 en 2007). Los hogares con dos o más coches son ya el 24% y el 75% de los hogares están motorizados en mayor o menor grado. La capacidad de transporte del parque de automóviles de la ciudad duplica su población.

- **Políticas proclives al abandono de las prácticas agrarias tradicionales**

La Política Agraria Comunitaria ha favorecido con sus políticas significativos cambios en los espacios agrarios europeos como serían el abandono de las prácticas agrarias tradicionales en aras de una mayor mecanización, el incremento de la dependencia de insumos no renovables, como los fertilizantes inorgánicos o los productos fitosanitarios de síntesis, la reducción del número de explotaciones y, principalmente, del número de agricultores y ganaderos.

- **Aumento de la demanda de recursos primarios**

Cada ciudadano de la U.E. (15), dispone, de promedio anual, de 50.000 kilogramos de recursos naturales (materiales y energía), la mayor parte de los cuales se obtienen en territorios lejanos de la U.E. La transformación de estos recursos en bienes útiles (materiales, energéticos...) se realiza mediante procesos de muy escasa eficiencia. El 93% de los recursos consumidos son transformados en residuos, tan sólo un 7% de promedio se convierte en bienes útiles.

- **Conflictos de intereses derivados del actual sistema de concesiones de agua**

Los diferentes usos del agua dan lugar a intereses contrapuestos y a conflictos entre los diferentes usuarios, que se pueden sintetizar de la siguiente manera: el aprovechamiento hidroeléctrico y los abastecimientos se benefician de los altos niveles de agua embalsada, pero el control de avenidas es más seguro cuando el embalse no está muy lleno.

- **Aumento del consumo energético**

El consumo bruto de energía en Vitoria-Gasteiz ha crecido en los últimos años a un ritmo medio anual del 3,8%. Tasa de crecimiento que ha evolucionado a un ritmo sensiblemente superior al de la población, ya que ésta ha crecido a un ritmo medio anual del 1% en los últimos años.

- **Aumento en la generación de residuos domésticos**

Los residuos domésticos en su conjunto han aumentado entre 1997 y 2006, un 19% en peso de forma absoluta, mientras que en relación a los generados por cada ciudadano (kg/hab/año) lo han hecho en un 12,4%.

- **Consumo de fertilizantes y fitosanitarios**
Entre las presiones que sufre el espacio agrario está la debida al incremento de la dependencia de insumos no renovables, como son los fertilizantes inorgánicos o los productos fitosanitarios de síntesis, responsables de importantes procesos de contaminación difusa en el agua, el suelo, los alimentos o la biodiversidad.
- **Auge de las grandes superficies como fundamento del modelo terciario**
El sector comercial ha experimentado una profunda transformación desde la implantación de los grandes operadores comerciales en 2001. Hay indicadores que ya reflejan claramente este cambio en el modelo de comercio y así, según los datos elaborados por el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, un 45% de las compras realizadas en enero de 2006 con tarjeta de crédito se realizaron en medianas y grandes superficies, aunque el Ensanche siga manteniendo su atractivo.
- **Excesiva dependencia del sector industrial**
La economía de Vitoria-Gasteiz depende en gran medida del sector industrial, lo cual la hace especialmente vulnerable frente a los previsibles procesos de deslocalización. El fuerte enraizamiento industrial de la cultura de Vitoria-Gasteiz realimenta la percepción negativa de los procesos de deslocalización, concebidos exclusivamente como una amenaza, y contribuye a realimentar la idea de que las estrategias de desarrollo vigentes, basadas en la apuesta reforzada por el modelo monofuncional tecnológico-industrial, son realmente la única alternativa.
- **Tendencia al envejecimiento de la población**
Actualmente ya hay cerca de 10.000 personas con más de 80 años y más de 25.000 con más de 70 años viviendo en Vitoria-Gasteiz. La evolución de la población por grandes grupos de edad muestra claramente este lento, pero continuo, envejecimiento de la población. Las personas mayores de 65 años, con una salud más frágil que el resto de la población y necesidades especiales de apoyo en los actos más elementales de la vida cotidiana, van a seguir creciendo en número, según indican las pirámides poblacionales y la proyección de la esperanza de vida.

5. ESTADO DEL MEDIO AMBIENTE Y LA SOSTENIBILIDAD: PRINCIPALES IMPACTOS

MEDIO NATURAL

- **Pérdida de biodiversidad debida a los fenómenos crecientes de fragmentación, homogeneización, y degradación de los hábitats**
Los impactos no se producen de manera homogénea en el territorio municipal ya que las principales presiones provienen del aumento de la superficie urbanizada que ha tenido lugar en los últimos años (y que se prevé que continúe) y de la multiplicación de las infraestructuras de transporte. Ambas presiones se centran en la zona de llanada donde los mayores impactos ambientales son los producidos por la ocupación de la campiña por vertederos, escombreras, pasillos para infraestructuras y otros usos.
- **Reducción de la capacidad de conexión y amortiguación del Anillo Verde**
La extensión de los nuevos desarrollos urbanos de Salburua y Zabalgana hasta los bordes mismos de los correspondientes parques del Anillo Verde ha reducido considerablemente la capacidad de conexión y amortiguación de este elemento, a pesar de la voluntad de incorporación del mismo en el propio proceso de diseño urbano de los nuevos desarrollos y de la realización de diversas acciones de recuperación de su hábitat en la última década.
- **Riesgo de desaparición del paisaje característico de la campiña y la Llanada**
La pérdida del paisaje agrario culto tiene, en sí misma, un efecto negativo que conlleva la pérdida de unos escenarios que han acompañado a Vitoria-Gasteiz a lo largo de su historia, y que además fueron razón de ser de los orígenes de la urbe. Perder el campo es perder una pieza fundamental en la identidad cultural de la ciudad. Por otra parte, la disminución de la calidad paisajística del entorno natural y, por consiguiente, de su capacidad de atracción, amenazan la continuidad futura de la tradición histórica de contacto directo de la población con dicho entorno, así como las oportunidades que dicha calidad ofrece para un sector en paulatino crecimiento como es el turístico.

- **Erosión y contaminación de los suelos por las actividades agrícolas**
Las actividades agrícolas y ganaderas contribuyen a la degradación y contaminación de los suelos mediante la contaminación difusa producida por la utilización de fertilizantes, fitosanitarios o por los residuos ganaderos. Los procesos de erosión del suelo se originan tanto por causas naturales como por causas antrópicas relacionadas con las actividades agrarias. Son procesos que se manifiestan de forma cuantitativa en forma de pérdida física de suelo y suelen medirse en toneladas por hectárea y año.
- **Alteración de la calidad de los ríos y de las fuentes de suministro de agua debida al vertido de lixiviados agrícolas y contaminantes industriales**
Aguas arriba de la Llanada Alavesa predomina la economía rural extensiva tradicional con importancia de la ganadería, así como algunos núcleos industriales. Ya en la Llanada, la actividad se reparte entre la agricultura tradicional y las industrias, especialmente las del núcleo de Vitoria-Gasteiz. La calidad del agua del Zadorra en el término municipal está ligada a los efectos de todos esos usos, que determinan la presencia de carga orgánica, pesticidas y contaminantes industriales superior a la esperable en condiciones naturales.
- **Riesgos de contaminación del acuífero, de alteración del ciclo del agua y de desecación de los humedales**
Las actividades industriales y urbanas, la desaparición de gran parte del bosque autóctono, los cambios de usos del suelo y, principalmente, las actividades agrarias, unido a la estrecha conexión del acuífero cuaternario con las aguas superficiales, son las causas más significativas que intervienen en la contaminación del mismo.

MEDIO RURAL

- **Pérdida acelerada de suelo agroforestal**
Las estimaciones indican que en 16 años (de 1999 a 2005) se han perdido en torno a las 2.800 hectáreas de suelo fértil agrario. Las razones o motivos por los que la pérdida de suelo agrario es proporcionalmente mayor en Vitoria-Gasteiz que en el resto de la Comunidad Autónoma estarían en la mayor disponibilidad de tierras cultivadas y en la mayor presión de los procesos de urbanización. Esta pérdida de suelo agroforestal no sólo se constata de forma cuantitativa con los datos disponibles, sino que también es percibida de forma clara por los agentes sociales agrarios.
- **Descenso del número de explotaciones agrarias y reducción de la cabaña ganadera**
En 2005 las explotaciones agroforestales del término municipal ascendían a 511. Su evolución en los últimos años muestra un descenso continuado de las mismas a un ritmo medio de 6 explotaciones menos por año. En lo que respecta a la cabaña ganadera, Vitoria-Gasteiz contaba en 2005 con 4.816 cabezas de ganado. Su evolución muestra un claro descenso del número total de cabezas, que pasa de 8.547 en el censo de 1989 a las 4.816 cabezas actuales. Esta significativa reducción de los efectivos de la cabaña ganadera se ha realizado a costa del ganado porcino, que ha pasado de 3.587 a 316 cabezas.
- **Escasa valoración del campo cultivado e infravaloración social de los agricultores y ganaderos**
La escasa valoración de las zonas de cultivo del entorno de Vitoria-Gasteiz ha determinado su vocación como áreas de reserva para las necesidades futuras de desarrollo urbano, disminuyendo su valor ambiental ante la presión urbana en forma de vertederos, escombreras, pasillos para infraestructuras y tendidos eléctricos. Es decir, el campo tiene vocación de seguir siendo la zona a ocupar por actividades urbanas de periferia. Esta infravaloración no sólo afecta al paisaje cultivado o labrado y forestal, sino que también incluye a quienes actúan en el espacio agrario: agricultores y ganaderos.

MEDIO URBANO

- **Desfase entre crecimiento urbano y crecimiento demográfico: sobredimensionamiento del nuevo parque inmobiliario**
El proceso urbanizador, producto del boom inmobiliario global, ha propiciado una puesta en carga de suelo para el desarrollo urbano excesiva en relación con el desarrollo demográfico y económico. El parque de 32.296 nuevas viviendas previsto por el PGOU parece sobrepasar en mucho las necesidades reales de vivienda del municipio. De hecho, si se mantuvieran las cifras actuales de crecimiento y ocupación, dichas necesidades estarían cubiertas hasta el año 2037.

- **Falta de adecuación bioclimática del parque residencial heredado**

El parque residencial heredado, y especialmente a la vivienda social del periodo 1940-1960, adolece en general de los problemas de falta de adecuación bioclimática en cuanto a orientación y aislamiento comunes a todo el parque edificado español de la segunda mitad del siglo XX. En términos generales y para la totalidad del municipio, la incorporación de la energía solar es reducida en agua caliente sanitaria e inexistente para calefacción.
- **Riesgos de gentrificación y de pérdida de identidad del casco antiguo**

No aparecen claros ni en el Plan de Revitalización ni en el PERI los mecanismos puestos en juego para evitar el fenómeno de "gentrificación" (expulsión y sustitución de la población local por otra de mayor poder adquisitivo) asociado a todo proceso de rehabilitación de casco medieval.
- **Déficit de convivencialidad en puntos y áreas de la red de espacios públicos y zonas verdes**

Existe una gran diferencia en las condiciones de convivencialidad del espacio público entre las áreas centrales, próximas a la sobresaturación, y algunas periféricas, puntualmente infrautilizadas. El área de Lakua puede considerarse hasta el momento uno de los mayores retos urbanos de Vitoria-Gasteiz, siendo los principales problemas el sobredimensionamiento y la isotropía indiferenciada de la malla viaria, la densidad insuficiente y el predominio del bloque abierto. Podrían aparecer problemas similares en los barrios de Salburua y Zabalgana.
- **Consumo de espacio urbano y nivel alto de ruido debido a la motorización**

La superficie dedicada a la circulación de personas y vehículos y el aparcamiento venía a representar en 2005 un 28,09 % del suelo denominado "artificializado" del municipio, según se refleja en el indicador del Boletín de la Agenda 21 del 2007. Según el Mapa de Ruido de Vitoria-Gasteiz, en 2003, un total de 84.281 habitantes (37% de toda la población) durante la noche y 71.656 durante el día, estaban sometidos a niveles sonoros superiores a los permitidos según la Directiva 2002/49/CE.
- **Efectos de detracción de usos comerciales de calle debido al auge de las grandes superficies**

La apuesta estratégica por las grandes superficies comerciales como el Boulevard o Gorbeia, supone un peligro para la vitalidad del tejido urbano debido al poderoso efecto succión que ejercen sobre el comercio y el terciario del casco urbano. El caso de El Boulevard merece mención aparte: su situación dentro del tejido urbano, por una parte, contribuye a paliar el impacto territorial debido al acceso motorizado a distancia, pero, por otra, al favorecer la accesibilidad peatonal y en transporte público, multiplica el efecto succionador de los usos comerciales de las zonas limítrofes y de la totalidad del casco.
- **Localización excéntrica del parque Tecnológico de Miñano**

El alejamiento de los espacios de innovación dificulta la hibridación de los sistemas de innovación con la Universidad, con el tejido productivo y con la misma ciudad. Y es causa del impacto ambiental y social que induce el traslado diario de las personas que allí trabajan. La localización del parque Tecnológico de Miñano en un territorio alejado de la ciudad es paradigmático de este proceso en una ciudad que se caracteriza, y es admirada por ello, por su compacidad y la continuidad de su tejido.
- **Riesgos de suburbanización y pérdida de identidad de los pueblos del municipio**

El nuevo parque de 4.873 viviendas propuesto por el PGOU vigente para el conjunto de pueblos del municipio es muy elevado en relación con su población actual, pues supone prácticamente multiplicar la misma por un factor 3,5. Por otra parte, la densidad de 12,30 viviendas por hectárea supone una presión elevada sobre un suelo históricamente agrícola. El principal problema se produce al sur del casco urbano, donde la baja densidad, el gran número de viviendas y la propuesta de la Ronda Sur contribuyen a incrementar el nivel de impacto sobre las zonas naturales próximas a los Montes de Vitoria.
- **Elevado coste de la vivienda y oferta insuficiente de vivienda en alquiler**

Vitoria sigue siendo la quinta capital más cara del Estado Español, tras Barcelona, San Sebastián, Madrid y Bilbao y es la capital española con menos pisos en alquiler, con un 7,10% del total del parque inmobiliario.

MOVILIDAD URBANA Y TERRITORIAL

- **Incremento del número de los desplazamientos motorizados de personas y mercancías y tendencia a la disminución del uso del transporte colectivo y los modos de transporte alternativos**

Durante las últimas dos décadas, la evolución de la distribución de viajes diarios entre los diferentes modos de transporte se ha saldado con una pérdida de peso del peatón y una absorción de viajes por parte del automóvil privado. Mientras tanto, el transporte colectivo ha permanecido estable en su cuota de los viajes diarios, pero no es difícil augurar la tendencia a la disminución en el uso, dado que se trata de un modelo en el que existe una gran "cautividad" de los usuarios.

- **Incremento de la accidentalidad y de la percepción de peligrosidad asociadas a la movilidad**

Entre 1990 y 2005 la tasa de víctimas de accidente por cada 1000 habitantes creció de 3,71 a 4,12. Las cifras y rasgos de la accidentalidad no representan más que la punta del iceberg de los problemas causados por el peligro del tráfico, bajo el cual se suele ocultar un conjunto de comportamientos derivados del temor al tráfico.

SOCIEDAD Y GOBERNANZA

- **Integración insuficiente de la mujer en el mercado laboral y en las instancias de toma de decisiones**

La tasa de actividad femenina, del 49,40 en 2004, sube lentamente pero se sitúa muy lejana aún de la media europea y de la de los países próximos, aunque converge más en las cohortes de muchachas más jóvenes.

- **Feminización de la pobreza**

Más del 5% de los hogares se encuentra en situación de pobreza severa, con una mujer como referente. Los hogares a cargo de hombres, en esta situación, son únicamente un 1,5% del total. Similar desproporción se presenta en los hogares sin bienestar, con un 46,7% de hogares encabezados por una mujer y un 14,1% liderado por un hombre. En el ámbito personal, un 1,5 de las mujeres de Álava se encuentran en una situación de pobreza de acumulación, frente al 0,2% de los hombres.

- **Desigualdad en la esfera doméstica: violencia de género, feminización de los hogares monoparentales y falta de corresponsabilidad en el hogar**

En 2003 se presentaron 372 denuncias en Álava por violencia y malos tratos y 50 por delitos contra la libertad sexual. Los hogares monoparentales están constituidos por madres solas en un 79,7% de los casos. Las mujeres casi triplican el tiempo medio dedicado por los hombres al trabajo doméstico y al cuidado de personas dependientes.

- **Insuficiente demanda ciudadana de participación**

La mayor información y acceso a los medios audiovisuales o escritos no está generando una demanda de la mayoría de la población por abrir procesos participativos que compensen la miopía del mercado y ayuden a orientar y afinar la labor de las instituciones locales. Sigue habiendo una participación proporcional de mucho mayor peso o influencia por parte de la población con mayores rentas y responsabilidades en la estructura económica respecto a la mayoría de la población.

- **Problemas de salud derivados del envejecimiento, la exclusión y el sobreconsumo**

Aproximadamente la mitad de la población mayor de 65 años considera que su salud no es buena. La exclusión es igualmente un factor muy potente de deterioro de la salud. Las personas en mala situación económica tienen tres veces más posibilidades de sufrir mala salud que la población media. Se puede considerar una tasa de probable alcoholismo de un 4,5% de la población en Vitoria-Gasteiz. El consumo de drogas sigue subiendo, con una situación muy preocupante sobre todo con relación a la población joven y adolescente (12-18 años). Se detectan problemas de hábitos de vida poco saludables tanto en los hombres como en las mujeres de entre 25 y 45 años, que tienden a llevar una vida excesivamente sedentaria.

ACTIVIDADES ECONÓMICAS Y FINANCIERAS

- **Pérdida de peso del sector primario y reducción del empleo agrario**

Si extrapolamos los datos de 2005 sobre ocupación en el sector agrario de Álava a Vitoria-Gasteiz, obtenemos una estimación de unos 417 activos agrarios en el municipio para un total de 511 explotaciones, lo cual apunta a una importante reducción del empleo agrario. El descenso del número total de cabezas de ganado ha sido de 8.547 en 1989 a 4.816 en 2005.

- **Incremento innecesario del gasto público asociado a la movilidad**

La inversión privada en la adquisición, uso y mantenimiento de los vehículos es muy considerable, como también lo son las inversiones públicas en creación, gestión y conservación de las infraestructuras de la movilidad. En cuanto al

transporte público, Vitoria-Gasteiz es un caso excepcional de baja ratio de cobertura, es decir, la parte de los gastos de explotación que es cubierta por la venta de billetes o títulos de transporte. Así, la población de Vitoria-Gasteiz está aportando de modo directo o indirecto una considerable cantidad de esfuerzos y dinero al mantenimiento del servicio de autobús, además de realizar cada año una gigantesca inversión en el automóvil y sus infraestructuras.

AGUA

- **Degradación de las fuentes de suministro**

Aunque en Vitoria-Gasteiz la práctica totalidad de las aguas residuales se canalizan y tratan en la EDAR de Crispijana, la aportaciones de carga orgánica al río Zadorra, a pesar de su tendencia a la reducción, siguen existiendo. Incremento que en gran parte es debido a los episodios de descargas sin depurar a que se ve obligada la EDAR cuando se producen lluvias intensas

ENERGÍA

- **Dependencia máxima de los suministros energéticos exteriores**

Vitoria-Gasteiz carece de fuentes de energía fósil. Los productos petrolíferos son los de mayor peso en el consumo final de energía, representando el 41% del total. Este modelo de producción supone una dependencia muy fuerte de los suministros exteriores, que en el caso de Vitoria alcanza un 99,6% en 2005 (en el Estado Español, media del el 85,1 %; en Europa en su conjunto, el 53,9).

- **Aprovechamiento muy escaso de las energías renovables**

En 2004, según los datos recogidos en el Plan Local de la Energía, el consumo de energía con fuentes renovables ascendió a 2.116 tep, lo que representa el 0,4% de la energía total consumida en el término municipal.

- **Mejoras insuficientes en la eficiencia energética asociada a la producción y al consumo**

El aumento del consumo de energía ha acompañado al crecimiento de la actividad económica, es decir que las mejoras en la eficiencia, de haberse producido, han sido insuficientes para frenar el crecimiento de la demanda energética, ya que es posible aumentar la actividad económica sin necesidad de incrementar el uso de energía (prestar los mismos servicios energéticos con equipos más eficientes).

- **Incremento del consumo energético asociado a la expansión inmobiliaria y al auge de las tipologías residenciales de baja densidad**

Si computamos el total de 21.613 nuevas viviendas que faltaban por construir en 2005 de las 32.296 puestas en carga por el PGOU 2000, el gasto energético total asociado tan sólo a su construcción (13 tep/unidad) ascenderá una vez finalizado a un total de 280.969 tep siendo su consumo anual posterior de 12.000 KWh (1,09 tep) para un ciclo de utilización de 75 años. Los gastos asociados a la construcción de las tipologías unifamiliares de menor densidad (12 viv/ha) pueden ascender a 60 tep/unidad, casi cinco veces más que las tipologías de bloque abierto o cerrado. Las viviendas de mayor tamaño que proponen los nuevos desarrollos son también más consumidoras de energía en términos absolutos.

- **Incremento del consumo energético asociado al transporte y la movilidad**

A pesar de que el modelo de movilidad urbana es comparativamente algo menos despilfarrador de energía que el existente en otras ciudades, en 2006, el consumo del transporte por habitante en Vitoria-Gasteiz ascendió a 0,93 toneladas equivalentes de petróleo, un orden de magnitud semejante al que se registra en la Comunidad Autónoma del País Vasco, España y la UE15.

RESIDUOS Y EMISIONES

- **Incremento de las emisiones de gases de efecto invernadero**

En 2004 en Vitoria-Gasteiz, las emisiones energéticas de CO₂ ascendieron a 1,6 millones de toneladas, que representan una emisión por habitante y año de 7,2 toneladas de CO₂. Por sectores, las mayores emisiones de CO₂ corresponden a los usos energéticos en el transporte (34%) y la industria (35%), y en menor medida a los consumos energéticos en hogares (17%) y en el sector servicios (13%). Las emisiones de CO₂ asociadas a cada unidad nueva de vivienda durante el ciclo de construcción ascienden a 42.840 Kg, lo cual significa unas emisiones de 925.900 toneladas de CO₂ para la totalidad de las 21.613 nuevas viviendas que faltaban por construir en 2005 de las 32.296 puestas en carga por el PGOU 2000.

- **Bajo nivel de aprovechamiento de los residuos generados**

En 2006, de las 503.675 t de RSU generados en Vitoria-Gasteiz, tan sólo 20.674 t fueron destinadas a su aprovechamiento. Esta cantidad, equivalente al 4% del total de los residuos generados, representa menos de un cuarto de kilo por persona y día de un total de 5,98 k que cada ciudadano de Vitoria-Gasteiz genera diariamente.

6. ESTADO DEL MEDIO AMBIENTE Y LA SOSTENIBILIDAD: FORTALEZAS Y OPORTUNIDADES

MEDIO NATURAL

- **Calidad del paisaje natural y agrícola**

El actual nivel de conservación del entorno paisajístico natural de Vitoria-Gasteiz se debe en gran parte a la propia cultura vitoriana de relación estrecha con el mismo. Conviene hacer hincapié en el gran valor territorial de las riberas, tanto a nivel paisajístico y productivo como para el control del flujo hídrico... El paisaje agrícola, aunque amenazado, mantiene también muchos de sus valores.

- **Mantenimiento de una reserva de suelo no artificializado**

Aún existe una reserva de suelo importante, producto de la voluntad histórica de contención y que constituye en este momento uno de los factores de atracción de Vitoria-Gasteiz. El 81,6 % de la superficie municipal es suelo no artificializado. Se detecta una ligera tendencia positiva en el aumento de nuevas construcciones sobre suelo artificializado y abandonado frente a las realizadas en suelo virgen: 347 frente a 135 en el año 2005, habiendo sido 50 y 23 respectivamente el año 2003.

MEDIO RURAL

- **Bajo consumo de agua para regadío**

El regadío de Vitoria-Gasteiz, a diferencia de los de otras zonas regables españolas, utiliza relativamente poca agua gracias a sus precipitaciones naturales y a sus sistemas de riego. La mayoría de las tierras cultivadas o labradas del municipio cuentan con sistemas de riego que permiten asegurar las necesidades hídricas de los cultivos cuando las precipitaciones naturales disminuyen.

- **Calidad y titularidad pública del suelo forestal**

Tanto por su calidad como por su cantidad, la masa forestal de la que goza aún el municipio de Vitoria-Gasteiz constituye una oportunidad importante en torno a la cual articular una política integral de sostenibilidad del medio físico. A incrementar este factor de oportunidad contribuyen el hecho de que esta masa forestal esté convenientemente protegida por la planificación vigente y que su titularidad sea en gran medida pública: el 76% de la superficie forestal, que en el caso de los bosques naturales asciende hasta el 78,1%.

MEDIO URBANO

- **Cultura de la gestión y el planeamiento urbanísticos**

El urbanismo ha sido siempre un componente de excelencia de la ciudad de Vitoria-Gasteiz y el sometimiento de todos los procesos de transformación urbana a la disciplina de la planificación urbana ha sido una constante histórica del municipio. La historia de la urbanización y el planeamiento local se distingue por una clara conciencia institucional y ciudadana de la necesidad del planeamiento a todas las escalas y por la existencia de una presión positiva hacia la calidad del planeamiento, sean cuales sean sus objetivos.

- **Compacidad del casco urbano**

En Vitoria-Gasteiz, de un total de 100.817 viviendas contabilizadas en 2005, tan sólo 2.817, es decir un 2,8%, correspondían a la tipología unifamiliar, lo cual indica que, a pesar de la creciente presión del mercado hacia las tipologías de baja densidad, que puede llevar a que dicha tipología alcance las 5.000 unidades a medio plazo, la tendencia a la dispersión y a la difusión en el territorio hasta el momento no ha supuesto un impacto grave, al haberse conseguido un crecimiento compacto en torno al núcleo consolidado y una relativa estabilidad en los espacios de la actividad económica tanto industriales como terciarios.

- Buena distribución y ubicación central de los establecimientos dedicados a los servicios (naves, locales, oficinas y despachos)

En el municipio vitoriano actualmente existe una buena distribución en el entorno urbano y en el cinturón industrial de locales y pabellones que albergan los diversos servicios necesarios para el buen funcionamiento de la ciudad y de su zona de influencia. La oferta de locales para servicios en Vitoria-Gasteiz en estos años se concentra en oficinas en edificios exclusivos o compartidos en zonas residenciales, con un tamaño igual o inferior a 150 m² en la inmensa mayoría de los casos.

- Calidad general de la red de espacios públicos

El diseño y las condiciones generales de mantenimiento de la red de espacios públicos pueden considerarse de alta calidad, sobre todo en comparación con otras ciudades españolas. La calidad del aire es relativamente buena, aunque no satisfactoria: el número de días en los que la calidad del aire no es buena o muy buena oscila entre el 24% y el 32% en el último lustro.

- Amplia red de espacios verdes, distribuida equitativamente y bien cuidada

Existe una muy buena distribución de los espacios verdes dentro del casco urbano, de modo que desde cualquier punto del tejido residencial se dispone de acceso a una zona verde de esparcimiento dentro de un radio máximo de 250 metros, es decir, a una distancia máxima de 2,5 minutos a pie. De hecho, de acuerdo con los estándares urbanísticos convencionales, con 14,2 m² por persona, y un total de casi tres millones de metros cuadrados de zonas verdes urbanas y 127.000 árboles, Vitoria es una de las ciudades españolas más abundantemente dotadas en cuanto a sistemas de espacios verdes.

- Buen nivel general de habitabilidad del parque edificado

El parque residencial vitoriano actual es un parque relativamente moderno: el 77,1% ha sido edificado entre 1960 y 2000, no existe ningún foco importante de degradación urbana grave, siendo los principales problemas los derivados de la generalizada falta de adecuación bioclimática de la edificación. La presión positiva hacia la calidad de la edificación es palpable en la alta calidad media de la nueva arquitectura que se está produciendo en las zonas de nuevo desarrollo.

- Buena oferta de vivienda protegida

La tasa de vivienda VPO de Vitoria-Gasteiz es una de las más altas en relación con el mismo ámbito territorial. De las 16.188 viviendas protegidas terminadas entre 1995 y 2006 en el País Vasco, 7.219, es decir un 44%, correspondieron a Vitoria-Gasteiz. De las 1.142 iniciadas en el segundo trimestre de 2007, en la capital vasca lo fueron 799, cerca del 70%.

- Alta conciencia institucional y ciudadana respecto a los valores patrimoniales

La población y las instituciones de Vitoria-Gasteiz mantienen históricamente un alto grado de conciencia respecto a los valores patrimoniales y urbanos de su ciudad. En términos generales, el patrimonio estrictamente monumental de Vitoria-Gasteiz está bien conservado y mantenido o en proceso de recuperación y restauración

- Relación privilegiada de contacto del tejido urbano con la naturaleza

Este aspecto se basa en otros factores de oportunidad como son la calidad del paisaje natural y rural del entorno, la compacidad y la escala del casco y la tradición de contacto con la naturaleza de los propios vitorianos. Por otra parte, es de señalar también como un factor relevante el hecho de que la vocación de ciudad industrial no haya llegado aún a desligarse por completo de sus raíces agrícolas.

- Red consolidada de Centros Cívicos

En esta experiencia confluyen muchos de los factores reconocidos como fundamentales desde la perspectiva de la sostenibilidad urbana integral, como son, por un lado, la descentralización de servicios y las políticas de proximidad, que evitan los desplazamientos motorizados innecesarios y favorecen el uso del espacio público, y por otro lado, la creación de condiciones locales para la participación ciudadana, que favorecen la cohesión social.

MOVILIDAD URBANA Y TERRITORIAL

- Rasgos topográficos, urbanísticos, socio-económicos y de gestión municipal favorables al desarrollo de un modelo de movilidad sostenible

La ciudad de Vitoria-Gasteiz se desarrolla en un espacio que, a excepción del casco antiguo, presenta bajas pendientes, y en el que los ríos no constituyen barreras internas sino más bien límites entre el área urbanizada

y el entorno rural y natural. Hasta hace muy poco tiempo el área urbanizada se encontraba en el radio de acción de una persona caminando durante media hora (2,2 km). A pesar del crecimiento de los últimos años las distancias medias recorridas diariamente son pequeñas en relación a las de otras ciudades españolas y, sobre todo, europeas.

SOCIEDAD Y GOBERNANZA

- **Rejuvenecimiento demográfico propiciado por las aportaciones del saldo migratorio**

El crecimiento poblacional en España, y en el País Vasco, tiene su punto fuerte en los movimientos migratorios. En el caso de Vitoria-Gasteiz, los aspectos más negativos del proceso de inmigración no han adquirido aún un peso suficiente como para ser considerados como impactos. Por el contrario, cabe considerar el fenómeno inmigratorio como una oportunidad para el rejuvenecimiento de la población local.

- **Satisfacción ciudadana con la calidad de vida e incremento de la conciencia ambiental**

Las encuestas periódicas sobre las condiciones de vida de EUSTAT en la CAPV evidencian un alto grado de satisfacción general con el modo de vida. Los temas más importantes que relacionan la calidad de vida y el medio ambiente son la abundancia de zonas verdes, parques y jardines y espacios de paseo; el buen ambiente, la limpieza y la tranquilidad de las calles, los centros cívicos e instalaciones deportivas, la planificación y buena urbanización, los servicios y la proximidad.

- **Alto nivel de cohesión social**

El entorno social aparece en las encuestas periódicas sobre las condiciones de vida de EUSTAT en la CAPV como un entorno muy cohesionado, con múltiples apoyos entre la familia, vecinos y amigos. Las familias y las personas mantienen una fuerte intensidad de relaciones con la familia próxima, familiares, amigos y vecinos. Cerca de la mitad de la población pertenece o toma parte en alguna asociación. El municipio cuenta así con una amplia red de asociaciones vecinales que, en muchos casos, cumplen una labor de control de la gestión municipal.

- **Alto nivel educativo a todas las escalas**

Las estadísticas municipales reflejan la práctica desaparición de analfabetos en 1996. Aumenta paulatinamente la proporción de población con estudios universitarios, que supera ya un quinto de la población. Y crece notablemente el alumnado de los estudios secundarios, con índices superiores a las medias europea y estatal. Como ejemplo, las mujeres jóvenes alcanzaron el 86,2% del posible alumnado en 2004.

- **Buenas condiciones generales y satisfacción con el estado de la salud**

Los objetivos de esperanza de vida, y de vida en buenas condiciones van aumentando, así como el descenso de la mortalidad perinatal. También evoluciona positivamente la incidencia de las enfermedades cardio y cerebrovasculares en ambos sexos, el cáncer en varones y el cáncer de mama en mujeres, las enfermedades infecciosas y las causas externas de mortalidad en jóvenes.

- **Perfil de ciudad europea avanzada en tendencias y demanda cultural**

A pesar de la inversión comparativamente menor en cultura, Vitoria-Gasteiz responde de forma incipiente a un perfil de ciudad europea avanzada en tendencias y demanda cultural. En 2005 contaba con seis museos, nueve equipamientos no especializados y tres salas de exposición según el mapa de Infraestructuras Culturales de la CAPV elaborado por la Universidad de Deusto. Un aspecto importante es el impulso que la red de centros cívicos aporta a la renovación del arte voluntario o amateur. Vitoria-Gasteiz se ha planteado una renovación de sus equipamientos culturales, con dos buques insignias, el KREA y el Artium.

- **Tendencia hacia la heterogeneidad social y la multiculturalidad**

Vitoria-Gasteiz que es en sí misma ejemplo de integración de los trabajadores industriales de los años 60 y 70, presenta las mejores condiciones para volver a recomponer su estructura poblacional incluyendo a los recién llegados. La estructura relativamente homogénea de la ciudad permite evitar la formación de guetos. La existencia de un amplio paquete de viviendas protegidas y sociales y de una buena distribución de equipamientos abunda en la facilidad de integración de grupos sociales que necesitan de una red de servicios para completar su integración laboral.

- **Tendencia hacia un nuevo equilibrio de género**

La incorporación de las mujeres vitorianas a los puestos de trabajo fuera del hogar implica una nueva organización social de las tareas domésticas y de cuidado de dependientes. Esta circunstancia, resultado de

una tendencia general en aumento paulatino, constituye en sí misma un importante factor de oportunidad de cara a la sostenibilidad urbana, ya que todas aquellas medidas que contribuyan a facilitar un equilibrio de género hoy por hoy aún muy incipiente redundarán en el bienestar y la calidad de vida general de la ciudad y de la totalidad de sus habitantes.

ACTIVIDADES ECONÓMICAS Y FINANCIERAS

• Situación de pleno empleo

La situación actual en el municipio de Vitoria-Gasteiz se considera desde los observatorios económicos prácticamente de pleno empleo o paro estructural, con una subida considerable desde 2004, lo cual sin duda constituye una oportunidad de partida para cualquier proceso de transformación que se quiera llevar a cabo.

• Mantenimiento de la industria

Pese a las incertidumbres relacionadas con el cambio de fase de la economía mundial, Vitoria-Gasteiz mantiene su carácter de municipio industrial, consolidando su trayectoria estable desde los años 50, con una tutela pública que siempre ha impulsado la vocación productiva de la ciudad.

• Incremento del sector terciario

Tanto en la economía alavesa, como en la actividad de los países europeos o desarrollados en general, la importancia de los sectores terciarios es creciente, en creación de empleo y en valor añadido. Las cifras en el caso de Vitoria-Gasteiz no son tan rotundas como en otras ciudades europeas por el peso remanente de la industria, pero en todo caso siguen las tendencias comentadas.

• Importancia creciente del sector turístico

Vitoria-Gasteiz ha crecido en todos los indicadores que reflejan la actividad económica en este sector (número de turistas, nº de pernoctaciones, número de establecimientos y de plazas y ocupación media) entre los años 1994 y 2004. Y su crecimiento ha sido continuado con un resultado global de un incremento de un 72% entre 1997 y 2004.

• Diversidad económica e inserción territorial

Tanto Álava como Vitoria-Gasteiz presentan unos ratios de diversidad económica entre los mayores de la CAPV, que a su vez es uno de los ejemplos de estabilidad económica en el territorio español. El País Vasco ha pasado de ser una economía fundamentalmente industrial, creada a finales del siglo XIX y principios del XX con menor protagonismo de los otros sectores, a convertirse en una economía diversa.

• Alta capacidad de innovación e incorporación de nuevas tecnologías

El País Vasco se encuentra completamente integrado en la sociedad del conocimiento, si atendemos a la clasificación según el ISI, índice sintético que valora la disposición de ordenadores e infraestructuras, el uso efectivo de Internet y e-comercio y otros aspectos sociales de acceso a la Red. Considerando que Europa es un territorio importante en esta nueva sociedad y que, en el entorno europeo los países nórdicos junto a Suiza se sitúan en una posición destacada seguidos por los países más desarrollados centroeuropeos, el ISI vasco se sitúa en una posición media alta, por encima de las medias estatales de Francia y España.

AGUA

• Mejoras continuadas en la gestión de la demanda de agua y en la eficiencia de los sistemas

En Vitoria-Gasteiz, se ha pasado de necesitar 460 litros por habitante y día para satisfacer las necesidades de los diferentes grupos de usuarios en 1983 a 249 litros por habitante y día en 2008. Las causas fundamentales de esta evolución serían las actuaciones llevadas a cabo tanto para mejorar el rendimiento del sistema de distribución, como para gestionar adecuadamente la demanda por la empresa encargada de la gestión del sistema: AMVISA.

ENERGÍA

• Existencia de alternativas locales para hacer frente a la problemática del sector energético

Habida cuenta de que la dependencia externa que sufre Vitoria-Gasteiz en el sector energético alcanza el 99,6% se puede afirmar que, existe por otra parte un margen amplio para el ahorro y para el aprovechamiento de los

recursos energéticos locales. La identificación pormenorizada de dicho potencial ya se ha llevado a cabo a través del Plan Local de la Energía del Municipio de Vitoria-Gasteiz 2006-2010, mediante un diagnóstico del estado actual del uso de la energía en Vitoria-Gasteiz y una estimación de las posibilidades de ahorro energético en los diferentes sectores, así como sobre las posibilidades de nuevas instalaciones de energías renovables.

RESIDUOS Y EMISIONES

- **Incremento de la recogida selectiva**

Entre 1997 y 2006, la situación de la generación y recogida de los residuos urbanos ha variado considerablemente. Si bien la generación ha aumentado, tanto en términos absolutos como por habitante, el aumento considerable de los materiales contenidos en los residuos que han sido recogidos de forma selectiva en este período de tiempo, ha ayudado a aumentar el nivel de aprovechamiento de los mismos y a compensar, en cierto modo, el aumento absoluto antes señalado.

- **Buena calidad de aire en la ciudad**

Analizando el período comprendido entre 1999 y 2004, la calidad del aire en Vitoria-Gasteiz puede considerarse como buena, con 202 días en 1999 y 215 en 2004. La calidad de aire muy buena correspondió a 74 días de 1999 y 73 de 2004. Respecto al número de días con calidad de aire mala o muy mala (14 y 2, respectivamente en 1999) la disminución ha sido absoluta (0 días en 2004). Con esta información se puede deducir que la calidad de aire en la ciudad es buena, con un 80% de días en 2004 correspondiendo a las calidades buena y muy buena.

7. RESPUESTAS INSTITUCIONALES: POLÍTICAS, PROGRAMAS Y PROYECTOS

RESPUESTAS A NIVEL GENERAL

- Plan General de Ordenación Urbana
- Agenda Local 21 de Vitoria-Gasteiz
- Plan de Acción Ambiental de la Agenda 21
- Anillo Verde de Vitoria-Gasteiz
- Planes estratégicos territoriales y Arco de la Innovación
- Estrategias ambientales marco
- Estrategia de Vitoria-Gasteiz para la Prevención del Cambio Climático
- Observatorio de la Sostenibilidad de Vitoria-Gasteiz

RESPUESTAS EN EL ÁMBITO DEL MEDIO NATURAL

- Espacios Naturales Protegidos: Red Natura 2000
- Propuesta de una de figura de protección para los Montes de Vitoria

RESPUESTAS EN EL ÁMBITO DEL MEDIO RURAL

- Gestión municipal forestal
- El marco ineludible de la Política Agraria Común
- Planes agroambientales
- Los huertos ecológicos y el Plan de Recuperación del Río Zadorra

RESPUESTAS EN EL ÁMBITO DEL MEDIO URBANO

- Iniciativas para el ahorro energético y de materiales en el sector edificación y vivienda: el CTE como marco
- Los planes para la revitalización del Casco Medieval
- Políticas para la reutilización de suelo y la reestructuración con usos mixtos de los espacios industriales en desuso

RESPUESTAS EN EL ÁMBITO DE LA MOVILIDAD

- Políticas municipales de gestión del viario
- Políticas municipales de aparcamiento
- Políticas municipales de transporte público
- Las políticas peatonales, las Sendas Urbanas y el Plan de Vías Verdes
- Las políticas en relación con la bicicleta: vías ciclistas y servicio de préstamo
- El Avance del Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público y el Pacto Ciudadano por la Movilidad Sostenible
- Soterramiento y ferrocarril de alta velocidad
- Tranvía y estación intermodal
- Ronda Sur

RESPUESTAS EN EL ÁMBITO SOCIAL Y CULTURAL

- Políticas y programas para la inclusión social
- Programas y recursos sociales para la población en general
- Servicios y programas para personas mayores
- Servicios y programas para la infancia y juventud
- Servicios y programas dirigidos a las familias
- Políticas y programas dirigidos
- Política de igualdad de oportunidades
- Servicios y programas para personas en situación de vulnerabilidad social
- Planes de Salud
- Programas e iniciativas en el ámbito de la Educación
- Planes de Cultura
- Consejos Sectoriales y Territoriales, Consejo Social de Vitoria y otras iniciativas a favor de la Participación Ciudadana

RESPUESTAS EN EL ÁMBITO ECONÓMICO Y FINANCIERO

- Políticas de Empleo y Formación Continua
- Planes de Consumo Sostenible
- Planes y programas para la reducción del impacto ambiental de los procesos productivos
- Iniciativas para la promoción del comercio urbano
- Iniciativas de I+D e innovación
- Políticas contra la deslocalización industrial

RESPUESTAS EN EL ÁMBITO DEL METABOLISMO URBANO: AGUA, ENERGÍA Y RESIDUOS

- Plan Integral de Ahorro de Agua
- Plan Local de la Energía del Municipio de Vitoria-Gasteiz 2006-2010
- Plan Integral de Gestión de Residuos Municipales (PIGRM) de Vitoria-Gasteiz
- Plan Municipal de Gestión de la Calidad del Aire (PMGCA)
- Iniciativas para la reducción del ruido

VITORIA-GASTEIZ EN LAS REDES

8. PERSPECTIVAS DE FUTURO

8.1 Indicadores de sostenibilidad urbana

- Los indicadores son herramientas útiles para el seguimiento de la salud ambiental de sistemas complejos como son los urbano-territoriales y constituyen un referente esencial para el fomento de la conciencia ambiental y para la toma de decisiones colectiva.
- Como parte del presente informe diagnóstico GEO Vitoria-Gasteiz se ha elaborado un sistema de indicadores de sostenibilidad urbana a modo de hipótesis de trabajo.
- La metodología seguida para la elaboración de esta lista amplia se ha basado en un análisis pormenorizado de los sistemas de indicadores existentes, tanto los diversos sistemas usados en Vitoria-Gasteiz como los elaborados dentro del proyecto GEO Ciudades, así como otros sistemas municipales.
- El listado de indicadores finales viene encabezado por la Huella Ecológica a modo de indicador sintético global. Se han denominado indicadores transversales a aquéllos que aportan información útil para todos los sectores de análisis.
- A una escala de mayor aproximación, se han seleccionado o elaborado indicadores sectoriales e intersectoriales referidos a cada uno de los sectores de análisis: los indicadores sectoriales son los que tienen una aplicación específica o exclusiva en el sector mientras que los intersectoriales ofrecen información de seguimiento útil para dos o más sectores simultáneamente.
- El listado final comprende siete indicadores transversales, 142 indicadores sectoriales y 51 indicadores intersectoriales, hasta un total de 194 posibles indicadores.
- Los indicadores nuevos se ofrecen como hipótesis de trabajo inicial que requeriría validación.

1 INDICADOR SINTÉTICO GLOBAL DE SOSTENIBILIDAD URBANA	
	Huella ecológica de Vitoria-Gasteiz
2 INDICADORES TRANSVERSALES	
	Posición de Vitoria-Gasteiz en el ranking oficial de ciudades por calidad de vida más reciente realizado durante el periodo
	Emisiones de gases de efecto invernadero
	Gasto en medio ambiente
	Grado de cumplimiento de la normativa ambiental
	Evaluación de impacto ambiental
	Actividades de la Agenda 21
	Plan de Ordenación Urbana
3 INDICADORES SECTORIALES (142) E INTERSECTORIALES (51)*	

* El listado completo se puede consultar en el capítulo 9 de esta publicación.

8.2 Visiones y propuestas ciudadanas

Para incorporar la complejidad de la realidad al análisis, a lo largo de la elaboración del diagnóstico ambiental y de sostenibilidad se desarrollaron varios espacios de debate y participación a los que se invitó a la sociedad, tratando de incorporar las visiones y puntos de vista de los diferentes sectores que la componen: políticos y responsables de la toma de decisiones, entidades y organizaciones de todo tipo, expertos y profesionales, agentes económicos y personas comprometidas con los temas que se incluyen en el estudio de sostenibilidad. El objetivo era contar con un diagnóstico compartido que uniera el análisis consistente de datos y realidades con la percepción de la sociedad civil.

Se realizaron 3 eventos participativos: 2 talleres y una jornada de reflexión. Al inicio del proceso se convocó a un amplio grupo de personas interesadas al debate de Futuros Posibles para Vitoria-Gasteiz, en un primer taller que proporcionó las líneas estratégicas para enfocar el diagnóstico. A medio camino se realizó una jornada de reflexión sobre las actuaciones emblemáticas en curso. Al final del trabajo, se volvieron a reunir parte de los convocados

inicialmente para trabajar en un segundo taller y reflexionar y validar, en su caso, el borrador del documento final. En total el número de participantes en los diferentes eventos fue de en torno a 60 personas. Como resultado del primer taller se consensuó un modelo de futuro y un conjunto de ideas y propuestas para hacer viable dicho modelo.

VISIÓN DE CONSENSO: FUTUROS POSIBLES PARA VITORIA-GASTEIZ	
-	Un modelo de ciudad sostenible
-	Una ciudad en equilibrio con su territorio
-	Una ciudad moderada en el uso de recursos que reduce sus residuos
-	Una movilidad sostenible, no basada en el vehículo privado
-	Una ciudad cohesionada e integrada socialmente
-	Una ciudadanía responsable y consciente

IDEAS POSIBLES PARA UN FUTURO MEJOR	
1ª	El suelo ha de ser tratado como un recurso irremplazable.
2ª	Promover el desarrollo de un modelo cohesionado de ciudad que integre entre sí a los distintos barrios y que conecte y respete la periferia natural.
3ª	Educación práctica en valores de convivencia, participación, solidaridad, educación ambiental, desde niños, y destacando el compromiso y responsabilidad personal.
4ª Ex aequo	Participación activa de personas y asociaciones: con recursos, facilidad de interlocución con inclusión de todos los grupos (niños, jóvenes, población rural) con compromiso real con los resultados.
	Rádar de la actuación personal: indicador de consumo energético, huella de la ciudad, costes ambientales y costes de los servicios.
5ª	Planificación de la relación entre el espacio urbano y su entorno natural que priorice la conexión, el equilibrio, la funcionalidad ecológica y el uso ciudadano.
6º	Lucha contra la precariedad en el empleo y la carestía de la vivienda como principales vías de integración social (especialmente en el caso de jóvenes e inmigrantes).
7ª Ex aequo	Desarrollar una red de transporte público que mejore y amplíe los servicios con infraestructuras adecuadas para darle prioridad y facilitar el intercambio con otros modos de movilidad.
	Asumir la responsabilidad de gobernar para la gente, sin crispación: <ul style="list-style-type: none"> - Con acuerdos amplios y estables en los temas fundamentales. - Trabajando más la transversalidad y menos la verticalidad/ jerarquía . - Con autocontrol (formalización de plazos, objetivos, evaluación de resultados...) - Con transparencia en la información. - Con participación.
8ª Ex aequo	Creación de una red de itinerarios para peatones y bicicletas que desarrolle y complete las actuales sendas urbanas.
	Facilitar a la población el conocimiento suficiente para poder participar en la toma de decisiones.
	Mejorar la eficiencia y el ahorro en el uso del agua y energía mediante ordenanzas, medidas fiscales y legislativas.

En el último taller, de validación del borrador del informe-diagnóstico, la reacción al documento final fue positiva en general, valorando el esfuerzo realizado y solicitando, para posteriores informes, la incorporación de algunos temas para los próximos análisis de sostenibilidad local: el eje estratégico de la alimentación vinculada a la conservación del medio natural y de la salud, el impacto de la crisis económica o la profundización en el ciclo del agua o el tejido industrial. La necesidad de un mayor esfuerzo de información en algunos temas como la proyección urbana de la actividad económica, el espacio de borde entre la ciudad y el mosaico agrícola-espacios naturales de ocio que la rodea o el perfil energético de la futura ciudad es otra de las conclusiones de este informe que se ha centrado en la información ya existente en las instituciones locales.

8.3 Escenarios de ocupación del suelo

De acuerdo con la preocupación ciudadana expresada en los talleres de debate y con los resultados del diagnóstico, que identifican la ocupación del suelo como uno de los principales impactos derivados de la presión urbanística, se han elaborado varios escenarios tendenciales. En realidad, más que de escenarios propiamente dichos, se podría hablar de ilustraciones esquemáticas de la interrelación entre algunas variables básicas que afectan sobre todo a la ocupación del suelo. Se recurrió a un aparato matemático muy sencillo, operando simplemente mediante la extrapolación de las variables a partir de hipótesis aproximativas.

El esquematismo de los resultados se compensa con su utilidad como instrumentos para la reflexión y el debate en torno a los diferentes órdenes de magnitud en cuanto a consumo comparativo de suelo y recursos y producción de vertidos y emisiones que implican una u otras políticas urbanas.

Como escenario básico a partir del cual llevar a cabo las sucesivas extrapolaciones se ha adoptado el Plan General de Ordenación Urbana del año 2000, cuyas pautas de ocupación del suelo han guiado la dinámica del municipio en el último lustro y lo seguirán haciendo hasta la aprobación del próximo plan. Se ha considerado como variable clave para los escenarios el suelo calificado como agrícola común, con la idea de que, en un escenario tendencial, éste es el suelo más susceptible de convertirse en urbanizable de forma paulatina en el futuro. Dentro de cada escenario tendencial se han elaborado a su vez tres subescenarios (A, B, y C) correspondientes a tres diferentes hipótesis de distribución de usos para el nuevo suelo urbanizable puesto en carga: predominio industrial (A), equilibrio residencial / industrial (B) y predominio residencial (C).

En la siguiente tabla puede observarse la comparación entre los distintos escenarios: escenario de partida o escenario 0, escenario 1, escenario 2, escenario 3, escenario 4 o de colmatación y escenario de sostenibilidad.

COMPARACIÓN ENTRE ESCENARIOS DE OCUPACIÓN DEL SUELO								
A Predominio industrial	Población (Habitantes)	Año Horizonte	Suelo agrícola urbanizado hectáreas	Valores ambientales anuales				
B Equilibrio industrial / residencial				energía	residuos	CO ₂	agua	
C Predominio residencial				miles de tep	miles de toneladas	millones de m ³		
Escenario actual	230.585	2007	0	553	480	1.660	23,57	
Escenario 0 (PGOU 2000)	275.886	2032	0	1.090	3.266	2.728	28,95	
Escenario 1	A	283.835	2033	304,9	1.138	3.412	2.918	29,82
	B	290.149	2035	304,9	1.198	3.592	3.226	30,54
	C	295.919	2038	304,9	1.278	3.832	3.702	31,24
Escenario 2	A	297.208	2038	1.125,8	1.284	3.849	3.718	31,38
	B	314.924	2046	1.125,8	1.524	4.570	5.291	33,51
	C	331.115	2052	1.125,8	1.699	5.099	6.261	35,45
Escenario 3	A	314.530	2045	2.669,2	1.381	4.518	5.180	33,44
	B	346.453	2058	2.669,2	1.888	5.664	7.379	37,31
	C	375.627	2068	2.669,2	2.261	6.784	9.755	40,86
Escenario 4 (Colmatación)	A	329.215	2051	4.854,6	1.672	5.020	6.103	35,21
	B	373.342	2067	4.854,6	2.225	6.675	9.505	40,57
	C	413.668	2080	4.854,6	2.805	8.418	13.622	45,54
Escenario de sostenibilidad	299.490	2044	0	650	692	1.947	25,44	

9. PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES

9.1 Recomendaciones sectoriales

MEDIO NATURAL

- Protección de los valores paisajísticos y ecológicos del espacio agrario
- Creación y puesta en marcha de los instrumentos reguladores de gestión de la Red Natura 2000
- Impulso a la propuesta de Parque Natural de los Montes de Vitoria
- Cierre del Anillo Verde por el Sur (Plan Especial de Ampliación del Anillo Verde)
- Consolidación de cuñas verdes de penetración en el tejido urbano

Planes existentes aplicables:

Red Natura 2000 • Plan de Acción Ambiental 2002-2007 de la Agenda 21 Local • Estrategia de Vitoria-Gasteiz para la Prevención del Cambio Climático • Parque Natural de los Montes de Vitoria • Anillo Verde • Plan de Vías Verdes • Plan de Recuperación Ecológica del Río Zadorra • Plan Integral de Ahorro de Agua • Plan Municipal de Gestión de la Calidad del Aire 2003-2010.

Nuevos planes propuestos:

Nuevo Plan General de Ordenación Urbana • Plan de Desarrollo Rural Sostenible y Protección del Paisaje Agrario de Vitoria-Gasteiz • Plan Especial de Ampliación del Anillo Verde.

MEDIO RURAL

- Protección del suelo agroforestal
- Fomento de la agricultura ecológica e incorporación de medidas agroambientales
- Fomento de la incorporación de jóvenes a la actividad agroforestal
- Fomento de la conexión productores agroforestales / consumidores locales
- Revalorización del espacio rural: sensibilización de la población respecto a los valores del espacio y la actividad agroforestal

Planes existentes aplicables:

Plan de Desarrollo Rural Sostenible de la CAPV • Plan de Recuperación Ecológica del Río Zadorra • Plan Integral de Ahorro de Agua • Plan de Vías Verdes.

Nuevos planes propuestos:

Nuevo Plan General de Ordenación Urbana • Plan de Desarrollo Rural Sostenible y Protección del Paisaje Agrario de Vitoria-Gasteiz • Plan Especial de Ampliación del Anillo Verde.

MEDIO URBANO

- Calificación mínima de suelo agrícola como urbanizable y reutilización del suelo con usos obsoletos
- Remodelación de zonas industriales obsoletas para la introducción de zonas terciarias o industrias de bajo impacto compatibles con la función residencial
- Inserción de cuñas verdes en el tejido urbano
- Fomento de la rehabilitación
- Articulación de políticas destinadas a evitar los fenómenos de expulsión/sustitución de la población propia en el casco
- Inserción de criterios bioclimáticos en la edificación nueva
- Creación de una base municipal de datos de soleamiento y microclimáticos por barrios y calles
- Revitalización de las áreas de espacio público y las zonas verdes de baja utilización

- Incremento de la naturalización ecológica del espacio urbano (arbolado de calle, fachadas y cubiertas verdes, permeabilización de pavimentos)
- Articulación de políticas destinadas a evitar la suburbanización y la pérdida de población agrícola de los pueblos del municipio
- Fomento del alquiler ligado al control y disminución de la vivienda vacía

Planes existentes aplicables:

Plan de Vivienda 2006-2009 del Gobierno Vasco • Código Técnico de la Edificación • Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público • Proyecto de Sendas Urbanas • Plan Integral de Ahorro de Agua • Plan Local de la Energía del Municipio de Vitoria-Gasteiz 2006-2010 • Plan de Acción Ambiental 2002-2007 de la Agenda 21 • Anillo Verde • Estrategia de Vitoria-Gasteiz para la Prevención del Cambio Climático.

Nuevos planes propuestos:

Nuevo Plan General de Ordenación Urbana • Plan Municipal de Fomento del Alquiler • Plan Especial de Ampliación del Anillo Verde.

MOVILIDAD

- Creación de una Oficina de Gestión de la Movilidad
- Configuración de una red de itinerarios peatonales cómodos y seguros
- Formalización de una red completa de itinerarios para bicicletas
- Gestión del viario y del aparcamiento para facilitar la circulación de los autobuses y reforzar su atractivo en detrimento del automóvil
- Vinculación entre las políticas de movilidad: peatonal, bicicleta, diseño y gestión del viario y del espacio público, aparcamiento, gestión de la demanda, desplazamientos de mercancías
- Eliminación de la Ronda Sur

Planes existentes aplicables:

Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público • Pacto Ciudadano por la Movilidad Sostenible • Proyecto de Sendas Urbanas • Plan de Vías Verdes • Plan de Acción Ambiental 2002-2007 de la Agenda 21 • Plan Municipal de Gestión de la Calidad del Aire 2003-2010 • Plan Local de la Energía del Municipio de Vitoria-Gasteiz 2006-2010 • Estrategia de Vitoria-Gasteiz para la Prevención del Cambio Climático.

Nuevos planes propuestos:

Nuevo Plan General de Ordenación Urbana • Plan Especial de Rehabilitación Ecológica del Tejido Consolidado • Programa de Adecuación Ecológica del Casco Histórico.

SOCIEDAD Y GOBERNANZA

- Fomento de la participación y la corresponsabilidad ciudadana en la gestión de la ciudad más allá de los mecanismos de consulta
- Impulso del tercer sector
- Fomento de la incorporación de la mujer al mundo laboral

Planes existentes aplicables:

Plan Vasco de Inmigración 2003-2005 • Plan Local de Inmigración 2005-2007 • Plan de Desarrollo de la Salud en Vitoria Gasteiz 2007-2009 • Plan de Vivienda 2006-2009 del Gobierno Vasco • Plan Joven Municipal 2006-2008 • Plan Gerontológico Municipal 2006-2010 • III Plan Municipal para Igualdad de mujeres y hombres en Vitoria-Gasteiz 2008-2011 • Plan Local de Infancia y Adolescencia 2008-2012.

Nuevos planes propuestos:

Plan Municipal de Fomento del Alquiler.

ACTIVIDADES ECONÓMICAS Y FINANCIERAS

- Incremento de las medidas de control municipal del impacto ambiental de las empresas y servicios
- Incremento de la coordinación entre agentes económicos
- Convergencia entre los sistemas de calidad o de responsabilidad empresarial con los sistemas de gestión medio ambiental
- Inserción de criterios ambientales en las iniciativas de fomento de las TIC
- Consideración de la calidad social y ambiental como un elemento de competitividad
- Creación de espacios que impulsen el sector de servicios a las personas dentro del entorno urbano

Planes existentes aplicables:

Plan Estratégico del Comercio 2007-2013 de Vitoria-Gasteiz • Plan de Consumo Ambientalmente Sostenible 2006-2010 • Programa Ekoskan • Programa de Promoción del Ecodiseño 2004-2006 del Gobierno Vasco • Plan de Acción Ambiental 2002-2007 de la Agenda 21 • Plan Local de la Energía del Municipio de Vitoria-Gasteiz 2006-2010 • Estrategia de Vitoria-Gasteiz para la Prevención del Cambio Climático.

Nuevos planes propuestos:

Plan Municipal de Fomento del Alquiler.

AGUA

- Avanzar en el desarrollo de los programas del Plan Integral de Ahorro de Agua (PIAA)
- Incorporación de recursos locales al sistema de abastecimiento
- Fomento de la reutilización en el sector residencial
- Consideración de las aguas residuales urbanas e industriales como un recurso y no como un residuo
- Reducción de las demandas de agua de primera calidad en el sector institucional

Planes existentes aplicables:

Plan Integral de Ahorro de Agua • Plan de Acción Ambiental 2002-2007 de la Agenda 21 • Anillo Verde • Estrategia de Vitoria-Gasteiz para la Prevención del Cambio Climático.

Nuevos planes propuestos:

Nuevo Plan General de Ordenación Urbana • Plan Especial de Ampliación del Anillo Verde.

ENERGÍA

- Articulación entre las estrategias y planes energéticos existentes
- Desarrollo y mejora local de las determinaciones del Código Técnico de Edificación
- Sensibilización de la población sobre los gastos energéticos asociados a la movilidad
- Fomento del uso de energías renovables en las instalaciones y edificaciones institucionales

Planes existentes aplicables:

Plan Local de la Energía del Municipio de Vitoria-Gasteiz 2006-2010 • Plan de Acción Ambiental 2002-2007 de la Agenda 21 • Plan Municipal de Gestión de la Calidad del Aire 2003-2010 • Estrategia de Vitoria-Gasteiz para la Prevención del Cambio Climático • Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público • Código Técnico de la Edificación.

Nuevos planes propuestos:

Nuevo Plan General de Ordenación Urbana • Programa de Evaluación Microclimática del Tejido Urbano • Programa de Cartografiado Ecológico del Tejido Urbano • Plan Especial de Rehabilitación Ecológica del Tejido Consolidado • Programa de Adecuación Ecológica del Casco Histórico.

RESIDUOS Y EMISIONES

- Recopilación de series de datos completos sobre el flujo de entrada y salida de recursos y residuos en el municipio
- Avanzar en el desarrollo de los programas del Plan Integral de Gestión de Residuos Municipales (PIGRM)
- Elevación de los índices de recuperación de residuos peligrosos y voluminosos propuestos en el PIGRM
- Fomento de la desconstrucción y del aprovechamiento de los residuos de construcción y demolición
- Política de tasas que prime los escombros separados en origen
- Fomento del aprovechamiento de los residuos de materia orgánica fermentable, estableciendo objetivos de producción y de calidad del compost a obtener, así como para su destino y aplicación al suelo
- Establecimiento de objetivos de recogida selectiva y aprovechamiento del máximo posible de los residuos no fermentables
- Difusión del índice de recuperación anual de materiales contenidos en los residuos
- Biometanización y compostaje de los lodos de la EDAR de Crispijana
- Incremento de las estrategias de reducción del ruido urbano

Planes existentes aplicables:

Plan Integral de Gestión de Residuos Municipales (PIGRM) • Estrategia de Vitoria-Gasteiz para la Prevención del Cambio Climático • Plan Local de la Energía del Municipio de Vitoria-Gasteiz 2006-2010 • Plan de Acción Ambiental 2002-2007 de la Agenda 21.

Nuevos planes propuestos:

Nuevo Plan General de Ordenación Urbana • Plan Especial de Rehabilitación Ecológica del Tejido Consolidado • Programa de Adecuación Ecológica del Casco Histórico.

9.2 Propuestas generales

- Moratoria de Ocupación de Suelo
- Plan de Desarrollo Rural Sostenible y Protección del Paisaje Agrario de Vitoria-Gasteiz
- Plan Especial de Ampliación del Anillo Verde de Vitoria-Gasteiz
- Nuevo Plan General de Ordenación Urbana de Vitoria-Gasteiz
- Plan Especial de los Pueblos del Municipio de Vitoria-Gasteiz

10. CONCLUSIONES GENERALES

- Se podría caracterizar el periodo actual en Vitoria-Gasteiz por la pugna entre planeamiento y sostenibilidad a la escala del marco general de desarrollo, y por la pugna entre compacidad y dispersión a la escala interna del planeamiento.
- Pero si en el caso de Vitoria, al contrario que en la mayoría de ciudades españolas, se puede hablar al menos de la existencia de este conflicto en términos próximos a la igualdad entre ambos contrarios es precisamente porque en la capital vasca se han dado pasos muy decididos para avanzar por el largo camino hacia la sostenibilidad.
- Iniciativas como el Anillo Verde, la Agenda 21 Local, la Estrategia para la Prevención del Cambio Climático, el programa de Centros Cívicos, entre otras, han contribuido a marcar líneas de avance que ya se han traducido en un incremento comparativo de la calidad urbana y paisajística y de la eficiencia en el uso de los recursos.
- Sin embargo, muchas de estas iniciativas han quedado por debajo de sus posibilidades intrínsecas debido a una serie de factores, como la descoordinación, los conflictos de intereses o la insuficiente implicación administrativa y/o ciudadana, pero sobre todo a la dificultad inherente a todas las políticas ambientales de

actuar dentro de un escenario global marcado por una concepción del progreso económico basado en el consumo acelerado de recursos.

- Dentro de este escenario, es preciso identificar y reforzar aquellos vectores que pueden ayudar a reconducir el modelo hacia pautas de desarrollo verdaderamente sostenibles, y en este sentido ya son varios los indicios que parecen indicar tendencias positivas hacia el aprovechamiento de las múltiples oportunidades de partida identificadas.
- Tal como se infiere del presente informe diagnóstico, el municipio de Vitoria-Gasteiz posee actualmente un importante patrimonio de sostenibilidad, producto de su historia pasada y de las opciones presentes de sus ciudadanos y gestores. Entre los principales elementos de dicho patrimonio se cuentan la compacidad de la ciudad, la calidad general de su espacio público, la abundancia de zonas verdes, la existencia de una amplia reserva de suelo natural y agrícola, un alto grado de implicación ciudadana con el futuro de su ciudad y territorio y una red consolidada de recursos de gestión de la sostenibilidad reflejada en una impresionante batería de iniciativas, planes, programas, instituciones y actores volcados en la sostenibilidad. Las variables metabólicas relacionadas con la energía, el agua y los recursos/residuos presentan en general valores favorables en comparación con los de otras ciudades de la misma escala o incluso en términos absolutos, como es el caso del agua.

Todo ello le confiere un nivel de calidad de vida elevado y sitúa a Vitoria-Gasteiz en una posición privilegiada para convertirse en una referencia y un modelo de urbanismo sostenible a nivel europeo e internacional, siempre que se lleven a cabo las acciones necesarias para mantener dichas variables positivas y corregir las tendencias que las contravienen, identificadas también a través del presente diagnóstico.

El principal riesgo global al que se enfrenta esta opción de futuro es la dilapidación acelerada de dicho patrimonio en aras de una frágil apuesta estratégica por la expansión con criterios de oportunidad económica inmediata.



GEO VITORIA-GASTEIZ