

PLAN KLIMA DSS 2050

INFORME DE SITUACIÓN
2020

LA TRIPLE
EMERGENCIA
SANITARIA,
ECONÓMICA
Y CLIMÁTICA

DESAFÍO
KLIMA
DONOSTIA
ERRONKA



ÍNDICE

01.

ANTECEDENTES

–
pag. 6-7

02.

EVOLUCIÓN DE LAS EMISIONES GEI EN LA CIUDAD

–
pag. 8-13

-
- 2.1. Reparto por sectores
– pag. 9
- 2.2. Evolución respecto a años anteriores
– pag. 10
- 2.3. Sector transporte
– pag. 11
- 2.4. Sector servicios
– pag. 12
- 2.5. Sector residencial
– pag. 12
- 2.6. Sector residuos
– pag. 12
- 2.7. Sector primario
– pag. 12
- 2.8. Evolución respecto a los objetivos de la ciudad
– pag. 13

03.

MOVILIDAD

–
pag. 14-21

-
- 3.1. Diagnóstico y emisiones
– pag. 15
- 3.2. Medidas de movilidad en la DEM
– pag. 17

04.

ENERGÍA

–
pag. 22-33

-
- 4.1. Energía en el Sector Servicios
– pag. 23
- 4.2. Energía en el Sector Residencial
– pag. 24
- 4.3. Medidas de Energía en la DEC
– pag. 26

05.

TERRITORIO

–
pag. 34-41

-
- 5.1. Territorio y cambio climático
– pag. 35
- 5.2. Medidas de Territorio en la DEC
– pag. 40

06.

ECONOMIA CIRCULAR

–

pag. 42-49

–

6.1. Diagnóstico
- pag. 43

6.2. Medidas de Economía Circular en la Declaración de Emergencia Climática.
- pag. 46

6.3. Propuestas de actuación para el horizonte temporal 2020-2023
- pag. 46

07.

MEDIDAS DE COMUNICACIÓN Y GESTIÓN

–

pag. 50-53

–

7.1. Medidas de Comunicación y Gestión incluidas en la Declaración de Emergencia Climática.
- pag. 51

7.2. Gestión del Plan Klima DSS 2050.
- pag. 51

7.3. Comunicación, información y concienciación.
- pag. 52

08.

CONCLUSIONES

–

pag. 54-55

09.

ANEXOS: DECLARACIÓN DE EMERGENCIA CLIMÁTICA

–

pag. 56-59



PLAN KLIMA DSS 2050

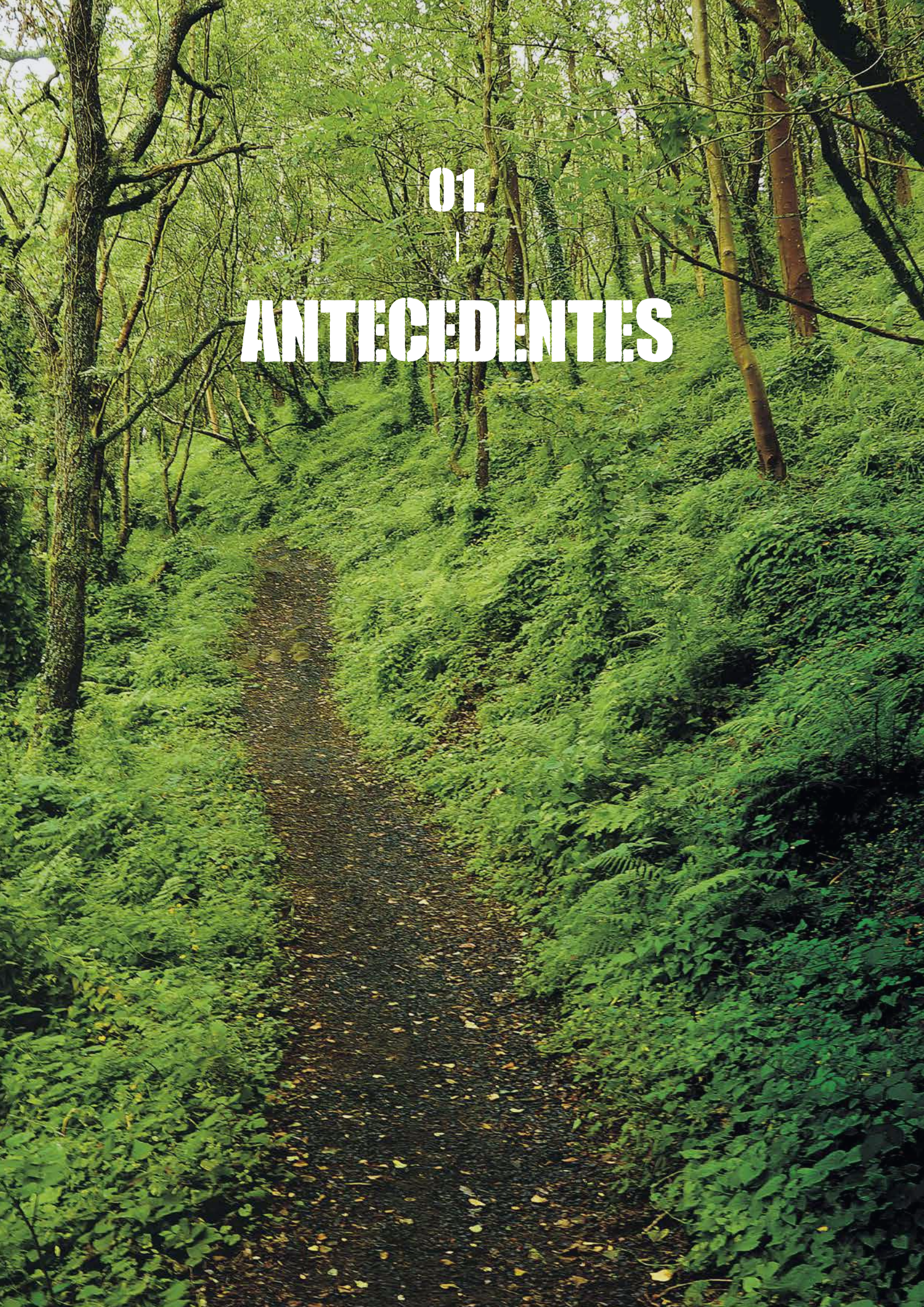
Este informe se elabora con un doble objetivo. El primero, concretar las actuaciones para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero que están incluidas en la Declaración de Emergencia Climática aprobada en marzo de 2020. El segundo, hacer un repaso de la actuación municipal en los últimos años en relación con los cuatro ámbitos en las que se ha estructurado el Plan Klima 2050: **Movilidad, Energía, Territorio y Economía Circular**. Esto en el marco de lo que se ha calificado como triple emergencia: **sanitaria, económica y climática**.





01.

ANTECEDENTES



La concienciación climática, tanto ciudadana como de las instituciones públicas, se ha ido incrementando desde mediados del siglo pasado. La Cumbre de Río de 1992 marco el inicio de muchas políticas de intervención pública y privadas relacionadas con el clima. Las líneas de trabajo denominadas Agenda 21, que todavía se siguen implementando en ciudades y pueblos por todo el mundo, nacen del impulso acordado en Río de Janeiro hace treinta años. El protocolo de Kyoto rubricado en 1997 con el objetivo de reducir las emisiones en un 5% es el antecesor del Acuerdo de París de 2015.

En nuestra ciudad se ha seguido una senda paralela al impulso internacional. En 1998, se firmó la denominada Carta de Aalborg, “Carta de las Ciudades Europeas hacia la Sostenibilidad”, y como consecuencia se han ido elaborando Planes de Acción Local de Agenda 21. El primero de dichos programas se aprobó en 2004 y el tercero, cubre el periodo 2015-2022. Para el periodo 2008-2013, se elaboró el Primer Plan Local de Lucha contra el Cambio Climático.

Este tipo de planificación ambiental busca empujar las actuaciones de los distintos departamentos municipales y del conjunto de la ciudad, en un modo de funcionamiento y en un cambio de hábitos que tengan en consideración la necesidad de reducir el consumo de materiales y energía manteniendo los niveles de calidad de vida del conjunto de la sociedad. Entendiendo que sin un cambio de rumbo los problemas que generaremos a medio y largo plazo conllevarán un deterioro de las condiciones de vida en el planeta para la especie humana y para la totalidad de los ecosistemas.

La preocupación surgida, especialmente en ámbitos científicos, por la evolución negativa de los datos de evolución de emisiones y recientes informes técnicos que reflejan la aceleración de las consecuencias del calentamiento global en ecosistemas marinos y terrestres, dio lugar a un llamamiento mundial para conseguir una aceleración también en la puesta en marcha de las medidas de mitigación que consigan reducir el volumen de emisiones de gases de efecto invernadero en el tiempo más breve posible. El mensaje que trasladaban era que las medidas no se pueden posponer, hay que actuar de forma urgente. Respondiendo a

este llamamiento, el 17 de marzo de 2020 el Ayuntamiento de Donostia / San Sebastián aprobaba la Declaración de Emergencia Climática.

En el texto se puede leer que “el Cambio Climático es ya un fenómeno del presente, sus efectos están observándose en múltiples facetas de nuestras vidas. Nos habla por tanto del pasado y del presente pero, sobre todo, apela a nuestro compromiso con el futuro. Está afectando de manera desigual tanto a los diferentes países y continentes, como al interior de cada sociedad. Países vulnerables, áreas vulnerables, colectivos vulnerables; el reto climático requiere una reflexión sobre la equidad en el reparto de las cargas y responsabilidades. Una perspectiva de equidad inédita, pues ha de extenderse a las generaciones futuras, las que van a vivir con los efectos más agudos de la alteración climática”.

Concluyéndose con un párrafo en el que se afirmaba que “declarar la emergencia climática implica asumir el cumplimiento de compromisos políticos reales y vinculantes, mucho más ambiciosos que los actuales, con la consiguiente asignación de recursos para hacer frente a esta crisis. Una hoja de ruta vinculante capaz de garantizar las reducciones de gases de efecto invernadero anuales necesarias, abandonar los combustibles fósiles, apostar por una energía 100% renovable y reducir a cero las emisiones netas de carbono lo antes posible, de manera urgente y prioritaria en línea con las indicaciones del informe del IPCC para limitar el aumento de las temperaturas globales a 1,5oC. Un estado de emergencia implica redirigir los recursos disponibles de nuestro Ayuntamiento y nuestra ciudad para afrontar la crisis climática con los problemas asociados que conlleva”.

El texto de la declaración estaba acompañado de un listado de actuaciones en cuatro ámbitos: Movilidad, Energía, Territorio y Economía Circular. A lo que se añadían un conjunto de actuaciones relacionadas con la concienciación climática y el seguimiento y la gestión de la evolución de las emisiones y del desarrollo del conjunto de las medidas de mitigación y adaptación al cambio climático.

02.

|

EVOLUCIÓN DE LAS EMISIONES GEI EN LA CIUDAD EN 2018



Las emisiones de GEI del municipio en el año 2018, último año disponible, ascendieron a **850,428** toneladas de CO2 equivalente, sin contabilizar las emisiones de la industria, lo que suponen 4,6 toneladas de CO2 equivalente por habitante.

EMISIONES TOTALES: **850.428 t CO2e**

EMISIONES POR HABITANTE: **4,6 t CO2e / hab**

2.1.

Reparto por sectores

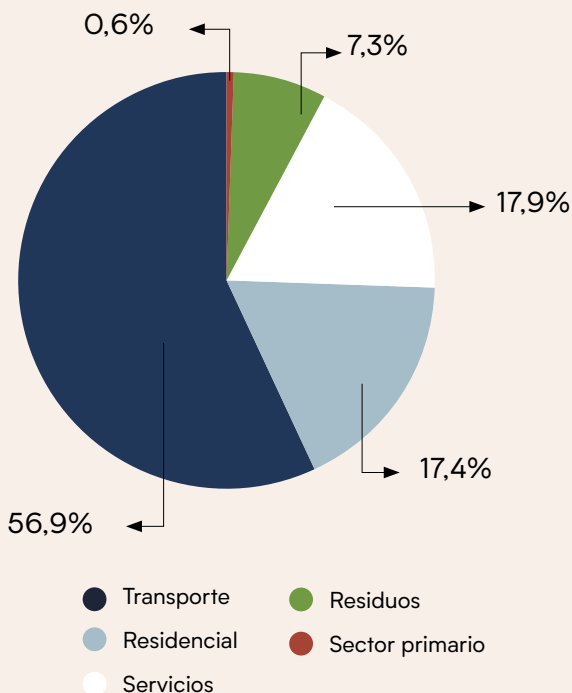
Más de la mitad de las emisiones corresponden al transporte (56,9 %), seguido de lejos por el sector servicios (17,9 %) y por las viviendas (17,4 %). La gestión de los residuos del municipio genera un 7,3 % del total de las emisiones, y el sector primario no llega al 1 %.

Un 15 % son emisiones de alcance 2, esto es, las emisiones indirectas que se han producido para generar la energía eléctrica que consumimos. Estas emisiones dependen en gran medida del porcentaje de electricidad que a nivel estatal se genere a partir de fuentes renovables.

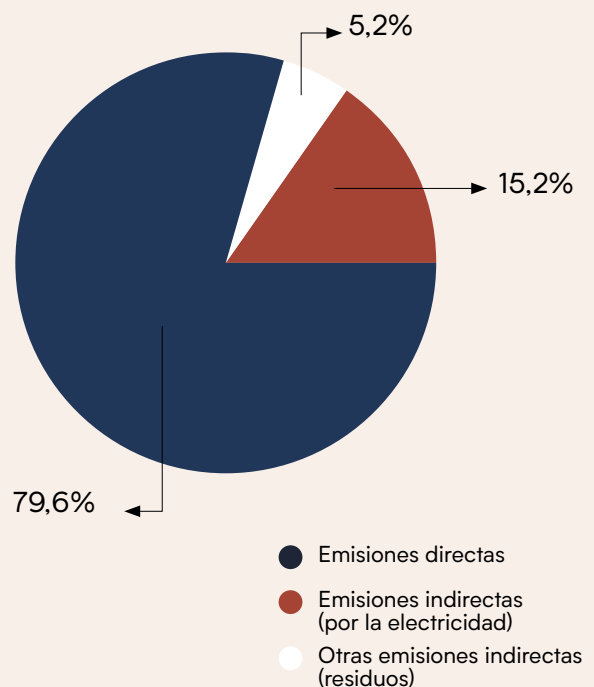
En cuanto al origen de las emisiones, la mayor parte, el 80 %, son emisiones de alcance 1 (emisiones directas), es decir, generadas por la quema de combustibles (en calefacción, vehículos, etc.).

Por último, el 5 % son emisiones que se conocen como alcance 3 (otras emisiones indirectas); en ellas se incluyen las emisiones relacionadas con la gestión de los residuos del municipio.

EMISIONES DECO2e POR SECTOR EN 2018



EMISIONES DEL 2018 SEGÚN ALCANCE



2.2.

Evolución respecto a años anteriores

Respecto a las emisiones del año 2017, en 2018 las emisiones totales han disminuido un 0,7 %, y las emisiones por habitante un 0,8 %. Sin embargo, las emisiones en 2018 siguen siendo un 5 % superiores a las del año 2016.

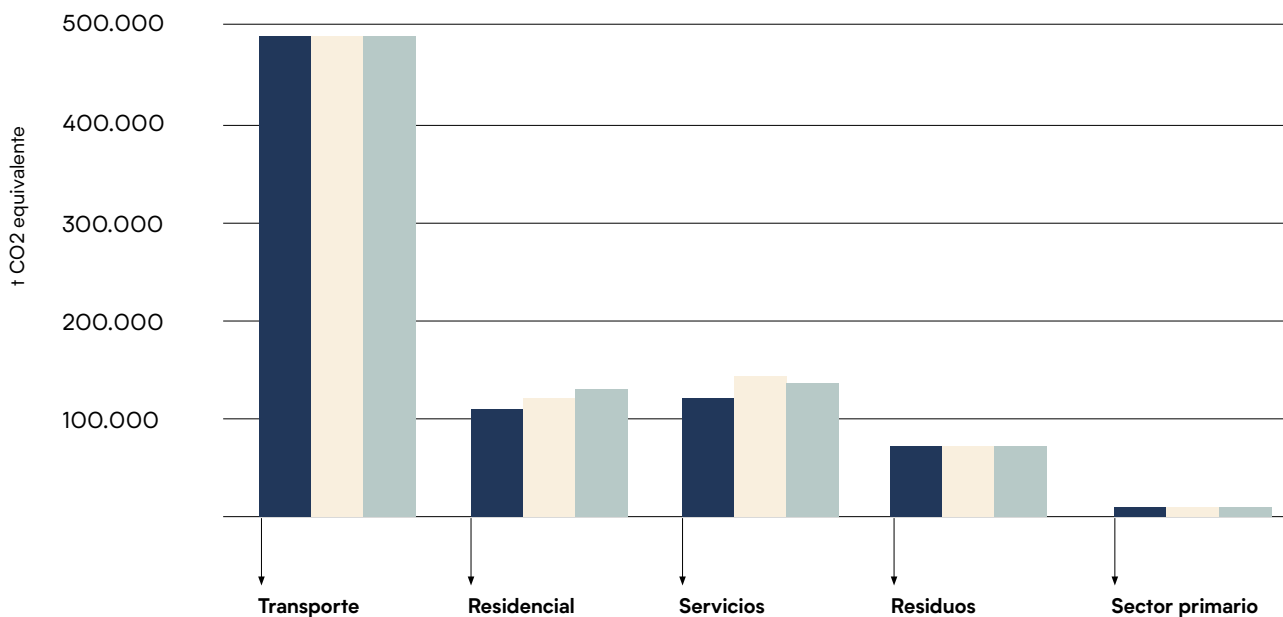
	2016	2017	2018
EMISIONES TOTALES (tCO ₂ e):	808.830	856.048	850.428
EMISIONES POR HABITANTES (tCO ₂ e / hab):	4,4	4,6	4,6
EVOLUCIÓN RESPECTO AL AÑO ANTERIOR:		+5,8%	-0,7%

Esta evolución en los últimos tres años ha sido similar a la que se ha dado a nivel de la Comunidad Autónoma y del Estado, cuyos inventarios sufrieron un incremento significativo en 2017 y un descenso en 2018.

La evolución por sectores ha sido la siguiente:

EMISIONES DE C₂e EN 2016, 2017 Y 2018 POR SECTOR

● 2016 ● 2017 ● 2018



	2016 (tCO ₂ e)	2017 (tCO ₂ e)	2018 (tCO ₂ e)	Incremento en 2018 vs 2017
TRANSPORTE	481.030	484.317	484.046	-0,06%
SECTOR RESIDENCIAL	123.586	141.930	147.753	+4,1%
SECTOR SERVICIOS	139.285	163.193	152.153	-6,8%
RESIDUOS	60.138	61.838	61.721	-0,2%
GANADERÍA	4.792	4.771	4.755	-0,3%

2.3.

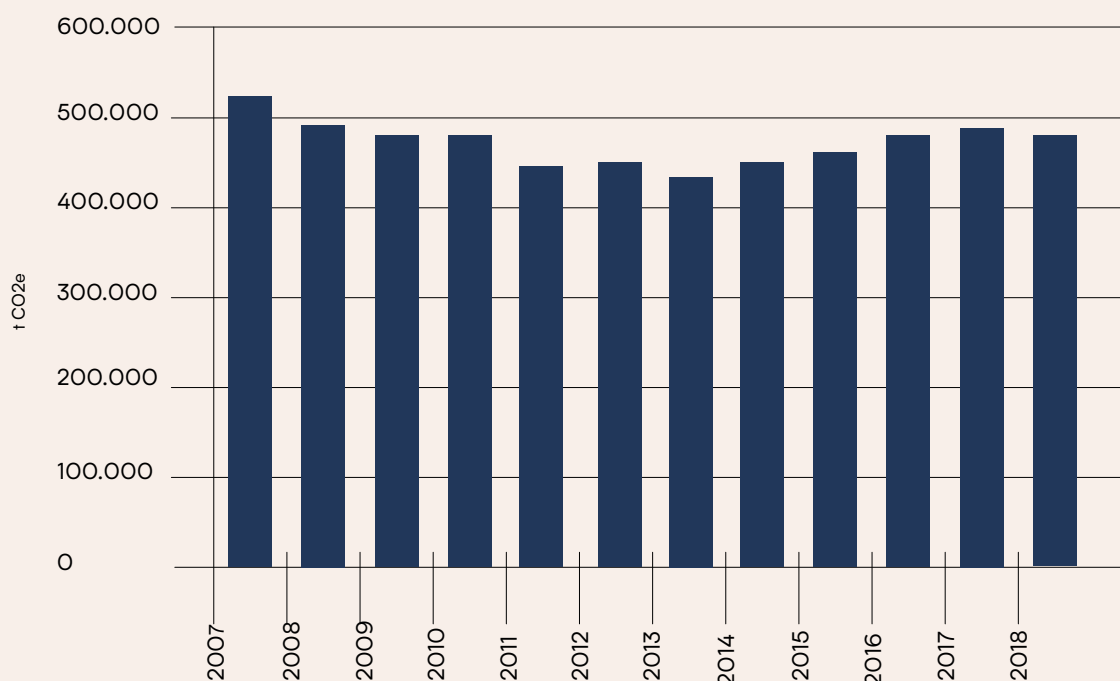
Sector Transporte

Las emisiones de este sector suponen un 56,9 % del total de emisiones del municipio. De las emisiones atribuibles al transporte, el 63 % son emisiones de los turismos, el 28,5 % corresponden a camiones y furgonetas y el 6,7 % a los autobuses.

Las emisiones del transporte en 2018 se han reducido un 0,06 % respecto a 2017, gracias al pequeño descenso en las emisiones de los turismos, ya que el resto de categorías de vehículos han aumentado ligeramente sus emisiones.

Este pequeño descenso supone al menos un cambio frente a la tendencia de los últimos años, ya que las emisiones del transporte se habían incrementado año tras año entre 2013 y 2017.

EMISIONES DE GEI GENERADAS EN EL TRANSPORTE



2.4.

Sector Servicios

Este sector, de gran peso en la ciudad, genera el 17,9 % del total de las emisiones. Casi dos tercios de esas emisiones están relacionadas con el consumo de electricidad, y el tercio restante se debe al consumo para calefacción de gas natural, gasóleo y otros derivados del petróleo.

En 2018, las emisiones de este sector han disminuido casi un 7 %, a pesar de haberse incrementado tanto el consumo de electricidad como el de gas natural y gasóleo. La reducción de las emisiones respecto a 2017 se debe únicamente al hecho de que el factor de emisión de la electricidad en 2018 ha sido muy inferior al de 2017.

Este factor de emisión depende del porcentaje de electricidad que a nivel estatal se genera a partir de combustibles fósiles respecto a la electricidad generada a partir de fuentes renovables o en centrales nucleares. En 2018, el porcentaje de electricidad generada a partir de combustibles fósiles descendió, lo que supone que a cada kWh de electricidad consumida se le asignan menos emisiones de CO₂ equivalente.

2.5.

Sector Residencial

La importancia relativa del sector residencial ha aumentado en el último año, en el que ha pasado a suponer un 17,4 % de las emisiones, casi el mismo porcentaje que el sector servicios. El 40 % de las emisiones están ligadas al consumo de electricidad, y el 60 % se deben a la quema de gas natural, gasóleo y otros derivados del petróleo.

Respecto a 2017, las emisiones del sector residencial han aumentado un 4 %, debido al incremento en el consumo de combustibles para calefacción. El consumo de electricidad en el sector residencial ha disminuido ligeramente.

2.6.

Sector Residuos

La gestión de los residuos generados en la ciudad genera un 7,3 % del total de emisiones.

En 2018, la cantidad de residuos recogidos selectivamente se incrementó un 3,7 % respecto a 2017, mientras que los residuos recogidos en masa (sin clasificar por la ciudadanía) descendieron un 0,28 %. La gestión de los residuos recogidos en masa es la que más emisiones de GEI produce, por lo que estos números, en conjunto, han supuesto un descenso del 0,2 % de las emisiones ligadas a la gestión de los residuos.

2.7.

Sector Primario

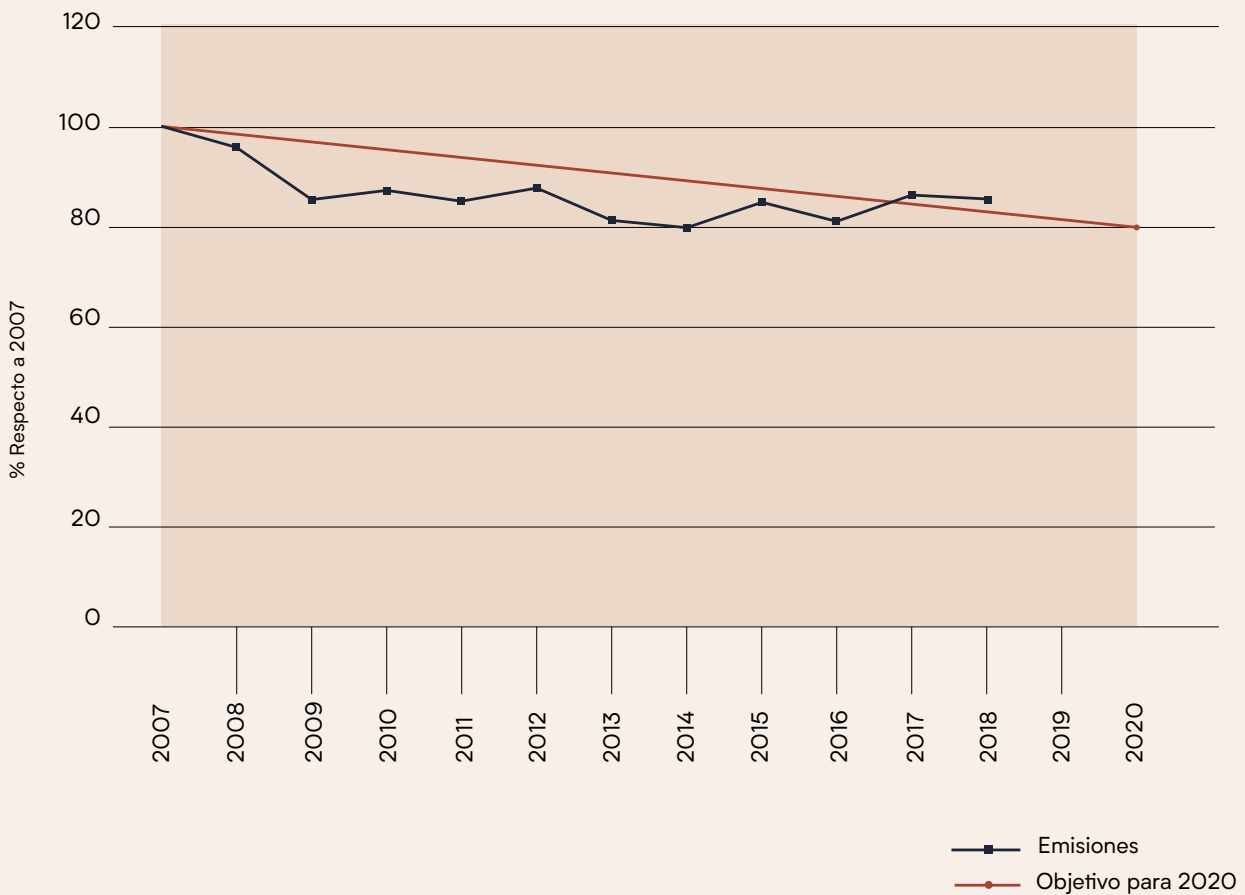
El sector primario tiene un pequeño peso en la ciudad, al igual que sus emisiones de GEI, que suponen menos del 1 % del total de emisiones. En 2018 las emisiones de este sector se han reducido un 0,3

2.8.

Evolución respecto a los objetivos de la ciudad

A pesar de la buena evolución de los años 2007-2016, el incremento de las emisiones en 2017 y el exiguo descenso en 2018 nos sitúa por encima de los valores deseables para poder alcanzar el objetivo de reducción de un 20 % en 2020.

EVOLUCIÓN DE LAS EMISIONES RESPECTO AL OBJETIVO PARA 2020 —



03.

MOVILIDAD



3.1.

Diagnóstico y emisiones

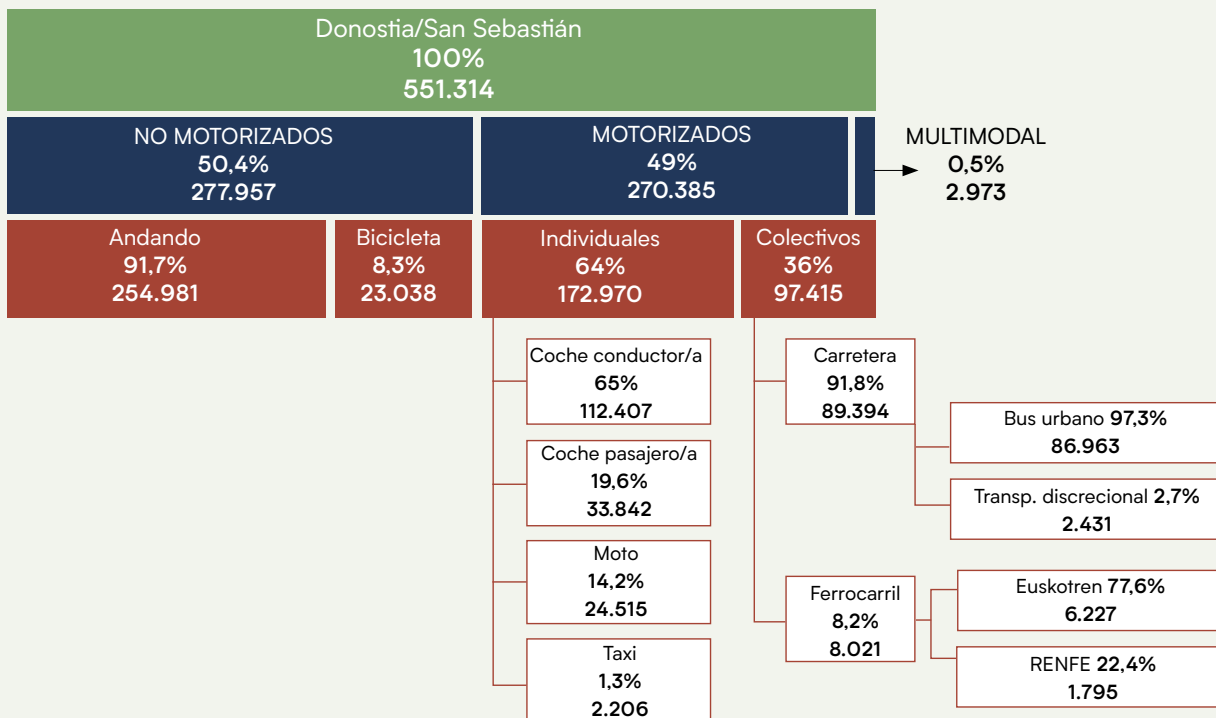
Es el ámbito de la movilidad donde se produce el grueso de las emisiones GEI de la ciudad. En 2018 representaban el 56,9% del total, sin contabilizar las de la industria. Un total de 484.046 toneladas de CO2 equivalente.

El total de desplazamientos que se producen, de acuerdo a la última encuesta de movilidad de Gobierno Vasco de 2016, son 771.184. De éstos, 551.314 son internos y el resto corresponden a los viajes entre la ciudad y entorno metropolitano.

El reparto de los viajes internos se distribuye casi en dos mitades iguales entre motorizados y no motorizados. Los desplazamientos andando alcanzan un porcentaje del 46,2%, y los que se desplazan en bicicleta representan un 4,1.

El transporte público lleva el 17,7% del total de personas, mientras que los desplazamientos en vehículos motorizados suponen el 31,4%. Es una característica donostiarra el relativamente elevado porcentaje de desplazamientos en moto, el 4,4% del total con 24.515 personas que utilizan este medio diariamente.

DISTRIBUCIÓN DE LOS DESPLAZAMIENTOS INTERNOS EN DONOSTIA/SAN SEBASTIÁN SEGÚN MODO DE TRANSPORTE



Fuente: Dpto. de Desarrollo e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

Los desplazamientos en vehículos privados motorizados que representan el 31,4% del total suponen la emisión de 451.542 toneladas de CO2 equivalente al año. Los desplazamientos en vehículos privados motorizados que representan el 31,4% del total suponen la emisión de 451.542 toneladas de CO2 equivalente al año. Son más del 90% de las emisiones del transporte y el 53,1% del total anual de la ciudad. En claro contraste los desplazamientos no motorizados y en transporte público que dan respuesta al 58% de los viajes que se producen en la ciudad solo representan la emisión del 6,7% de las emisiones del transporte y un 3,8% del conjunto.

Desde 1985 las políticas de movilidad de la ciudad han tenido distintas fases de impulso. En aquel año se implantó la regulación de aparcamiento denominada OTA, que se ha ido ampliando sucesivamente hasta abarcar toda la zona llana de la ciudad en el Centro, Gros, Amara, Antiguo-Ibaeta y finalmente Egia. Es probablemente la medida que más ha contribuido a trasvasar viajeros del vehículo motorizado privado al transporte público.

A mediados de los años noventa se inicia la etapa de las peatonalizaciones con la transformación del eje norte-sur de Elcano-Churrua-Getaria. Esta iniciativa tiene su continuidad en otras calles y en otras zonas de la ciudad. Significa un cambio radical frente a la práctica de los años sesenta y setenta de dar prioridad al coche en el uso del espacio público. Ahora la calle tiene como principal beneficiaria a las personas, y se transforman calles y espacios tan emblemáticos como el Boulevard, el entorno de Ijentea, el Buen Pastor, la plaza de Cataluña,....

Este cambio de uso del espacio público está financiado en buena medida por la construcción de aparcamientos subterráneos para automóviles. Tanto para resolver la carencia de espacio de los vehículos de residentes que el incremento de la motorización había llevado a la saturación absoluta de las plazas de aparcamiento en la calle, como para rotación con el objeto de satisfacer la demanda de desplazamientos motorizados que desde la periferia urbana o metropolitana tenían como destino las zonas más centrales de la ciudad.

El paisaje urbano se va transformando también con el redescubrimiento de la bicicleta como modo de transporte sostenible y saludable. Pide su espacio en la vía pública y como las peatonalizaciones se somete a un amplio debate ciudadano. La apertura en el año 2002 del bidegorri de la Concha supone un hito en la movilidad donostiarra.

Paralelamente el transporte público se va integrando en las políticas de movilidad sostenible de la ciudad. De los primeros carriles bús como el de la calle Urbieta se va evolucionando a una red bastante extensa de carriles reservados para el transporte público a partir de la segunda mitad de los años noventa. Se introducen mejoras tecnológicas como el SAE o el pago sin contacto y se van incorporando autobuses con plataforma baja hasta llegar al 100% de la flota, lo que permite el acceso a personas que hasta ahora no se podían plantear el uso del transporte público, que era público para todos menos para ellas. Las históricas cocheras de Ategorrieta se derriban y se sustituyen por otras mejor dimensionadas para un parque de autobuses que se ha incrementado de manera sustancial para responder al incremento de la extensión de la red y de mejora de las frecuencias.

Esta evolución de la movilidad que corresponde a la etapa democrática municipal no ha supuesto una alteración sustancial de los equilibrios entre los distintos modos de transporte. Aunque no hay datos absolutamente precisos de las cuatro últimas décadas, podemos estimar que el porcentaje de los desplazamientos no motorizados se ha mantenido en la mitad del total. Y que entre los desplazamientos motorizados hay un reparto del 60/40 en favor del motorizado privado frente al transporte público. Esto pese a la incorporación de nuevos actores como la bicicleta o la motocicleta y los ascensores públicos al paisaje de la movilidad donostiarra.

El mayor cambio se ha producido en la longitud de los desplazamientos y en una cierta evolución de la mentalidad respecto a la movilidad.

De 1980 a 2020 la ciudad ha aumentado considerablemente la superficie urbanizada. Nuevos barrios se han desarrollado

especialmente desde la aprobación del Plan General en los años noventa. Tanto residenciales: Errotaburu, Benta Berri, Berio, Txomin Enea, Intxaurreondo. Como industriales o terciarios. Miramón, Zuatzu, Igara, Garbera, Belartza,... Aumento de la superficie urbanizada con un mantenimiento del número total de población. Esto ha conllevado que los desplazamientos habituales del domicilio al trabajo o al centro escolar hacia estos nuevos enclaves se hagan principalmente en modos motorizados.

De modo compensatorio, las medidas de regulación de aparcamiento en las zonas centrales ha hecho que la mayor parte de los viajes que se dirigen a estas zonas desde barrios más o menos próximos no se hagan en automóvil. Los desplazamientos urbanos en distancias menores a 2 kilómetros se realizan básicamente andando o en bicicleta. Y en los que conectan el Centro, Gros o Amara con zonas más alejadas, los viajes se hacen en transporte público o en motocicleta. La clientela de los aparcamientos subterráneos ha migrado hacia personas provenientes del entorno metropolitano, del resto de Gipuzkoa o de Iparralde.

Como decíamos, en el cómputo global no hay cambios sustanciales. Se ha impulsado una actuación de mejora de los modos más sostenibles: peatón, bicicleta y transporte público. Y paralelamente, la política de aparcamiento, junto a la regulación en superficie, ha priorizado el incremento de las plazas de aparcamiento de rotación en las mismas zonas centrales donde se estaba recuperando el espacio público para las personas.

El resultado es que junto a una buena base para seguir potenciando la movilidad sostenible contamos con una infraestructura de aparcamiento en rotación ligada a contratos de concesión administrativa de larga duración que suponen un lastre para los objetivos de reducir los viajes en automóvil privado o implantar medidas de zonas de bajas emisiones o similares que puedan suponer una restricción en el acceso de automóviles a las zonas centrales y en consecuencia impliquen un compromiso para el equilibrio financiero de las concesiones municipales.

3.2.

Medidas de Movilidad en la DEM

Estas son las medidas contenidas en la DEM respecto a la movilidad:

- **Caminando.** Establecer la movilidad peatonal como prioridad en el esfuerzo de mitigación del cambio climático en la ciudad. Trasvasar un 50% de los desplazamientos internos actuales en automóvil privado a modos de transporte más sostenibles, especialmente la marcha andando. Programa **Donostia Camina**.
- Poner en marcha **Donostia 30**, estableciendo un límite de velocidad máximo de 30 kilómetros/hora en todas las vías urbanas excepto en los ejes principales del transporte público y en las vías de acceso a la red viaria de alta capacidad .
- **Establecer un Plan Climático de Calidad del Aire/Zona de Bajas Emisiones** en la ciudad. En coordinación con las obras de la pasante ferroviaria y su puesta en marcha, poner en marcha medidas de priorización del transporte público en superficie y de limitación de acceso de los vehículos motorizados privados a las zonas centrales de la ciudad en especial a los que mayores emisiones producen.
- Potenciar los **vehículos ligeros eléctricos de movilidad urbana:** bicicletas, patinetes y motocicletas.
- **Programa de sustitución de taxis, motos y vehículos de distribución de mercancías por motores eléctricos.**
- Vehículos municipales limpios y flota eléctrica de Dbus para 2030
- **Mejora de la red de bidegorris y del sistema de transporte público.**
- Seguimiento del **Plan Interno de Cambio Climático en el Ayuntamiento**

Frente a 2018, en el año 2030 habrá que reducir 167.618 tCO₂ para cumplir con los objetivos de reducción comprometidos por el Ayuntamiento. En el último año con datos, 2018, el ámbito de Movilidad es el que menos había reducido las emisiones respecto al año de referencia 2007, sólo un 8,2%. En 2020 el objetivo está marcado en un 20%. Es sencillo predecir que incumpliremos el compromiso para 2020 en este sector.

Esto refleja la dificultad que en este ámbito hay para reducir emisiones de manera significativa. Tiene que ver con lo que hemos descrito en el apartado del diagnóstico. El reparto de la movilidad no ha registrado cambios radicales en los últimos 40 años pese a la panoplia de actuaciones realizadas en torno a las peatonalizaciones, la bicicleta o el transporte público .

La única manera de responder a los objetivos establecidos de reducción de emisiones es introducir medidas que propicien cambios sustanciales. Estas medidas deben tener una dedicación especial en la movilidad.

¿Tenemos opciones para alcanzar el objetivo de reducción en el año 2030?. ¿Qué debemos hacer en la próxima década en políticas de movilidad?. De lo que se recoge en el Plan Klima DSS 2050 y de las propuestas de actuación anexadas a la Declaración de Emergencia climática hay 3 líneas de acción básicas:

- **potenciar los desplazamientos peatonales y ciclistas,**
- **invertir la proporción de los desplazamientos motorizados entre público y privado pasando a una relación de 60/40 en favor del público, y por último,**
- **incrementar el porcentaje de vehículos con bajas emisiones en base a tecnologías eléctricas o de otro tipo.**

Recordemos que la movilidad motorizada privada concentra el 90% de las emisiones del capítulo de movilidad y el 53% del total de la ciudad y solo resuelve el 31,4% de los viajes internos de los donostiarras. Por lo que reducir el número de desplazamientos motorizados

privados es la clave de bóveda para construir un modelo de movilidad urbana con bajas emisiones.

El peatón se debe constituir en el centro de las políticas de sostenibilidad donostiarras. Íntimamente ligada a un modelo de ciudad compacta, la movilidad peatonal debe adquirir una relevancia predominante en la determinación política municipal y tiene que permear en todos los ámbitos de intervención: de salud, urbanística, económica, de movilidad, ambiental y climática. Para lograr incrementar el número de desplazamientos caminando hay que mejorar las condiciones del espacio público, dar mayor prioridad en las intersecciones y en los repartos de los ciclos semafóricos.

Situaciones como la de la acera de la calle Easo, que está interrumpida para el tránsito peatonal durante más de cinco años, revelan una escasa sensibilidad de la actuación municipal en favor del peatón pese a las realizaciones de calles peatonales del último cuarto de siglo. Especialmente ineficaz es la defensa del espacio peatonal frente a la proliferación bicicletas o patinetes que no pueden circular por aceras y paseos. La falta de sensibilidad ante esta agresión continua en una ciudad con un porcentaje de personas mayores cada vez más numeroso nos debe incentivar a lograr una intervención municipal más efectiva.

Hay que hacer un mayor esfuerzo en adecuar la ciudad a las características de la movilidad humana: reducir la velocidad de circulación, prioridad en las intersecciones tanto física como temporal, mejora de la calidad del aire, reducción del ruido generado por el tráfico motorizado, ampliación de la superficie destinada a la movilidad peatonal, mejora de la calidad urbana,... Esto en lo que se refiere a realizaciones inmediatas. A medio y largo plazo se precisa un diseño de la ciudad diferente. Caminar hacia una ciudad compacta donde las casas y las cosas se encuentren más cerca y se reduzca la necesidad de desplazamientos largos que conllevan hacia una movilidad motorizada. Lo que ahora se está denominando “La Ville du Quart d'Heure”, en expresión exitosa de la alcaldesa de París Anne Hidalgo, la ciudad de los quince minutos. Es decir revertir en parte las políticas de expansión urbana de las tres últimas décadas centradas sobre todo

en ubicaciones de actividades económicas, terciarias y comerciales, en localizaciones a las que prácticamente solo es posible acudir en automóvil privado. En muchas de estas áreas (Zuatzu, Garbera, Igara, Miramón), más del 90% de los viajes se hacen en coche y las posibilidades de los modos no motorizados e incluso del transporte público son muy reducidas.

En consecuencia se plantean las siguientes medidas prioritarias a corto y medio plazo.

3.2.1.

Donostia Camina

Poner en marcha un nuevo programa **Donostia Camina** con el objetivo de potenciar los desplazamientos peatonales mejorando el espacio público y modificando las prioridades en las intersecciones en favor de una mayor prioridad peatonal. En este programa deberían colaborar los departamentos de Movilidad, Mantenimiento Urbano, Urbanismo Sostenible, Proyectos y Obras y Salud y Medio Ambiente. Casi todos tiene una competencia relevante sobre el espacio urbano. Se propone una mejora de la cuantificación de los movimientos peatonales que sirva de referencia sobre la evolución de lo que constituye hoy en día casi el 50% de la movilidad urbana. Para garantizar el seguimiento de las actuaciones se tendría que designar una persona técnica responsable de la coordinación de este programa dentro del organigrama municipal.

3.2.2.

Donostia 30

Íntimamente ligado al anterior se propone establecer el límite de velocidad para vehículos en la mayor parte de vías urbanas en 30 kilómetros a la hora. Únicamente mantendrían el límite de 50 km/h las vías de conexión con la red de alta capacidad como la avenida de Tolosa, paseo de Bizkaia-Fueros, paseo de Otxoki, Federico García Lorca, Ategorrieta-Navarra o Carlos I.

Habría una serie de calles con una limitación intermedia, a 40 km/h dirigida a calles que suponen los recorridos básicos de la red de autobuses urbanos: Urbieta, Easo, La Concha, Miracruz, Sancho el Sabio, avenida de Madrid, travesía de Loiola, paseo de Antzieta,...

Es una medida de limitación de velocidad urbana que ya han establecido muchas ciudades europeas y españolas. Está muy avanzada también en ciudades vecinas como Vitoria o Bilbao. San Sebastián no puede quedarse rezagada en una medida que tiene múltiples ventajas. Mejora la seguridad vial colectiva reduciendo en gran medida la posibilidad de víctimas mortales por atropello y evitando muchas lesiones graves. Mejora notablemente la calidad acústica de la ciudad y tiene incidencia también en la calidad del aire. Además mejora la percepción de seguridad por parte de las personas caminantes y contribuye a potenciar la ciudad como un espacio destinado con mayor calidad de vida humana.

3.2.3.

Plan Climático de Calidad del Aire

Como tercera medida se establece la elaboración de un **Plan Climático de Calidad del Aire**. En el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima, se plantea que a partir de 2023 todos los municipios de más de 50.000 habitantes establezcan zonas de bajas emisiones, esto es, “zonas con acceso limitado a los vehículos con más emisiones y contaminantes”.

Este Plan de Calidad del Aire debe alcanzar dos objetivos principales, reducir el nivel de gases contaminantes emitidos por los vehículos motorizados y potenciar el trasvase de viajes motorizados privados al transporte público o hacia modos de transporte individual no contaminantes como caminar, desplazarse en bicicleta o en patinete eléctrico o similares.

Los detalles de esta herramienta se diseñarán por los departamentos de Movilidad y Salud y Medio Ambiente con el horizonte, además del 2023 establecido en el documento estatal, de la puesta en marcha de la pasante ferroviaria

de Euskotrenbideak. Esta infraestructura será un pilar fundamental para posibilitar el trasvase de viajeros del automóvil privado al transporte colectivo en la relación entre el área metropolitana y las partes centrales de Donostialdea: Centro, Amara y Antiguo-Ondarreta.

En estos viajes intermunicipales, los transportes no motorizados no representan ni el 5% de los viajes. Y la relación público-privado entre los motorizados es de un 30/70 en favor del privado. Sin una inversión como la que se está realizando en la línea ferroviaria Lasarte-Donostia-Hendaia será muy difícil conseguir un cambio significativo hacia una movilidad con menor impacto climático. El ferrocarril es un modo ya electrificado en un 100%.

3.2.4.

Vehículos motorizados sin malos humos

La cuarta medida está centrada en la sustitución de vehículos de combustibles fósiles por otros con fuentes de energía menos contaminantes. Como en el ámbito de la energía en el que la medida prioritaria es siempre la eficiencia energética, es decir, reducir el consumo de energía siempre es más sostenible que una sustitución aunque la alternativa sea menos sucia. En el ámbito de la movilidad, el primer objetivo sería la eliminación del desplazamiento, la no movilidad. De mantenerse la necesidad del viaje hacer que este sea lo más corto posible para que se pueda realizar en modo no motorizado. Por ejemplo acudir a un centro escolar del barrio en lugar de a uno situado en la periferia urbana. Y si estos dos pasos no son factibles y tenemos que acudir a un desplazamiento motorizado que éste consuma el mínimo de energía y que la misma provenga de una fuente renovable.

Esta es una medida diversa por dirigirse a actores diversos: transporte público, distribución de mercancías y desplazamientos privados de personas. Veamos las distintas líneas de intervención:

- **Dbus.** El objetivo es sustituir los autobuses de combustibles fósiles lo antes posible. Hay ya un número alto de vehículos híbridos y algunos eléctricos 100%. La ambición se enfrenta a la realidad del coste mucho más elevado de los vehículos eléctricos frente a los diésel y de algunas barreras tecnológicas que será necesario superar. No es descartable la introducción del hidrógeno como combustible en próximos años. En todo caso no resultará posible disponer de una flota 100% limpia de combustibles fósiles para el año 2030.
- **Taxis.** Son vehículos que hacen muchos kilómetros al día en el nuestro entorno urbano por eso es prioritaria su sustitución por vehículos limpios, hoy en día híbridos y a medio plazo o en algunos casos, eléctricos puros.

- **Distribución de mercancías.** Como los taxis son también vehículos con un gran kilometraje en zona urbana, de ahí también la necesidad de priorizarlos. De hecho algunas empresas de distribución ya realizan los repartos con furgonetas 100% eléctricas. Se trata de profundizar en esta línea dando facilidades en el uso del espacio a este tipo de vehículos.
- **Motos y motocicletas.** Como decíamos anteriormente, nuestra ciudad cuenta con un parque de este tipo de vehículos singularmente elevado en relación a otras ciudades similares en España. Buena parte de estos vehículos realizan casi exclusivamente trayectos urbanos de corta longitud, menos de 10 kilómetros entre ida y vuelta. Por ello son susceptibles de ser sustituidos por motocicletas de tracción eléctrica o incluso por vehículos eléctricos de dos ruedas más ligeros. Se propone una estrategia municipal para incentivar este trasvase con medidas de facilitar el aparcamiento en superficie y en aparcamientos de rotación. Dotados estos últimos con infraestructura de carga eléctrica.
- **Bicicletas tradicionales y bicicletas y patinetes eléctricos.** Se debe continuar potenciando este tipo de vehículos con una mayor disponibilidad de red propia y fomentando también su uso en calzada, especialmente en las calles de velocidad 30, en convivencia con el resto del tráfico vehicular. La tracción eléctrica permite ampliar el radio de acción de estos vehículos. Por sus características se pueden convertir en soporte clave de la movilidad motorizada urbana dado la eficiente relación

entre su peso y su consumo de energía. Hay que tener en cuenta que la mayor parte de los desplazamientos motorizados privados urbanos tienen como objeto el desplazamiento de una sola persona por vehículos. Hacerlo en artefactos que alcanzan un peso superior a 1.500 kilogramos para transportar menos de 100 Kg. es un absurdo técnico y energético.

- **Turismos.** Se potenciarán los vehículos de combustibles limpios, principalmente eléctricos en el momento actual, con medidas de priorización en el uso del espacio público y fomentando la infraestructura de carga eléctrica en aparcamiento de rotación y en aparcamientos residenciales tanto públicos como particulares.
- La flota municipal de vehículos se sustituirá por vehículos de combustibles limpios en el plazo más breve posible y siempre que se cuente con tecnologías accesibles que en estos momentos no son comerciales para los vehículos más pesados.

3.2.5.

Plan Interno de Cambio Climático

Por último, el ayuntamiento pondrá en marcha un Plan Interno de Cambio Climático para alcanzar como organización los objetivos de reducción de emisiones. En este plan la movilidad domicilio-trabajo de los funcionarios municipales y la propia movilidad por cuestiones laborales tendrá un protagonismo esencial.



04. | ENERGÍA



En lo que respecta a los consumos de energía en la ciudad, estos se han analizado en el apartado anterior dedicado al inventario de emisiones.

4.1.

Energía en el sector servicios

El sector servicios, de gran peso en la ciudad, genera el 17,9 % del total de las emisiones. Casi dos tercios de esas emisiones están relacionadas con el consumo de electricidad, y el tercio restante se debe al consumo para calefacción de gas natural, gasóleo y otros derivados del petróleo.

En 2018, las emisiones de este sector han disminuido casi un 7 %, a pesar de haberse incrementado tanto el consumo de electricidad como el de gas natural y gasóleo.

La reducción de las emisiones respecto a 2017 se debe únicamente al hecho de que el factor de emisión de la electricidad en 2018 ha sido muy inferior al de 2017.

CONSUMOS DEL SECTOR SERVICIOS

		2016	2017	2018
SERVICIOS	ELECTRICIDAD (kWh)	362.875.740	362.620.768	364.241.518
	GAS NATURAL (kWh)	226.576.395	231.545.017	241.488.725
	GASOLEO (Gj)	35.585	52.377	116.639
	GLP (GJ)	3.955	3.691	3.091

4.2.

Energía en el sector residencial

La importancia relativa del sector residencial ha aumentado en el último año, en el que ha pasado a suponer un 17,4 % de las emisiones, casi el mismo porcentaje que el sector servicios. El 40 % de las emisiones están ligadas al consumo de electricidad, y el 60 % se deben a la quema de gas natural, gasóleo y otros derivados del petróleo.

Respecto a 2017, las emisiones del sector residencial han aumentado un 4 %, debido al incremento en el consumo de combustibles para calefacción. El consumo de electricidad en el sector residencial ha disminuido ligeramente (- 0,12 %).

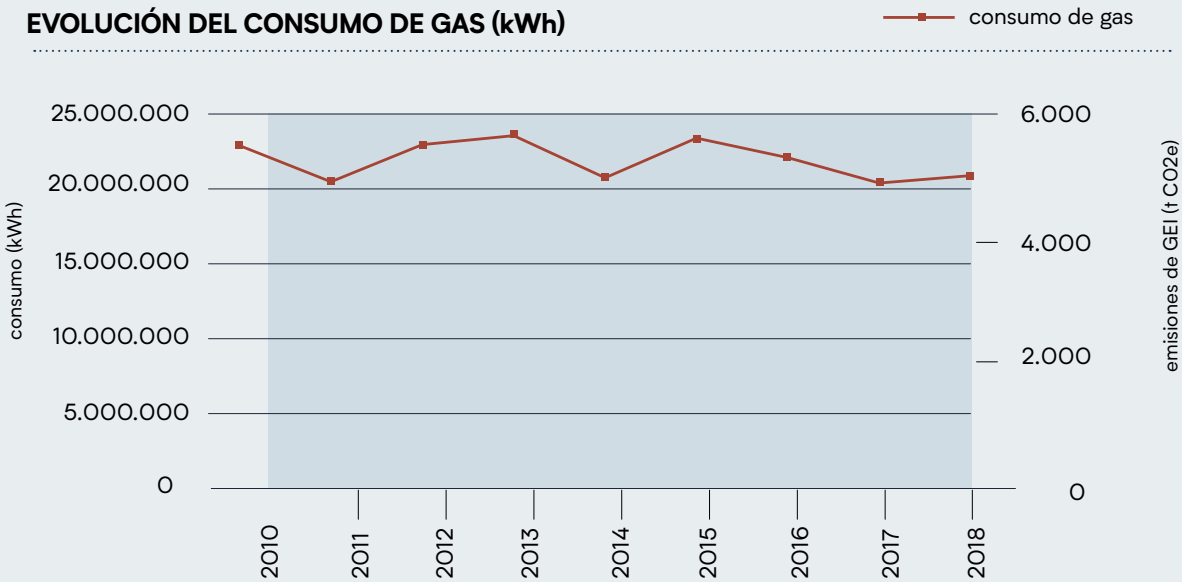
CONSUMOS DEL SECTOR RESIDENCIAL

		2016	2017	2018
RESIDENCIAL	ELECTRICIDAD (kWh)	239.034.254	233.662.613	233.388.866
	GAS NATURAL (kWh)	282.682.994	300.113.253	341.550.741
	GASOLEO (Gj)	66.086	97.271	216.615
	GLP (Gj)	30.265	28.244	35.678

En lo que respecta al Ayuntamiento, los consumos suponen un 4,5% de los consumos de la ciudad, eso no supone que por su baja repercusión en el conjunto de consumos de la ciudad no se deba hacer un esfuerzo por reducirlos, máxime cuando la Administración ha de servir como ejemplo con sus buenas prácticas para el resto de los sectores de la ciudad.

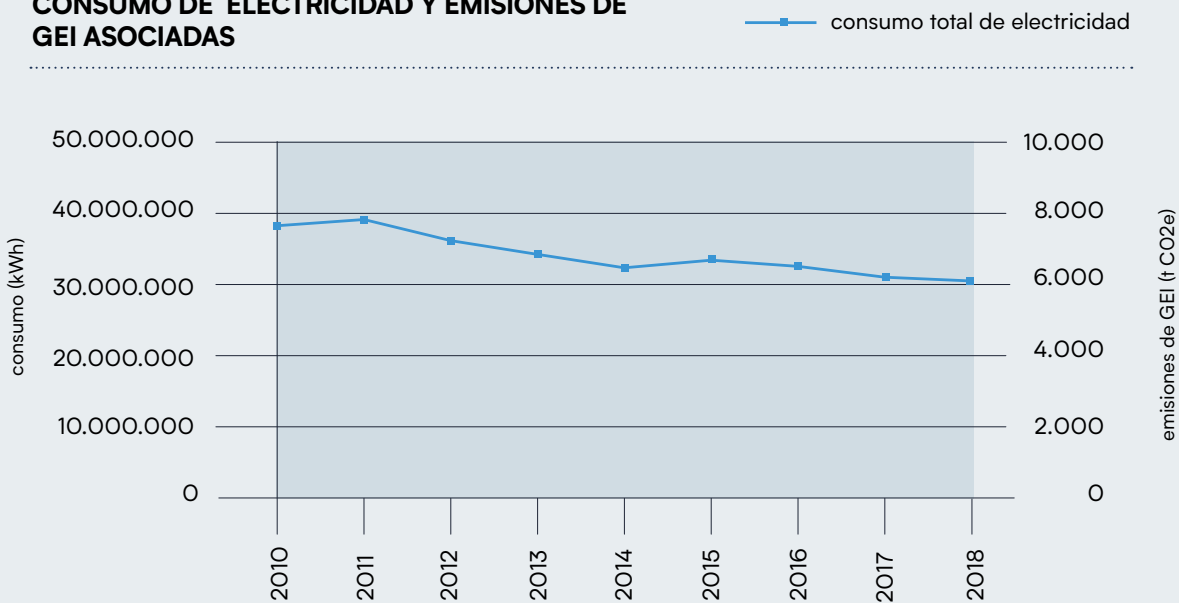
Estos son los consumos de gas y electricidad del ayuntamiento:

EVOLUCIÓN DEL CONSUMO DE GAS (kWh)



El dato de consumo de gas sin confirmar, para 2019, es de 26.647.000 Kwh lo que nos da un considerable aumento. Estos dientes de sierra no son raros, dependen en gran medida de los inviernos y de los cambios de instalaciones efectuados. De todas formas, la tendencia es al alza.

CONSUMO DE ELECTRICIDAD Y EMISIONES DE GEI ASOCIADAS



El dato de consumo de electricidad sin confirmar, para 2019, es de 26.895.000 Kwh lo que nos da un descenso en el consumo que probablemente se ve compensado por el aumento en el consumo de gas.

4.3.

Medidas de energía en la DEC

En respuesta a esta situación y a los compromisos adquiridos por el Ayuntamiento en materia de lucha contra el cambio climático, el 17 de marzo de 2020 el Ayuntamiento de Donostia / San Sebastián aprobaba la Declaración de Emergencia Climática.

Propuesta de actuaciones unidas a la declaración:

- **Energía local renovable.** Presupuesto extraordinario para el impulso de la producción de energía renovable en la ciudad
- **Programa de rehabilitación de viviendas con baja eficiencia energética y escasos recursos económicos.** Constitución de un grupo de trabajo interinstitucional para potenciar la rehabilitación energética de viviendas en los grupos de personas económicamente más vulnerables. Especialmente impulsar la renovación de grupos de viviendas construidas en las décadas de 1940 a 1980.
- **Programa de impulso de producción renovable de autoconsumo en la edificación privada.**
- **Edificios municipales eficientes y con producción de energía renovable de autoconsumo, impulso presupuestario y de recursos humanos.**

En este ámbito de la energía, se plantea el impulso de las siguientes acciones por parte del Ayuntamiento para hacer frente a los objetivos de la Declaración de Emergencia Climática de Donostia:

4.3.1.

Energía local renovable.

Presupuesto extraordinario para el impulso de la producción de energía renovable en la ciudad. Principalmente mediante la instalación de paneles fotovoltaicos en edificios municipales. Para poder cumplir con los compromisos ambientales en este caso resulta imprescindible la implementación del proyecto de District Heating de anoeta y el proyecto de instalación fotovoltaica de San Marcos. Sin estos proyectos, la consecución de los objetivos municipales es prácticamente imposible. Todo esto habrá de replantearse de acuerdo con la situación económica municipal derivada del impacto de la pandemia.

4.3.2.

Programa de rehabilitación de viviendas con baja eficiencia energética y escasos recursos económicos.

En San Sebastián, la actividad ejercida en los edificios (residencial + servicios) supone el 35,3% del total de las emisiones de CO₂ producidas en la ciudad (dato de 2018). Asimismo, entre los objetivos aprobados por el municipio en el Plan de Acción Klima 2050 en junio de 2018 están, por un lado, la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero en el municipio de un 40% en 2030 y, por otro lado, reducir en más de un 80% las emisiones GEI para 2050, con un horizonte de más de un 80% de edificios con alta eficiencia energética.

Ante esta fotografía, es evidente que la rehabilitación energética de los edificios es una labor necesaria y esencial para alcanzar los objetivos que nos hemos puesto como ciudad y administración. Así, actualmente, desde Medio Ambiente se trabaja para reducir el consumo energético de los edificios de la ciudad y, en consecuencia, en la reducción de las emisiones de CO₂ que éstos producen.

En la UE, alrededor del 75% de los edificios existentes son ineficientes desde el punto de vista energético (y fueron construidos antes de que la legislación sobre el rendimiento del edificio estuviera en vigor). Es prioritario aumentar el rendimiento energético de los edificios para desplegar la eficiencia energética y las energías renovables a un ritmo mucho más alto, especialmente dado que el 80% de los edificios actuales todavía estarán en uso para 2050 y que solo el 1% (en promedio) de los edificios actualmente se someten a rehabilitaciones cada año. Esta tasa necesitará al menos duplicarse para alcanzar los objetivos de eficiencia energética, energías renovables y clima de la UE.

En el caso de Donostia, para conseguir alcanzar los objetivos del plan Klima DSS 2050, en materia de rehabilitación de viviendas con criterios de eficiencia energética, habría que ir mucho más allá de la tasa actual, que se sitúa en un 2,5% aproximadamente.

Esta tasa no significa que todas las intervenciones suponen la rehabilitación de esas viviendas hasta un nivel B de calificación energética. Muchas de ellas no alcanzarían la calificación B. Se puede estimar que la mitad más o menos podrían ser B, lo cual nos sitúa en una tasa real del 1,25%. Un poco por encima de la media Europea.

Por todo ello, se propone la constitución de un grupo de trabajo interinstitucional para potenciar la rehabilitación energética de viviendas en los grupos de personas económicamente más vulnerables. Especialmente impulsar la renovación de grupos de viviendas construidas en las décadas de 1940 a 1980. Para ello, será necesario actuar a escala de barrio o distrito, implementando oficinas de proximidad y acompañando las actuaciones a una política financiera adecuada, modelo PACE, o similar.

Además de esto, próximamente se aprobará una nueva Ordenanza de Eficiencia Energética en la Edificación. La Ordenanza en vigor data del año 2009. Este hecho, unido a la aprobación del nuevo Código Técnico de la Edificación y otras normas de carácter Regional y Europeo, hace que la norma actual resulte obsoleta. Asimismo, los objetivos de este plan necesitan de una norma mucho más ambiciosa y exigente. Por ello se ha redactado y se pretende aprobar en breve esta nueva Ordenanza.

Respecto a la Ordenanza de Eficiencia Energética de los Edificios, en 2019 se informó en 185 expedientes urbanísticos de rehabilitación (denominados "Obras Menores"). De los cuales, a fecha de 8/04/2020, 151 obras habían obtenido el informe favorable para la licencia y 28 aún no (las seis actuaciones restantes no estaban en el ámbito de aplicación de la Ordenanza).

De esas 151 obras mencionadas, 33 se corresponden a la rehabilitación de cubiertas, 65 a la rehabilitación de fachadas, 44 a la intervención conjunta de cubierta y fachadas, y, por último, 9 a intervenciones puntuales. En consecuencia, estas obras con licencia ha tenido afección sobre 1.839 viviendas del parque residencial de San Sebastián.

Para alcanzar ese 80%, en los 30 años que nos restan hasta el 2050, a grosso modo, estaríamos hablando de una tasa anual de renovación del parque edificatorio del 2,6% aproximadamente.

Esto es el doble de lo que se renueva en años de bonanza económica. A todo esto hay que añadir la incertidumbre provocada por la aparición de crisis económicas, tal y como ha sucedido con la COVID 19.

En el escenario post-COVID, el fomento de la rehabilitación se considera una línea estratégica a nivel europeo para el impulso de las empresas del sector de la construcción y la economía locales.

4.3.3.

Programa de impulso de producción renovable de autoconsumo en la edificación privada.

Para llevar esto a cabo es necesaria la implicación del Ente Vasco de la Energía y/o el IDAE con un programa de impulso a nivel nacional y autonómico. En Agosto de 2020 se ha publicado el Real Decreto 737/2020, por el que se regula el programa de ayudas para actuaciones de rehabilitación energética en edificios existentes.

4.3.4.

Edificios municipales eficientes y con producción de energía renovable de autoconsumo, impulso presupuestario y de recursos humanos.

- Continuar con la instalación de paneles solares fotovoltaicos en los edificios municipales como alternativa al Suministro de Electricidad de la red.
Con las instalaciones puestas en marcha en el 2020, tendremos instalada una potencia de 673 kW con una producción eléctrica que supone el 3,44% del consumo eléctrico total del Ayuntamiento (sin tener en cuenta organismos autónomos ni PMD).

Se han estudiado todas las superficies utilizables de:

- **Ayuntamiento:** Frontones, Polideportivos, Etxegintza, Escuelas e Hipódromo.
- **Gobierno Vasco:** Escuelas, Ambulatorios de Osakidetza y EKP
- **Añarbe:** Depósitos de agua
- **Mancomunidad de San Marcos:** Antiguo vertedero

Si se llevaran a cabo todas las actuaciones estudiadas:

Tendríamos una potencia fotovoltaica instalada de 12,3 MW y un potencial de producción eléctrica anual aproximado de 12.300 MWh que supone el 61,7% del consumo eléctrico del Ayuntamiento. Llevar a cabo todas las instalaciones tendría un coste de 15,2 M€.

Otras acciones que se deberían llevar a cabo en edificios municipales:

1. Cambio de calderas de calefacción

- se conseguirá una mejora en la eficiencia energética del 2,9%, con un coste aproximado total de 1,9 M€.

2. Sustitución de fluorescencia por LED

- se conseguirá una mejora en la eficiencia energética del 2,6%, con un coste aproximado total de 325.000 €.

Con estas dos acciones, si sumamos las rehabilitaciones integrales de edificios como Urdaneta o reformas como las que se están llevando a cabo en Ijentea y las de la envolvente de edificios municipales con el 23,6% estaríamos en una mejora de la eficiencia del 29,1%.

3. Alternativa al Suministro de gas natural:

Hay 2 posibilidades principales, optar por la biomasa o por la aerotermia. Se han hecho los cálculos con la opción de la biomasa. Con las 2 acciones propuestas se conseguiría superar el 32% de energía renovable.

- **Biomasa de pequeña escala:** Sustitución de 4 calderas de gas natural por calderas de biomasa con electrofiltro alimentadas por pellet.

Con estas acciones:

- se conseguirá una cuota de energía renovable del 8,6%, de la energía que actualmente se consume mediante el uso de gas natural en el Ayuntamiento, con un coste aproximado total de 600.000 €.

→ **Biomasa a gran escala:** Realización de un district heating para anoeta, para los siguientes edificios: Estadio de Anoeta, Josean Gasca, Velodromo, Fronton Karmelo Balda, Fronton Atano III, Miniestadio anoeta y Txuri Urdin (opcional).

Con estas acciones:

- se conseguirá una cuota de energía renovable del 29,7%, de la energía que actualmente se consume mediante el uso de gas natural en el Ayuntamiento y el PMD, con un coste aproximado total de 3,5 M€.

Respecto a la rehabilitación de edificios municipales, en 2019 abordamos una experiencia piloto con la rehabilitación energética de Katalina Erauso Ikastetxea (el edificio de guardería). En este proyecto, se implantaron medidas de alta eficiencia energética basados en los principios del estándar Passivhaus. Con esta intervención el edificio ha pasado de tener una calificación energética de clase E (en energía primaria) a clase A. El sector de la construcción de la UE es el mayor consumidor de energía individual en Europa, responsable de aproximadamente el 40% del consumo de energía de la UE y del 36% de las emisiones de CO₂ de la UE.

Por otra parte, para el año 2030 hay que rehabilitar 27 edificios municipales.
(Ver cuadro al final del capítulo).

Para ello se deberían rehabilitar unos, 3 edificios municipales por año; lo que supone aproximadamente una inversión total de 13 Millones de €. Con estas acciones se conseguirá una mejora en la eficiencia energética del 23,6%

En el siguiente cuadro se puede ver un listado de 27 edificios a rehabilitar energéticamente. No se han incluido edificios protegidos como el Ayuntamiento, Palacio Goikoa, Palacio del Duque de Mandas, ni edificios pendientes de rehabilitación como Urdaneta. Tampoco se han tenido en cuenta edificios que deberían rehabilitarse pero por ser relativamente nuevos, se estima que deberían dejarse para una segunda fase posterior a 2030, como el parque de bomberos, la escuela Amara Berri Morlans, etc.

Los edificios incluidos en esta lista son los de mayor consumo y por lo tanto, en los que mayor eficiencia energética conseguiremos.

Resumen de las reducciones potenciales de las acciones propuestas en edificios municipales :

- 1. Fotovoltaica:** Tendríamos una potencia fotovoltaica instalada de 12,3 MW y un potencial de producción eléctrica anual aproximado de 12.300 MWh que supone el 61,7% del consumo eléctrico del Ayuntamiento. Llevar a cabo todas las instalaciones tendría un coste de 15,2 M€.
- 2. Rehabilitación de la envolvente:** Se ahorrarían 372,39 toneladas de CO₂, que suponen el 23,6% de las emisiones debidas al gas natural
- 3. Cambio de calderas de calefacción (gas natural y biomasa):** Se ahorrarían 168,97 toneladas de CO₂, que suponen el 10,7% de las emisiones debidas al gas natural
- 4. Sustitución de fluorescencia por LED:** Se ahorrarían 135,12 toneladas de CO₂, que suponen el 2,6% de las emisiones debidas a la electricidad
- 5. District heating Anoeta:** Se ahorrarían 4.045 toneladas de CO₂, que suponen el 23,87% de las emisiones conjuntas del Ayuntamiento y el PMD, de las emisiones debidas al gas natural.

Los cálculos de reducción se han realizado con datos de consumo energético de 2018, por lo que previsiblemente la reducción que conseguiremos superará el 40% de las emisiones con los consumos de referencia de 1990 (o de 2005).

EDIFICIOS A REHABILITAR ENVOLVENTE

NOTAS	LOCALIZACIÓN	DIRECCIÓN	INF. ADICIONAL DEL CONTRATO	SUPERFICIE EDIFICIO	CONSUMO GLOBAL ENERGÍA PRIMARIA NO RENOVABLE [kWh/m ² año]	CALIFICACIÓN ENERGÉTICA GLOBAL EMISIONES DE DIÓXIDO DE CARBONO [kgCO ₂ /m ² año]
1	Alto de Errondo 2, Bajo	Recursos Humanos	Guardia Municipal	5247,16	195.09 D	46.52 C
2	Ps. de Martutene 48, Bajo 1	Educación y Promoción Social	Escuelas de Artolategi	3307	192.44 C	43.31 C
3	Ps. de Mons 3, Bajo	Bienestar Social	Centro de Acogida	1136,19	243,9 D	46,7 D
4	Aldakonea 1, Bajo 1	Educación y Promoción Social	Colegio Zuhaitz	3754,38	134.69 C	29.55 C
5	Ps. de Zarategi 48, Bajo Sp	Educación y Promoción Social	Escuelas	3533,75	228.53 D	54.21 D
6	Ferrerías 6, Bajo 1	Educación y Promoción Social	Escuelas Torre de Amara Berri	3858,95	188.09 C	45.07 C
7	Atarizar 22, Bajo 1	Educación y Promoción Social	Zuhaitzi Ategorrieta	3318,44	174.87 D	39.11 D
8	Txapinene 20, Bajo 1	Educación y Promoción Social	Escuelas	3497,02	206.46 C	46.92 C
9	Escolta Real 12, Bajo 2	Educación y Promoción Social	Ikastola Jakintza	6372	109.87 B	28.29 B
10	Ametzagaña 40, Bajo 1	Educación y Promoción Social	Colegio	2541,48	240.03 E	59.69 E
11	Cm. Aingeru Zaindaria 17, Bajo 2, IBAI	Educación y Promoción Social	Ikastola Ibai	3284	47.9 A	48.2 A
12	Av. de Añorga 27, Bajo 2	Educación y Promoción Social	Ikastola Amasorrain	1963,34	239.81 C	55.09 C
13	Cm. de Igara 90, Bajo	Mantenimiento y Servicios Urbanos	Parque Movil	1021	471.3 D	92.1 C
14	Baratzategi 19, Bajo	Educación y Promoción Social	Centro Enseñanza	3572,18	138.91 D	30.97 C
15	Pz. Lizardia 2, Bajo	Educación y Promoción Social	Centro Formación	1570,74	196.38 C	47.67 C
17	Ps. de Heriz 109, Bajo 2	Educación y Promoción Social	Ikastola Jakintza	1055,1	264.67 D	67.5 D
18	Javier Barkaiztegi 9, Bajo 6. Kattalin Haureskola (sin uso actual)	Educación y Promoción Social	Escuelas	450	199.6 B	33.8 B
19	Cm. de Darieta 18, Bajo 1	Educación y Promoción Social	Colegio Oleta	3315	194.88 C	49.77 C
20	Ederrena 21, Bajo 1	Educación y Promoción Social	Colegio Romualdo De Toledo	3340,95	150.25 C	33.68 C
21	Alto de Los Robles 15, Bajo 1	Educación y Promoción Social	Escuelas	1994,26	208.48 C	46.45 C
22	Azkaratene 14, Bajo 1	Educación y Promoción Social	Azkaratene	311	223 D	43 D
23	Ntra. Sra. del Pilar 22, Bajo 1	Educación y Promoción Social	Escuelas Colonia N.S. del Pilar	541,31	216.33 C	49.52 C
24	Jaialai 17, Bajo 1, Villa Salia	Educación y Promoción Social	Epa Egia	455,52	336.92 G	83.78 G
25	Ps. de Aiete 69, Bajo	Bienestar Social	Topagune	115	267.6 C	54.9 C
26	Konkorrenea 7, Bajo 1	Educación y Promoción Social	Escuela	1640	193.0 D	36.0 D
27	Ps. de Ulia 299, Bajo 1	Educación y Promoción Social	Albergue	576,65	539.72 B	120.49 B

- Se debería llegar a algún acuerdo con Industria del Gobierno Vasco en cuanto al cumplimiento de los objetivos marcados por estos últimos respecto a la Ley De sostenibilidad Energética y los altos costes de su implementación en la rehabilitación de los edificios municipales, dado que la inversión necesaria es inasumible por el presupuesto municipal.
- Resulta absolutamente necesario implementar un control de los consumos municipales, para lo cual es necesaria una herramienta informatica que centralice los datos que en estos momentos se encuentran divididos entre los distintos departamentos municipales. Esto último es asimismo una exigencia de la Ley de Sostenibilidad del País Vasco.

DEMANDA GLOBAL DE CALEFACCIÓN [kWh/m² año]	SUPERFICIE EN PLANTA	Nº DE PLANTAS	PERÍMETRO	SUPERFICIE APROX. FACHADA m²	SUPERFICIE APROX. CUBIERTA m²	REF. CATASTRAL	FINCA REF. CATASTRAL	AÑO DE CONSTRUCCIÓN	COSTE UNITARIO DE LA REHABILITACIÓN ENERGÉTICA
38.42 F	Ver	6	171,25	3082,5	#iValor!	8295140	6031956 P	2000	977.058,80 €
79.07 G	Ver	4	232	2784	1429	8494099	3210170 E	1975	529.433,93 €
63.4 E	591,8	4	150,86	1810,32	710,16	8497347	6036285 F	2004	303.020,84 €
67.86 G	1445,42	5	206,83	3102,45	1734,504	8397542	5125591 F	1977	1.205.562,80 €
35.07 D	1554,65	5	212,09	3181,35	1865,58	8496171	5072151 F	1990	1.184.674,73 €
67.3 F	Ver	5	190,5	2857,5	1538	8395124	5075771 M	1980-1987	1.175.768,13 €
75.54 F	1372,79	3	193,87	1744,83	1647,348	8497161	167062 K	1900	588.889,51 €
78.2 G	1471,83	4	203,78	2445,36	1766,196	8696078	5115208 U	1972	489.122,57 €
48.34 G	1427	5	231,4	3471	1712,4	8196081	5046227P	1983	1.319.316,39 €
67.01 F	1110,56	3	155,89	1403,01	1332,672	8396216	5072138 N	1971	302.392,99 €
54.5 G	1364,91	4	188,94	2267,28	1637,892	8094027	4030067 E	1980	455.196,62 €
75.65 F	761,19	4	138,26	1659,12	913,428	8193051	5118072 M	1985	637.464,63 €
265.7 D	450,4	1	85,69	257,07	540,48	7994018	6000684 W	2000	77.992,02 €
60.78 E	1151,27	3	176,85	1591,65	1381,524	8496210	5106312 U	1992	371.072,03 €
43.96 D	773	3	157,94	1421,46	927,6	7895037	6007019X	2003	457.785,75 €
68.72 E	368	3	114	1026	441,6	8196201	141527 S	1962	254.086,50 €
135.4 D	431	1	85	255	Local	8295131	4004555 H	1978	48.768,75 €
58.03 F		3	274	2466	1148				627.624,22 €
50.14 G		4	154,6	1855,2	891				384.256,66 €
93.83 G		2	236	1416	1167				359.457,39 €
113.3 G		3	82	738	380				156.597,10 €
82.79 F		2	58	348	380				82.009,60 €
113.55 F		3	74,28	668,52	308				136.690,37 €
142.2 D		3	119	1071	523,22				223.032,43 €
53.3 E		3	181	1629	310				217.436,45 €
57.05 G		1	200	600	550				170.259,50 €

- Otro objetivo sería la implementación de la compra, producción y venta de la energía mediante un sistema PPA (Power Purchase Agreement) o similar, que nos permita ampliar la producción, sin trabas de potencias distancias y ubicaciones, de energía eléctrica renovable.

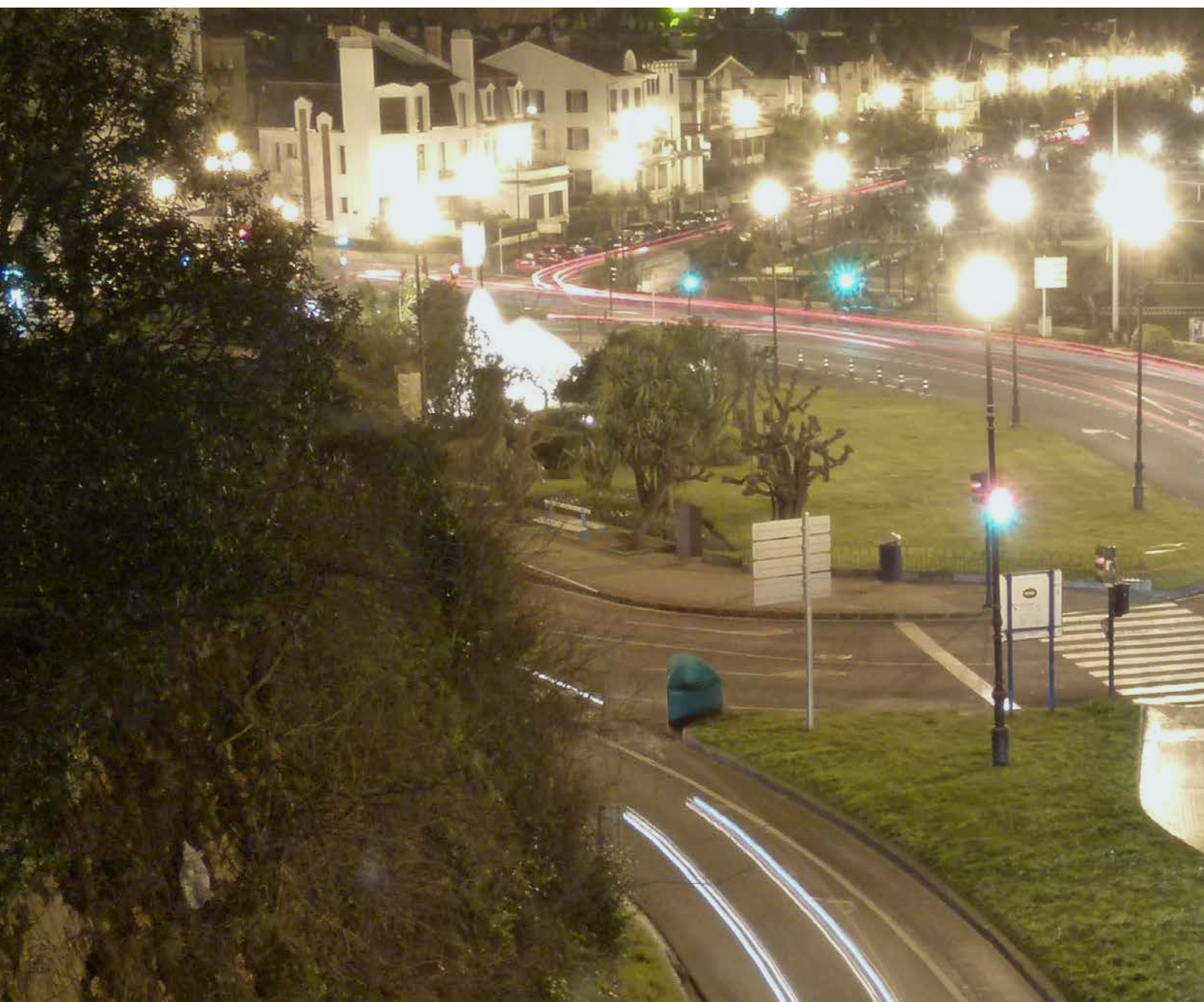
Además de estas líneas, se proponen dos nuevas:

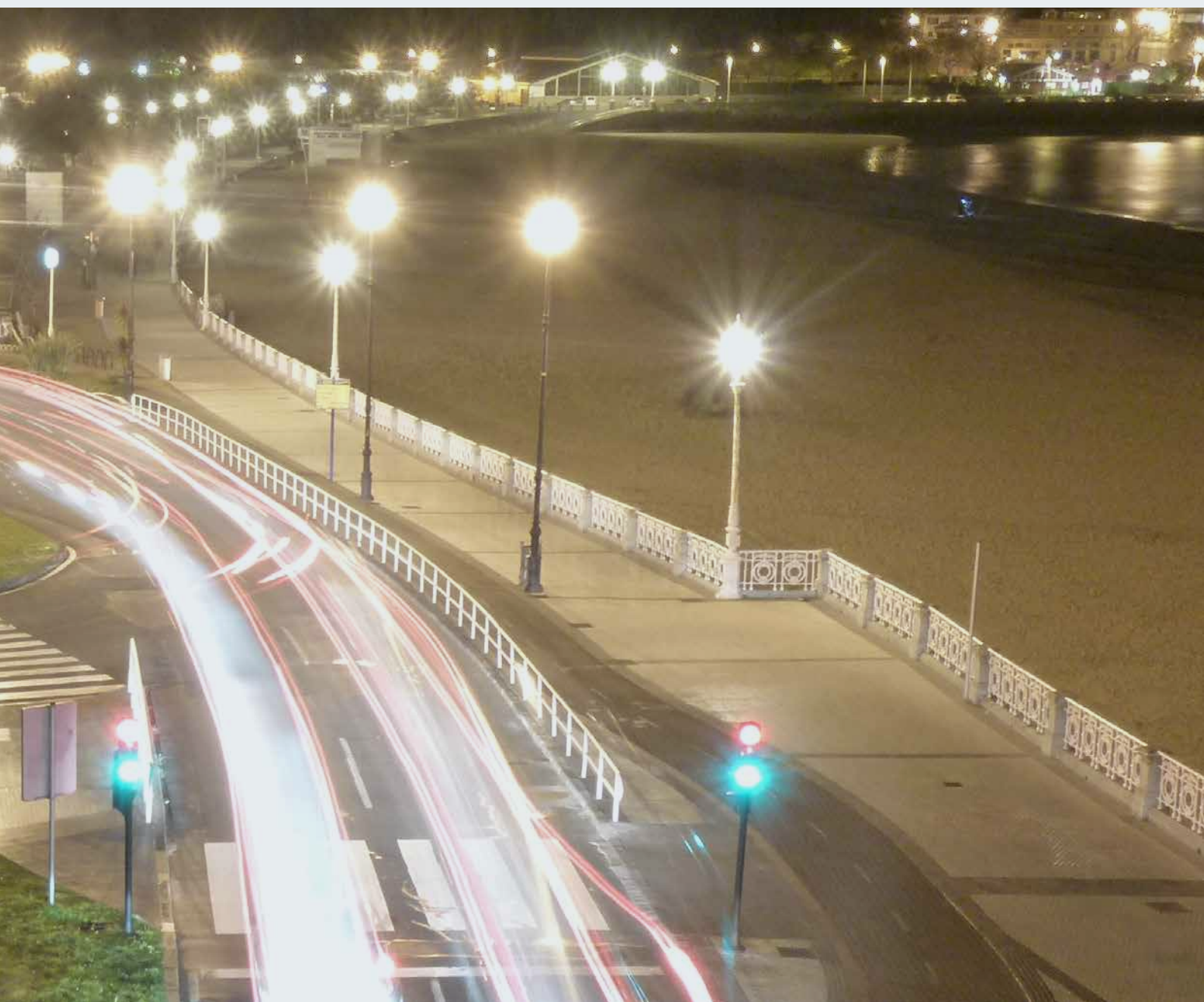
4.3.5.
Programa de impulso de rehabilitación de edificios del sector terciario con baja eficiencia energética

Analizar la posibilidad de incentivación de la rehabilitación con criterios de eficiencia energética de los edificios terciarios del municipio mediante programas de ayudas específicos.

4.3.6.
Mejora de la eficiencia energética de la iluminación exterior.

El consumo de energía eléctrica para iluminar la vía pública necesita seguir mejorando en eficiencia con la implementación de mejores equipos de iluminación y control.





05. | TERRITORIO



5.1.

Territorio y cambio climático

La ciudad como agrupamiento humano tiene una historia de 5.000 años, desde Ur. En nuestro entorno europeo, desarrollo humano ha ido ligado a crecimiento urbano. El mayor nivel de evolución económica y tecnológica se ha asociado íntimamente a un número creciente de ciudades y con una mayor dimensión de las mismas.

Si nos centramos en nuestra ciudad y en el período histórico contemporáneo, los últimos 200 años, desde el incendio de 1813, podemos confirmar esta regla. El tamaño de la ciudad ha ido unido a su desarrollo económico y a su progreso técnico y social. Este período se inicia con la reconstrucción de la ciudad después del desastre de las guerras napoleónicas, continúa con el derribo de las murallas y los ensanches de la segunda mitad del siglo XIX, se desborda con los nuevos barrios de las décadas de los 60 y 70 del siglo pasado, y tiene su culminación, en el último período de crecimiento urbano que se inicia en los años noventa y concluye en la primera década del siglo XXI.

Llamamos la atención sobre esta última fase de 1991-2008 porque en ella se da una expansión urbana notable. Surgen nuevos barrios residenciales (Benta Berri, Errotaburu, Riberas de Loiola, Intxaurrondo Sur, etc.), se crea una nueva tipología de polígonos terciarios (Miramón, Zuatzu e Igara) y se construyen centros comerciales fuera del continuo urbano (Garbera, Urbil, Belartza). Paradójicamente esta notable ocupación de nuevo suelo urbano no tiene su reflejo en el número de personas residentes. En 1990 éramos 184.000 donostiarres y en 2019 sólo contábamos 3.415 personas más.

Este fenómeno de expansión urbana sin crecimiento demográfico, es común a la última fase de desarrollo económico en España desde el final del franquismo. En Barcelona se ocupó tanta superficie urbana desde la fundación de la ciudad en época romana hasta 1975, como en los 25 años siguientes.

Las mismas personas ocupamos casi el doble de superficie. ¿Por qué?. Se superponen varios factores: reducción del tamaño de las familias y viviendas de mayor tamaño medio, especialización del suelo urbano, ocupación de la periferia con actividades logísticas que requieren mucho espacio, traslado a la periferia urbana de actividades tradicionalmente realizadas en los centros urbanos (oficinas, comercio, etc.), ocupación de terreno por infraestructuras de comunicación, fundamentalmente carreteras de alta capacidad, etc. En una generación pasamos de la plaza de abastos de barrio al hipermercado periurbano.

Ahora se trata de dar un giro radical en esta evolución. Hemos aprendido que la dispersión no es sostenible y que la ciudad compacta, la que pervivió en la península ibérica hasta nuestra integración en la Unión Europea, es más adecuada en términos de eficiencia energética, permite una accesibilidad a servicios y comercios más universal y es más saludable al basar sus desplazamientos en modos que no precisan de asistencia mecánica ni de recursos energéticos al margen del esfuerzo humano.

Se trata de diseñar una evolución de la ciudad en los próximos años que canalice las demandas de nuevas actividades ya sean residenciales o de actividades económicas hacia ubicaciones situadas en terrenos ya ocupados que han perdido su uso inicial o que precisan una reestructuración o que se encuentran en lo que se denomina vacíos urbanos.

Algunas de estas actuaciones ya se encuentran en marcha o están en el debate municipal: Infierno, Jolastokieta, Ciudad Jardín, Camino de Mundaiz, Cuarteles de Loyola, ...

Y algunas iniciativas de renuncia a urbanización de terrenos más o menos naturales ya se ha producido como en el caso de Antondegi. Otras como la expansión de Auditx Akular se encuentran en un estado de moratoria indefinida.

Pero no va ser una “revolución” sencilla. No solo parte de la sostenibilidad financiera de la economía consistorial está ligada a la ocupación de más territorio, también toda la práctica profesional y la cultura técnica de profesionales ligados al urbanismo, ha estado siempre orientada a un proceso de aprobación de planes que conllevaban la ocupación y urbanización de más y más territorio “virgen” o desordenado.

Del Ensanche Cortazar al Plan de 1962, a los nuevos planes de ordenación urbana de 1995 y 2010. Desarrollo urbano ha sido hasta ahora casi siempre ocupación de terreno no urbanizado.

Tenemos que echar a andar en otra dirección. Esta línea de trabajo tiene como objetivo final, de acuerdo con lo aprobado en Klima DSS 2050, no superar una artificialización del 45% del suelo municipal en 2030.



● Suelo artificializado

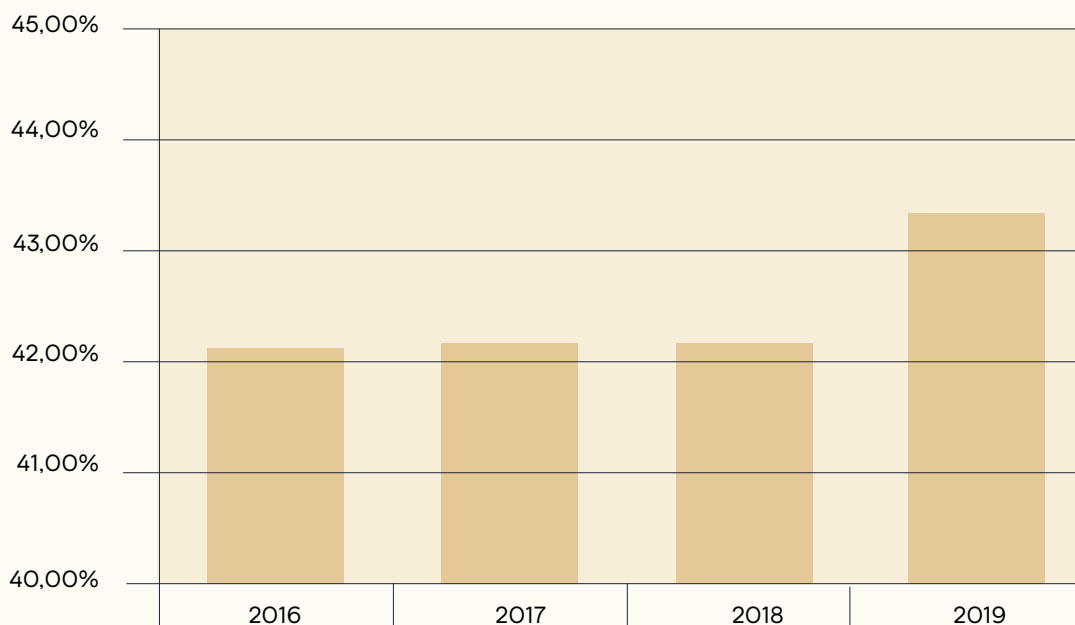
Fuente: Unidad Municipal de Información del Ayuntamiento

Según los datos aportados por la Unidad Municipal de Información del Ayuntamiento, del 2016 al 2018 se ha dado un incremento muy ligero de artificialización (0,05%) del suelo artificializado en el término municipal por el nuevo desarrollo urbanístico realizado en

Arbaizenea en 2017. El suelo artificializado en 2018 representaba el 42,21% de la superficie total.

Ese dato se elevó hasta el 43,39% en 2019 debido a los desarrollos efectuados en Eskuzaitzeta y en los campos de la Real Sociedad en Zubieta.

PORCENTAJE DE SUELO ARTIFICIALIZADO EN EL MUNICIPIO



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Unidad Municipal de Información del Ayuntamiento

A su vez, en 2018 el 27,53% de la superficie del municipio estaba protegida por el Plan General de Ordenación Urbana, de acuerdo a diferentes tipologías de figuras de protección.

La protección de la biodiversidad constituye otro de los objetivos o referencias para esta línea de trabajo. De forma específica, se busca proteger el 24% de la superficie del municipio, a través de una figura que vele por la conservación de la biodiversidad (Red Natura 2000, Parque Natural, Reserva de la Biosfera, etc.). En 2018 Donostia / San Sebastián contaba con un 15,8% de superficie protegida respecto a la biodiversidad (Lugares de importancia comunitaria, Áreas de interés natural, Áreas de protección de la fauna y Zonas de especial protección). Ese porcentaje no ha variado entre los años 2010 y 2018.

Inventario de emisiones y Territorio.

La planificación del territorio tiene un impacto crucial en el resto de sectores recogidos en el KLIMA DSS 2050, como pueden ser el de la energía y el de la movilidad. Por ello, las emisiones de Gases de Efecto Invernadero computables a este sector serían todas.

Entre 2016 y 2017 hubo un aumento importante en las emisiones de la ciudad. Durante ese periodo, según datos de EUSTAT, los sectores de actividad que más subieron en la ciudad (puestos de trabajo) fueron el de la industria y energía (5%) y el de la industria manufacturera (4,77%), actividades que contribuyen también al aumento del transporte.

En cuanto al sector residencial, cuyas emisiones no han parado de subir, en 2018 se contabilizaban 1.219 viviendas más en la ciudad respecto a 2016. A pesar de la tendencia negativa, el tipo de edificio nuevo que más crece es aquel que alberga entre 81 y 100 viviendas lo que favorecería un modelo de ciudad más compacta.

Entre 2016 y 2017 el sector servicios fue el que mayor incremento de emisiones tuvo en la ciudad aunque también es el que más bajó el siguiente año. En principio, el aumento no se corresponde con los puestos de trabajo creados (2,69%) y el número de establecimientos de la ciudad (-0,2%), por lo que las emisiones de este sector pueden responder a características específicas (tipo de instalaciones, medios de transporte...).

Algunas de las acciones desarrolladas en el ámbito territorio hasta la fecha son las siguientes:

- Inclusión de criterios climáticos y sostenibles en la enajenación mediante concurso público de 16 parcelas en el ámbito urbanístico Atotxa-Erreka en 2017 .
- Se diseñó y construyó una agroaldea dentro del proyecto Donostia Urban Lur con unidades disponibles para el emprendizaje agrario entre 2016 y 2018.
- Gestión desde Etxegintza de ayudas a comunidades vecinales y particulares para la rehabilitación de viviendas y edificios residenciales entre 2016 y 2018. Dentro de las ayudas se reservaba una dotación para la mejora de la eficiencia energética

En lo que a **Adaptación al cambio climático** se refiere se han desarrollado diversas acciones, desde la aprobación del Plan de Adaptación en 2017. Algunas de estas, en lo que a mejora del conocimiento para la adaptación del municipio se refiere, son:

- Estimación de los impactos del cambio climático en las playas del municipio, centrando la atención en los efectos del oleaje extremo y la subida del nivel del mar.
- Mejora de la información para prevenir situaciones de emergencia por oleaje extremo y por inundaciones y mejora de la información a la ciudadanía con la colocación de un mareógrafo y el desarrollo de una app.
- Análisis del impacto del cambio climático en los servicios e infraestructuras críticas del municipio y definición de medidas de adaptación para la mejora de la resiliencia del sistema urbano frente a los efectos del cambio climático.
- Estudio hidráulico e hidrológico de las regatas y vaguadas del Polígono 27, con el objeto de modelizar la carga que puede entrar en la red de saneamiento en esta zona.
- Realización del mapa térmico de la ciudad en base a los datos de la ola de calor del 2003, situación que se prevé asimilable a un verano

promedio en 2040. Crear un modelado del clima urbano es una herramienta cada vez más relevante para la evaluación del impacto y la eficiencia de las medidas de diseño urbano destinadas a mejorar la resiliencia climática de las ciudades.

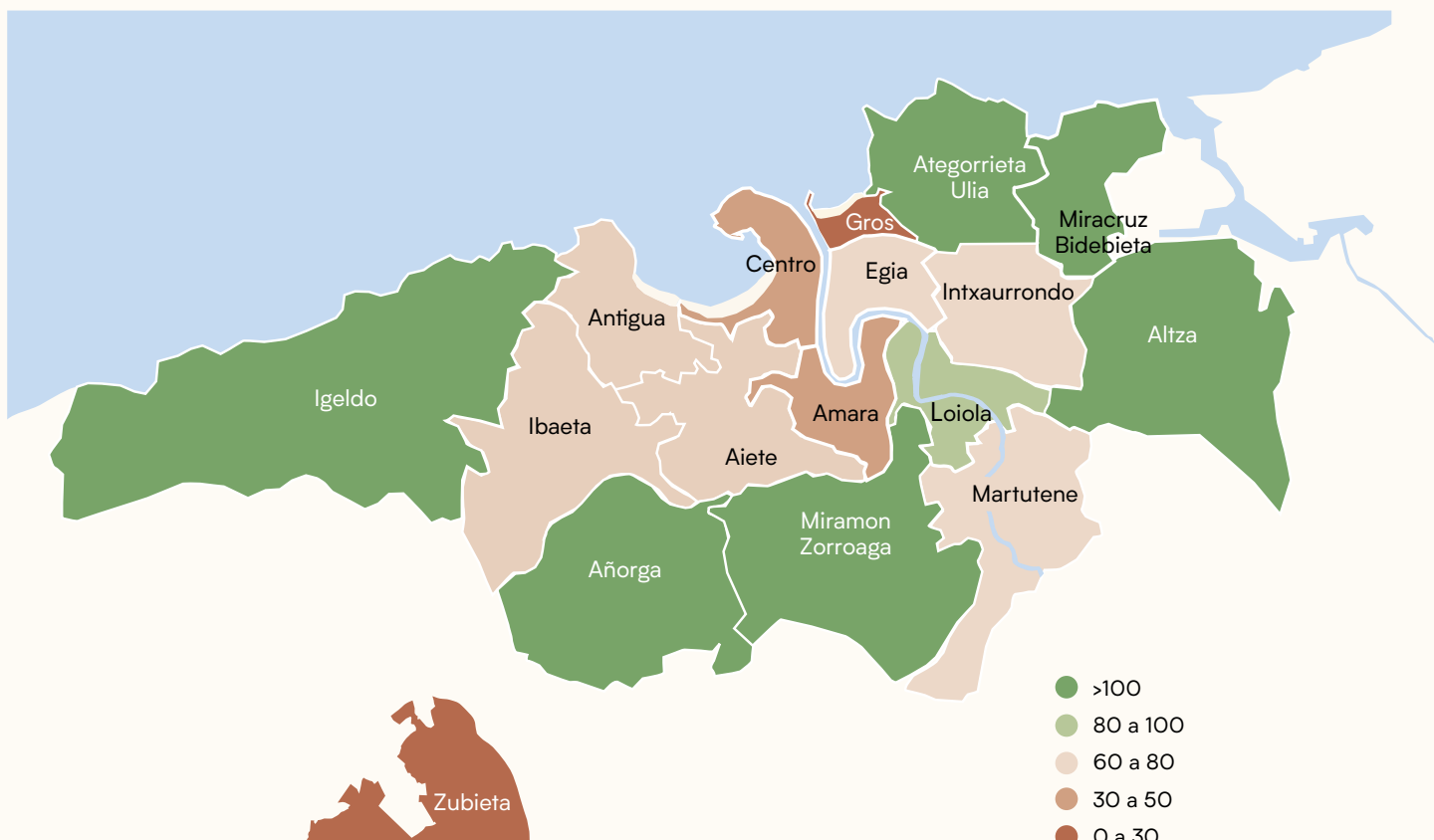
- Efectos del cambio climático en el entorno de las playas del municipio de Donostia / San Sebastián: los efectos derivados del cambio climático pueden dar lugar a un aumento de la erosión de los arenales e intensificar los eventos de inundación costera, generando un impacto negativo en términos socioeconómicos y biológicos. El objetivo principal de este estudio es evaluar el impacto del cambio climático (ascenso del nivel del mar) en las playas de Ondarreta, La Concha y La Zurriola del municipio de Donostia / San Sebastián cuantificando los efectos de inundación, la variación en las características del rebase y los cambios en altura de ola a pie de las estructuras del entorno urbano de las playas, teniendo en cuenta además los efectos del aumento del nivel del mar sobre el perfil de playa (cotas de la arena y posición de la línea de costa).

Dentro de las acciones de adaptación, son de especial interés los de renaturalización y fomento de infraestructuras verdes. Esta línea de trabajo tiene como objetivo un incremento de un 15% en 2030 de la superficie verde y permeable en edificaciones y espacio público consolidado.

Para realizar el seguimiento de este objetivo se utiliza el indicador de espacio verde por habitante (m²/habitante). Así, según los datos Unidad Municipal de Información en 2018 la superficie verde como media por habitante en la ciudad era de 69 m². No se dispone de datos de años anteriores pero tomando como base este dato en 2030 habría que alcanzar una superficie de 79 m² por habitante.

Hay que destacar que los datos varían mucho entre unos barrios y otros pero en 2018 los barrios con menos superficie verde eran Gros, Amara Berri y el Centro.

ESPACIO VERDE POR HABITANTE POR BARRIO



En cuanto a las acciones que se han desarrollado en este ámbito se encuentran las siguientes:

- Eliminación de una presa pequeña en la regata de Igara y de 7 presas pequeñas en Artikutza
- Renaturalización de la regata de Basozabal y Avance de proyecto para la renaturalización de la regata de Igara.
- Diseño de proyecto de renaturalización de Errekabetxulo
- Elaboración del Proyecto de ampliación de las huertas de Marrus y del Anteproyecto de instalación de huertas en Riberas y en Txomin
- Elaboración del proyecto de reverdecimiento de Gros y Centro

Asimismo, se está participando en un LIFE Integrado sobre adaptación denominado URBANKLIMA en el que participan Gobierno Vasco, las tres diputaciones, numerosos centros tecnológicos y ayuntamientos de la comunidad. En el marco de este Urbanklima se procederá a la renaturalización de Errekatzulo y a la recuperación del bosque de Oberán, que hasta recientemente era una plantación de Ciprés de Lawson.

5.2.

Medidas de Territorio en la DEC

En este ámbito se han establecido dos líneas de trabajo principales, ambas tienen un horizonte temporal más a medio y largo plazo pero con una importancia capital en la estrategia climática.

- **Nuevo Plan General con criterios climáticos.** Restringir la ocupación de nuevos territorios y renunciar a la ejecución de parte de los suelos clasificados como urbanizables en el Plan General de 2010. Introducir los objetivos de cambio climático, de adaptación a la crisis climática y de reducción de emisiones en el nuevo Plan General de Ordenación Urbana.
- **Estrategia de Soluciones Basadas en la Naturaleza (SBN).** Permeabilizar el territorio. Impulsar Soluciones Basadas en la Naturaleza (NBS) como cubiertas, patios y fachadas verdes en edificios. Establecer criterios de drenaje urbano sostenible en todas las nuevas urbanizaciones y en las reformas de espacio público y renaturalizar paulatinamente pequeños cauces que presentan alto grado de artificialización.

A continuación se enumeran las propuestas de actuación en este ámbito.

5.2.1.

Revisión del Plan General de Ordenación Urbana

Incluir criterios climáticos en la revisión del Plan General de Ordenación Urbana evolucionando de un planeamiento pensado para la expansión urbana a un plan de compactación urbana en el que se posibilite la accesibilidad a todos los servicios esenciales y se reduzca la longitud de los desplazamientos para que la mayor parte se puedan realizar andando.

Se deberá diseñar una estrategia a largo plazo, 2050, que ligada a los objetivos del Plan Klima, persiga una reconversión de elementos situados en la periferia urbana e incompatibles con los conceptos de cercanía o compacidad.

Para estos elementos habrá que buscar una reubicación en el continuo urbano o su integración en el sistema de transporte público urbano (Garbera, Miramon, Zuatzu, Belartza, Igara...). Este proceso desborda los límites temporales de un PGOU convencional (unos 10 años) pero encaja bien con la estrategia climática de largo plazo.

Además se deben desarrollar los trabajos necesarios que sirvan para alimentar la revisión del Plan General; actualizar el Plan de Adaptación, incorporar la cartografía de regatas como condicionante superpuesto e incluir criterios de sostenibilidad en las ordenanzas complementarias.

5.2.2.

Revisión de la gestión de licencias

Explorar las posibilidades para incluir la visión del cambio climático tanto desde el punto de vista de adaptación como el de mitigación en este tipo de permisos. La acción consistiría en la definición y aplicación de criterios y normativas climáticos en la gestión de las licencias urbanísticas y de actividad.

5.2.3.

Elaboración de una Estrategia de biodiversidad y de una Ordenanza de Protección de la Biodiversidad

Se elaborará una Estrategia sobre la Biodiversidad del Municipio que incluirá tanto la biodiversidad urbana, como el incremento de zonas con figuras de protección, lucha contra especies invasoras así como programas de mejoras de biodiversidad. En esta estrategia se contemplará asimismo, la mejora

de la renaturalización, el reverdecimiento y la conectividad (explicadas más abajo).

También se elaborará una Ordenanza de protección de la biodiversidad que servirá para incrementar el grado de protección de áreas de interés.

5.2.4.

Desarrollo de actuaciones de renaturalización de arroyos y regatas

Durante décadas se han llevado a cabo labores de artificialización de arroyos y regatas, labores que se ha comprobado no redundan ni en una mejora de protección frente a avenidas ni en una mejora de la biodiversidad. Por ello, en la actualidad, se está trabajando de la mano de UrAgentzia en renaturalizar estos hábitas. Este trabajo se está desarrollando, tomando como elemento base el Estudio Pormenorizado de Arroyos y regatas del municipio.

Tal y como se ha indicado con anterioridad se han realizado ya algunas actuaciones. No obstante, hay que seguir trabajando en esta línea con nuevas actuaciones en ámbitos como Errekatzulo en Belartza.

5.2.5.

Reverdecimiento de la ciudad

El estudio "Soluciones Naturales para la adaptación al cambio climático en el ámbito local de la Comunidad Autónoma del País Vasco" realizado en 2017, tomaba caso de estudio a Donostia / San Sebastián y apuntaba que aunque la ciudad cuenta con una superficie verde elevada, existen barrios, principalmente los de alta densidad situados en el centro, en los que la superficie verde es significativamente baja. Gros y el Área Romántica cuentan con un 4.5% y 6% de superficie vegetada respectivamente, cuando los barrios urbanos de alta densidad tienen un promedio de superficie

verde de un 15% (Ihobe, 2017). Es por ello que se han establecido estos barrios como prioritarios para potenciar el incremento de la superficie verde.

Por ello, en febrero de 2020 se ha terminado un estudio sobre como fomentar el reverdecimiento de los patios de manzana en los barrios del Centro y Gros y se estima interesante seguir trabajando en esta línea de acción. Las tareas a desarrollar con este fin incluirán el asesoramiento a la población, desarrollo de experiencias ejemplarizantes por parte de la administración, creación de una base de datos o inventario con la red de azoteas y patios verdes visitables de la ciudad. Esta base de datos se puede ligar con el seguimiento de las emisiones de CO2 mediante un mapa interactivo online.

También habrá que fomentar en la puesta en valor de los patios verdes y azoteas verdes y comunicar acerca de las medidas de regulación (subvenciones, reducción de impuestos) a agentes que puedan ser de interés, además de la ciudadanía en general: administradores de fincas, asociaciones de vecinos, comercios con patios, asociaciones de comerciantes, etc.

5.2.6.

Mejora de la conectividad en la ciudad

El municipio cuenta con numerosas áreas verdes y zonas rurales, algunas de las cuales están catalogadas como Zonas de Especial Conservación, pero a la vez existe necesidad de mejorar la conectividad entre estas áreas toda vez que se incrementa la biodiversidad urbana.

Recientemente se ha solicitado un proyecto Life para acometer esta actuación con el objetivo de conseguir una reconexión verde urbana que contribuirá a la mejora en la adaptación de la ciudad al cambio climático y a una mejora en cuanto a biodiversidad.

06.

|

ECONOMÍA CIRCULAR

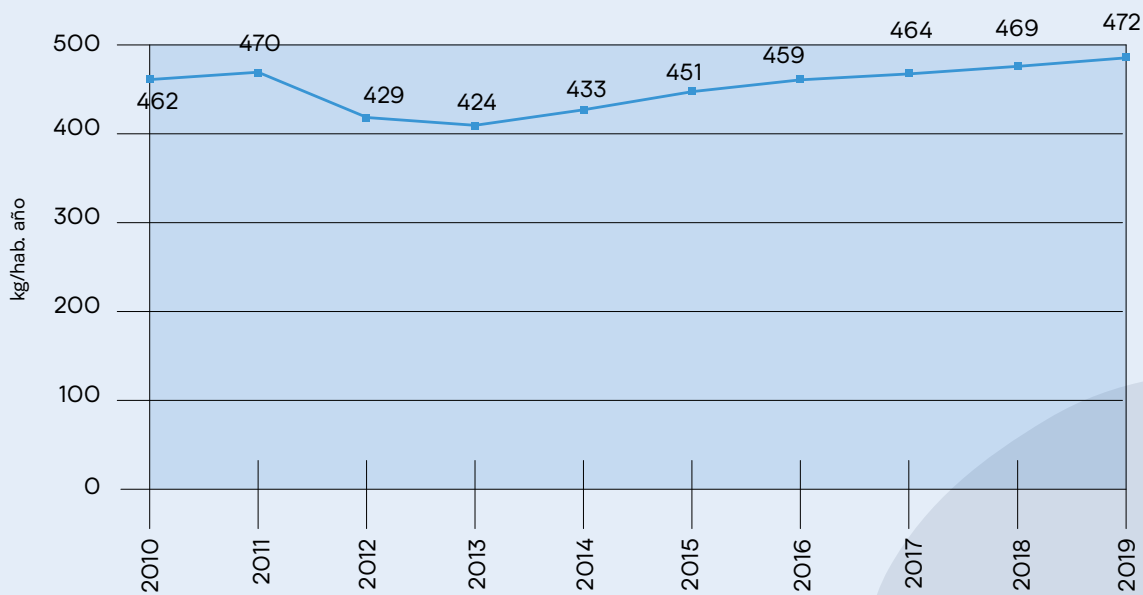


6.1.

Diagnóstico

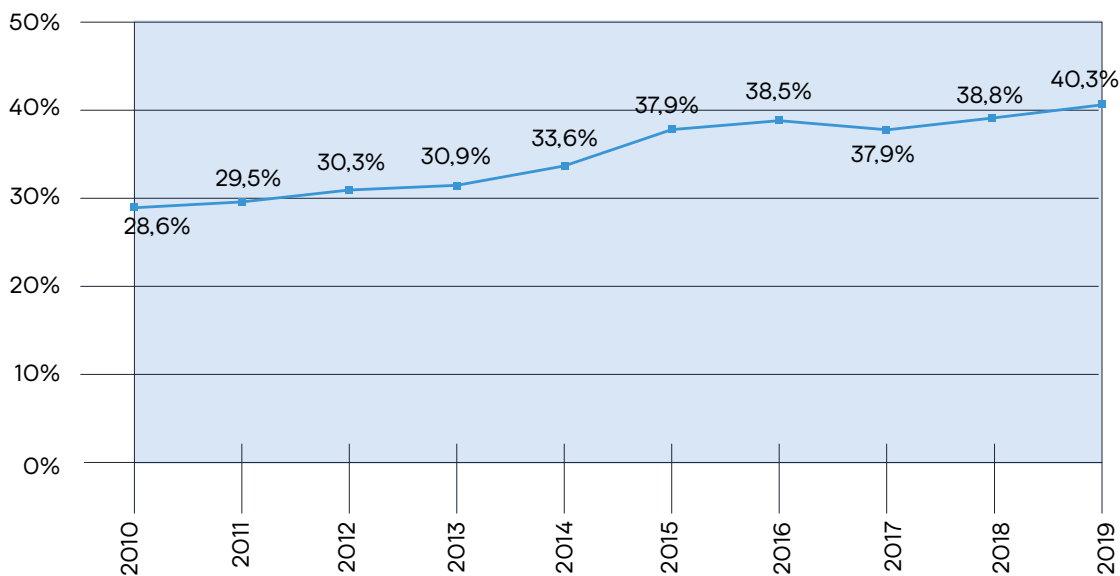
En lo que a diagnóstico de residuos de la ciudad se refiere, los datos de generación de residuos en los años 2010-2019 han estado muy ligados a la coyuntura económica. Así, durante la crisis de 2011 y años sucesivos, hubo un descenso en la generación de residuos, pero a medida que dejamos atrás la crisis, se recuperaron los niveles de 2010, y los valores han seguido creciendo de año en año.

RESIDUOS RECOGIDOS (KG/HAB. AÑO)



En cuanto a la recogida selectiva, esta se ha incrementado en casi 12 puntos porcentuales entre 2010 y 2019, principalmente gracias a la implantación de la recogida selectiva del biorresiduo, aunque también se ha incrementado significativamente la recogida selectiva de los envases y del vidrio.

RECOGIDA SELECTIVA EN EL ÁMBITO URBANO (%)



No obstante, estos porcentajes de recogida selectiva se encuentran lejos de los porcentajes de los objetivos establecidos tanto en el Documento Director de Residuos, el Klima DSS 2050 o en la Declaración de Emergencia climática.

La búsqueda de una solución adecuada en la gestión de residuos urbanos ha llegado a constituir un problema de primera magnitud política que llegó a trasladar una conflictividad social en algunos municipios guipuzcoanos. En San Sebastián no se alcanzó una tensión apreciable en este contexto gracias a un acuerdo político en la legislatura de 2011-2015 por la que se extendió el 5º contenedor a toda la ciudad.

Durante la legislatura pasada se creó una Comisión no Permanente de Residuos por decisión plenaria. En este marco, con la participación de todos los partidos municipales, se acordaron las líneas de la política municipal de residuos. Este acuerdo se reflejó en el Documento Director de Residuos elaborado en el Marco de la Comisión no Permanente de residuos y en el Plan de Agenda Local 21.

El Documento Director de Residuos, está imbricado en el Plan de Agenda Local 21 (2015-2022) y recientemente se ha terminado la evaluación del grado de implementación. El grado de implementación correspondiente a la línea 2. *“Impulsar la prevención y mejorar la gestión de los residuos fomentando la*

corresponsabilidad de la ciudadanía”, se encuentra en un grado de cumplimiento del 35% para el año 2019 (5º año del plan), ligeramente por debajo del promedio para el total del plan. Teniendo en cuenta un grado de implementación del 5% por año (se hace estimación de que la velocidad del grado de implementación sería similar a años anteriores, se podría llegar a un 55-60% para el final del plan. Este porcentaje está por debajo del grado de implementación final que se alcanzó en el II Plan de Acción de Agenda 21 (2008-2013) en la que se llegó a un 73%.

Algunas de las acciones que se han desarrollado en los últimos años son un diagnóstico sobre el despilfarro alimentario en la ciudad así como un plan de acción para reducirlo. También se ha desarrollado el proyecto *Donostia Sin Desperdicio* que tiene como objetivo reconocer aquellos establecimientos de hostelería que cumplen criterios de prevención, segregación de residuos y formación de los trabajadores.

Asimismo, se ha desarrollado un aplicativo informático para que las reservas de los restaurantes se realicen vía on-line con el objetivo de reducir la cantidad de residuos que se generan.

Por otro lado, se ha desarrollado una línea de trabajo con los eventos deportivos de la ciudad y con el Patronato de deportes para reducir los residuos que se generan.

Ligada a la estrategia alimentaria se ha realizado actuaciones como la de la encuesta sobre hábitos de consumo de la ciudadanía, en la que se han podido recoger conclusiones interesantes en este tema. Asimismo, se sigue con el impulso de las huertas urbanas de auto-consumo ecológicas.

Se siguen fomentando los puntos de compostaje comunitario y los de compostaje doméstico. En cuanto a la promoción de uso del quinto contenedor (y resto de contenedores de recogida selectiva) se ha realizado un estudio de la containerización de la ciudad y una propuesta de reorganización. Se ha acometido posteriormente la reorganización de contenedores en varios barrios de la ciudad, para facilitar la participación, aunque en la actualidad quedan varios barrios pendientes.

Se han colocado papeleras de recogida selectiva en todos los edificios municipales y se han realizado labores de sensibilización con el objeto de incrementar la prevención de residuos y reciclaje en el Ayuntamiento, así como promover la labor ejemplarizante del mismo.

Se sigue con la ambientalización de los pliegos de condiciones que elabora el ayuntamiento y anualmente se incrementa el número de pliegos en los que se incluyen criterios ambientales.

Por otro lado, se ha realizado una experiencia piloto de recogida de residuos voluminosos a puerta que ha tenido muy buen resultado.

Pese a esta variedad de actuaciones, nos hallamos en una situación de estancamiento en los últimos cinco años. Para conseguir romper este impasse y acercarnos a los objetivos de porcentajes de recogida selectiva que ha aprobado el ayuntamiento en varias ocasiones y en distintos documentos, es imprescindible la introducción puesta en marcha de medidas relacionadas con la obligatoriedad de la separación de residuos, la introducción de sistemas electrónicos en el acceso al contenedor de resto y la extensión a toda la ciudad del plan de contenerización. En esta línea será necesario habilitar sistemas de seguimiento, como la tarjeta chip para el contenedor de rechazo y, realizar modificaciones jurídicas (actualización de ordenanza municipal).

En cuanto al inventario de emisiones se refiere, al y como se ha especificado con anterioridad, residuos suponen un 7,3 % del total de emisiones (inventario de emisiones 2018)

Cabe constatar que para el cálculo de emisiones de CO₂, en cuanto a residuos se refiere, la cantidad final es resultado de las emisiones derivadas del tratamiento final de la fracción rechazo así como de la parte correspondiente a recogida de envases, ya que se hace estimación del porcentaje de rechazo que suele estar presente en esta fracción.

En 2018, la cantidad de residuos recogidos selectivamente se incrementó un 3,7 % respecto a 2017, mientras que los residuos recogidos en masa (sin clasificar por la ciudadanía) descendieron un 0,28 %. En 2019, se ha observado un descenso del 1,7 % en la recogida de la fracción rechazo, lo cual ha supuesto una reducción de 981 toneladas de CO2 equivalente en el inventario de emisiones de gases de efecto invernadero.

6.2. Medidas de Economía Circular incluidas en la Declaración de Emergencia Climática.

En la DEC se recogen los siguientes puntos en cuanto a Economía Circular:

- **Alcanzar un 64% de recogida selectiva en 2025.** Extender el Plan de Contenerización a todos los barrios. Implantar la tarjeta de acceso también en el contenedor de resto.
- **Reducir la generación de residuos en un 10% sobre el total de 2010.**
- **Fomentar la compra de productos y servicios locales en el comercio local.**
- **Colaborar y apoyar las empresas de Economía Circular.**
- **Promover la cultura de reducción del consumo y fomentar un consumo responsable**
- **Establecer una red de huertos de auto-consumo.**
- **Impulsar decididamente la reducción del uso del plástico.**
- **Impulsar la compra y contratación sostenible en el Ayuntamiento.**

Los objetivos marcados en la DEC son más ambiciosos que los que establece el borrador de Ley de Residuos para el caso de la recogida selectiva pero no así para el caso de la prevención en el que el objetivo establecido en el Borrador es del 10% para el 2020 y 13% para el 2025.

6.3. Propuestas de actuación para el horizonte temporal 2020-2023.

Las acciones que sería imprescindible desarrollar en lo que queda de legislatura son las siguientes:

6.3.1. Recogida selectiva:

- **Containerización:** terminar con la containerización de todos los barrios, realizando campañas de información y captación de participantes en el 5º contenedor según se vaya desplegando el sistema.
- **Tarjeta de apertura en contenedor de rechazo:** prueba piloto de apertura del contenedor de rechazo con la misma tarjeta que el 5º contenedor y reorganización de ruta de recogida para disminuir frecuencia posteriormente, habrá que instaurar el sistema de apertura de contenedor rechazo en toda la ciudad.
- **Sensores volumétricos para optimizar rutas:** esta acción no va a redundar directamente en la mejora de la tasa de recogida selectiva pero puede permitir generar ahorros que pueden revertir el presupuesto para otras acciones.

- **“Papeleras” de recogida selectiva en la ciudad (2020-2021).** Aunque el potencial de recogida a través de papeleras es pequeño en relación a la recogida de contenedores, es importante transmitir la necesidad de separar siempre, independientemente de donde nos encontremos, en la calle, playa etc. por ello, se considera que esta acción contribuye a la sensibilización de la ciudadanía de forma importante.

6.3.2.

Prevención de residuos:

- **Recogida de voluminosos:** expansión de la experiencia de recogida de voluminosos, extensión a los barrios de Martutene y Loiola. Decisión sobre modelo de recogida coincidiendo con la revisión de los pliegos de contratación.
- **Despilfarro alimentario:** durante el 2019 se ha redactado el plan de acción y se han desarrollado de las acciones como la difusión del distintivo Donostia sin desperdicio en hostelería y comercio, implementación del sistema de reserva on-line de menú concreto. conviene extender este distintivo a sociedades gastronómicas y a grandes comedores, e incrementar el número de establecimientos de hostelería que participan en la experiencia.
- **Fomento de acciones de otras acciones del Documento Director:** Fomento de acciones de reducción de residuos como son el compostaje doméstico (se propone incrementar el número de familias que compostan en sus jardines) y el Donostiatruk.

6.3.3.

Fomento de compra de productos y servicios locales, colaboración con empresas de economía circular.

Estas acciones se impulsarán a través de la estrategia alimentaria urbana y el Cluster Guztiona.

6.3.4.

Fomento de la red de huertos de autoconsumo.

- Se impulsarán experiencias de huertos de autoconsumo imbricados en la trama urbana, así como experiencias de tejados y patios verdes.
- Se estudiará la posibilidad de desarrollar normativa que permita regularizar las numerosas parcelas de huertas legales existentes en el municipio.

6.3.5.

Estrategia para la reducción de plásticos.

- **Diseño de una estrategia para la reducción de plásticos.**

En la actualidad se está diseñando una estrategia con el objetivo principal definir un marco de trabajo de carácter estratégico que permita abordar la reducción de plásticos en la ciudad, en coherencia con su política de desarrollo sostenible y de cambio climático. Con este proyecto se pretende:

- establecer los mecanismos que permitan avanzar en línea con los objetivos marcados desde Europa y contribuir al cumplimiento de las metas establecidas por los objetivos de desarrollo sostenible (concretamente los ODS 12, 13 y 14) en el marco de la agenda 2030.
- aportar conocimiento sobre la problemática del plástico y sobre las alternativas para reducir su uso.
- concretar acciones a impulsar desde el ayuntamiento, en colaboración con los sectores y agentes clave del municipio, para avanzar hacia nuevos modos de consumo.
- dar a conocer a la ciudadanía la problemática del plástico (especialmente el de un solo uso) y promover un uso racional del mismo.

- **Reducción de residuos en fiestas y eventos.**

Durante el 2019 se ha realizando la ambientalización de dos carreras (15 Kilometroak y la San Silvestre) y se están estableciendo los requisitos mínimos para reducir la generación de residuos de este tipo de eventos y mejorar la gestión. asimismo, se han establecidos criterios para reducir residuos en las autorizaciones para carreras en el municipio y se propone hacer una evaluación del sistema de vasos reutilizables que se utilizan en fiestas para proceder a mejorar el mismo.

Así, antes del impacto de la pandemia de covid 19, esta línea de trabajo se estaba consolidando pero necesitaba todavía el implementarlo en todos los eventos deportivos y festivos de la ciudad. en un futuro se deberá retomar esta línea de trabajo.

- **Plastic free hotels y jarras en hostelería:**

Con el fin de reducir la generación de residuos de plástico en establecimientos hosteleros ya en 2004 se impulso una experiencia de sustitución de agua envasada por agua de grifo, con la campaña ¿el agua? en jarra, naturalmente. aunque la utilización de agua de grifo en este tipo de establecimientos ha sufrido un incremento en los últimos años, todavía hay mucho margen de mejora, por lo que se deberá de reforzar esta línea de actuación.

Asimismo, se pretende trabajar la reducción de plástico en el sector hotelero de la ciudad incluyendo también los alojamientos turísticos.

6.3.6.

Compra y contratación sostenible:

Se deberá seguir con esta línea de trabajo incrementando el número de pliegos ambientalizados, estableciendo también criterios para contratos menores y realizando un seguimiento sistematizado.

6.3.7.

Acciones generales.

- **Modificación de la ordenanza de recogida selectiva y la de biorresiduo:** debido a las modificaciones en legislación de residuos así como en los sistemas de recogida se considera imprescindible acometer la modificación de la ordenanza. es imprescindible que la nueva ordenanza recoja la obligatoriedad de participar en todas las fracciones de recogida selectiva.
- **Revisión de bonificaciones.** Según se vaya a nuevos sistemas y nuevo marco jurídico local que potencien la recogida selectiva, se considera conveniente realizar una reflexión en relación a las bonificaciones que se dan actualmente en función de la participación en la gestión del biorresiduo.
- **Transparencia e información.** Se propone la mejora en cuanto a la información que se trasmite a la ciudadanía en relación a los residuos, incluyendo información mensual en cuanto a la evolución de las diversas recogidas.
- **Seguimiento y sensibilización.** Se analizarán los datos de generación de residuos, recogidas selectivas y generación de biorresiduo. Se realizarán labores de información y sensibilización asociadas a cada línea de trabajo mencionada anteriormente y se valorará el impacto de las mismas en las recogidas selectivas.
- **Mejora de la prevención y gestión de residuos en actividades.** Tras la modificación de la ordenanza, en la que se deberán incluir apartados referentes a la obligatoriedad del depósito selectivo, por parte de actividades también, se realizarán labores de información, seguimiento y control para este tipo de actividades.

- **Impulso del uso de compost.** Tal y como se recoge en el borrador de ley de residuos, las autoridades competentes promoverán el uso del compost y del digerido que cumplan los criterios del apartado anterior, en el sector agrícola, la jardinería o la regeneración de áreas degradadas en sustitución de otras enmiendas orgánicas y como contribución al ahorro de fertilizantes minerales; y en su caso, el uso del biogás con fines energéticos, mediante la producción de electricidad y/o calor, preferentemente mediante cogeneración, o mediante la inyección de biometano en la red.



07.

|

MEDIDAS DE COMUNICACIÓN Y GESTIÓN



7.1.

Medidas de Comunicación y Gestión incluidas en la Declaración de Emergencia Climática.

- Potenciar la comunicación, información y sensibilización de la ciudadanía con el cambio climático enfocada hacia la acción y el cambio de hábitos, con una partida presupuestaria anual.
- Establecer objetivos de concienciación y acción sectoriales: “al cole sin emisiones”, “deporte sin emisiones”, “fiestas sin emisiones”,...
- Poner en marcha una herramienta de cálculo de emisiones transparente y ágil.
- Fomentar Planes internos de Cambio Climático de empresas y centros escolares del municipio.
- Elaboración de un informe–diagnóstico de todos los factores y actuaciones de competencia municipal que inciden en el cambio climático.
- Creación de una mesa política de seguimiento en impulso de la medidas contenidas en esta Declaración de Emergencia Climática.
- Crear una red de apoyo a la lucha contra el cambio climático a a que pueda adherirse la ciudadanía, empresas e instituciones.

7.2.

Gestión del Plan Klima DSS 2050.

Para el impulso de las medidas contenidas en el Plan se hace preciso la creación de algunos instrumentos de control y seguimiento. En parte serán herramientas técnicas y en parte órganos de debate técnico-político.

En la parte más técnica, se plantea una mejora de la herramienta del cálculo de emisiones de gases de efecto invernadero. La herramienta actual, diseñada por IHOBE-Gobierno Vasco, es de periodicidad anual y los datos de emisiones se procesan con un retraso de 18 meses del final del año evaluado. Se está trabajando en una herramienta propia, aunque ligada a la de IHOBE, que tenga una periodicidad más corta, trimestral, y con resultados visibles en un plazo más inmediato.

En el ámbito técnico se realizará un informe bianual sobre el grado de cumplimiento del plan y la realización de las propuestas contenidas en el mismo. Se complementará con el análisis de la evolución de las emisiones y su relación con las medidas aplicadas.

Como se recoge en la DEC, es precisa la constituir un ámbito de encuentro político donde se debata la marcha del Plan y las conclusiones y recomendaciones contenidas en el informe bianual con el objeto de introducir modificaciones en el desarrollo.

También se informará de la evolución del Plan Klima al Consejo Sectorial de Medio Ambiente.

7.3.

Comunicación, información y concienciación.

Dado el alcance de los objetivos del Plan Klima 2050 y su incidencia en los hábitos de vida de la ciudadanía, se hace imprescindible la puesta en marcha de líneas de actuación que faciliten información al conjunto de la población y que incrementen la sensibilización ante el calentamiento global. Objetivos como el de la movilidad o el de los residuos, incluso el de la eficiencia energética, no se van a poder alcanzar sin una participación activa y cotidiana de la ciudadanía.

Aunque será imprescindible la dotación de recursos económicos para el mantenimiento de canales de información y participación ciudadana, lo fundamental consistirá en la creación de una red de colaboración público-privada que se retroalimente de manera cómplice para la consecución de los objetivos climáticos. Todos los datos de los estudios de percepción nos indican que el nivel de preocupación en este terreno está por encima del 90%. Tenemos que promover el paso de la concienciación a la activación.

Entre las líneas de actuación que se propone, destacamos la realización en cada centro de trabajo o de enseñanza de un Plan Climático Interno con objetivos de reducción de emisiones en los ámbitos, de movilidad, economía circular y energía. El municipal está en proceso de elaboración.





08.

CONCLUSIONES

Sintetizando lo reflejado en el informe podemos afirmar que de mantener el nivel de actuaciones de la ciudad en lo relativo al control de emisiones de gases de efecto invernadero en la senda de los últimos años, difícilmente podremos alcanzar los objetivos comprometidos para el año 2030.

Aunque no disponemos más que del balance correspondiente a 2018, tampoco alcanzaríamos el objetivo de 2020 con la evolución existente hasta el mes de marzo. El impacto de la pandemia hará que probablemente haya una reducción de emisiones significativa en el año 2020 pero a un coste económico y humano absolutamente insostenible.

Por ámbitos, es la movilidad motorizada en base a combustibles fósiles, la que más contribuye a la emisión de CO₂ en la atmósfera donostiarra. Y eso pese a las numerosas y variadas actuaciones que ha realizado la ciudad en las últimas tres décadas para potenciar la movilidad peatonal, ciclista y el transporte público. No ha sido suficiente, se requieren medidas de mayor potencia y coherencia. A la vez que se peatonalizaban calles o se abrían bidgorris, se ejecutaba una política de aparcamientos subterráneos de rotación que mantenía o fomentaba el acceso en coche al centro de la ciudad.

A mayores males, mayores remedios. Dado que es el ámbito que provoca mayores emisiones, es en el que deberíamos centrar los esfuerzos inmediatos. Además, en el horizonte 2030, es el único en el que se puede lograr una reducción sustancial en el plazo de una década. El menú de medidas lo conocemos: ciudad para peatones con vehículos a bajas velocidades, mayor protagonismo de la bicicleta y el transporte público. La puesta en marcha de un Plan Climático de Calidad del Aire y la entrada en servicio de la variante ferroviaria de Euskotren-ETS, pueden ser los hitos que cimienten un cambio de modelo de movilidad en la ciudad y en el área metropolitana.

El ámbito de la energía es el segundo más relevante con un 35% de las emisiones generadas por el consumo de electricidad en hogares y sector servicios, y por la energía empleada en calentar agua y acondicionar térmicamente los edificios. En este caso nos enfrentamos a una carrera de larga distancia. En la perspectiva de tres décadas hasta 2050, tenemos que conseguir rehabilitar energéticamente la mayor parte del patrimonio edificado. Es preciso concertar con todas las administraciones, en especial con el Gobierno Vasco, y con el sector privado de la construcción una estrategia de actuación que permita triplicar el volumen de viviendas y oficinas rehabilitadas anualmente. El reto es técnico y financiero. Ni siquiera las administraciones públicas están respondiendo con ritmo suficiente a las exigencias que nos hemos marcado, en especial a través de la Ley de Sostenibilidad Energética. El reto es establecer una financiación estable y también sostenible durante los próximos treinta años.

En el ámbito que hemos agrupado bajo el nombre de Territorio, lo más sustancial es el cambio de paradigma, de una ciudad que solo sabe expandirse para desarrollarse a una que decide renunciar a la ocupación de más terreno para concentrarse en el suelo ya artificializado y ordenar un desarrollo en el interior de la urbe edificada. Una revolución. Señalar dos horizontes de actuación. Una primera fase que se debe concretar en la revisión del Plan General, y en la que se debe reflejar esta nueva visión de una ciudad más compactada, en la que se incluye como uno de los criterios centrales de planificación el reto climático. Y una segunda fase, con el horizonte 2050, en la que se planifique la recolocación de algunas actividades hoy asentadas en la periferia, fuera del continuo urbano y de su integración adecuada en la red peatonal y de transporte público donostiarra o metropolitana.

En lo referente a Economía Circular, nos gustaría poner en valor el Documento Director de Residuos que se redactó al final de la pasada legislatura y que contó con el acuerdo de todos los grupos políticos municipales. Se trata de seguir las líneas marcadas en este documento, y romper con el estancamiento en la tasa de reciclaje. No conseguimos superar la barrera del 40%. Las tareas más inmediatas: culminar el plan de contenerización de la ciudad, hacer obligatoria la recogida selectiva incluyendo la basura orgánica e introducir el acceso con control electrónico al contenedor de resto. Localidades guipuzcoanas con condiciones similares a la nuestra ya han transitado por este proceso con resultados notables.

Si en el primer año de legislatura se percibía una pérdida de impulso municipal en la lucha contra el cambio climático, las consecuencias de la pandemia, tanto por el imprescindible desvío de recursos económicos con este fin, como

por la concentración de los esfuerzos políticos y técnicos municipales en encarar esta situación extraordinaria, ha obligado a dejar en suspenso muchos de los objetivos de la legislatura, entre ellos el reto climático. Ahora es preciso recomponerse y volver a dirigir la mirada a otros ámbitos más allá del Covid-19 aunque teniendo en cuenta sus consecuencias.

Si no somos capaces de liderar y proponer proyectos y actuaciones para resolver esta triple crisis sanitaria, económica y climática, perderemos también las oportunidades que se pueden generar con el impulso de la respuesta europea y los fondos económicos que con estos fines se están habilitando.

Aunque en la distancia corta de la Historia es muy difícil ver con perspectiva, la acumulación de fenómenos climáticos extremos, el incremento de incendios en todas las latitudes del Planeta y las crisis sanitarias provocadas por el Covid-19 de la que estamos siendo testigos, nos permiten sospechar que la Tierra ya se encuentra en la fase de crisis de calentamiento global originada por la emisión de gases de efecto invernadero generada por la actividad humana en los últimos 200 años.

Ya no hay duda de que el género humano está en rumbo de colisión con la Tierra. Ahora se trata de reducir la velocidad del impacto y de que el Ayuntamiento de Donostia / San Sebastián y el conjunto de la ciudad en todos sus niveles de responsabilidad tengan un papel digno.

Dirección de Salud y Medio Ambiente



09.

|

ANEXOS DECLARACIÓN DE EMERGENCIA CLIMÁTICA

La contribución de Donostia/San Sebastián a la estabilización del clima.

La comunidad científica ha constatado durante 2019 que con las tendencias actuales de emisión de gases de efecto invernadero se va a producir una profunda alteración del sistema climático terrestre, incluyendo un incremento de la temperatura en la Tierra a niveles que conllevarán afecciones catastróficas para todos los seres vivos. En consecuencia hace un llamamiento planetario para acelerar los planes de reducción de emisiones de estos gases, en especial en aquellos países más desarrollados económica y tecnológicamente que pueden estar en condiciones de actuar de tractors y ejemplo para el resto de la comunidad internacional.

Los últimos informes del Panel Intergubernamental del Cambio Climático (IPCC) alertan de una aceleración sin precedentes en el calentamiento climático. Las emisiones de dióxido de carbono (el principal gas responsable del Cambio Climático) se han duplicado desde 1990 y siguen creciendo alcanzado las 415 partes por millón en la atmósfera, la mayor concentración en los últimos 3 millones de años. La temperatura media del planeta ha aumentado ya 1º C respecto a la temperatura preindustrial y 1 millón de especies de seres vivos están amenazadas, incluida la especie humana.

Asimismo, los informes concluyen que el límite que no debe sobrepasarse, adoptado en el Acuerdo Internacional de París (2º C de aumento de la temperatura media mundial por encima de la temperatura preindustrial) es demasiado arriesgado y proponen adoptar como nueva línea roja los 1,5º C. Advierten que de mantenerse las emisiones actuales, para 2030 se podría rebasar esa temperatura límite, y alertan de los impactos, muy graves y generalizados, que ocasionaría, tanto sobre las poblaciones humanas, como sobre los ecosistemas.

A la vista de estos datos, parece que todo lo que se está planificando en materia de reducción de emisiones no es suficiente para evitar que el Cambio Climático alcance un nivel catastrófico, y a esta situación se podría llegar en un período de entre 10 y 30 años. Se constata por tanto, la necesidad de realizar esfuerzos mucho mayores y hacerlos mucho más rápido.

El Cambio Climático es ya un fenómeno del presente, sus efectos están observándose en múltiples facetas de nuestras vidas. Nos habla por tanto del pasado y del presente pero, sobre todo, apela a nuestro compromiso con el

futuro. Está afectando de manera desigual tanto a los diferentes países y continentes, como al interior de cada sociedad. Países vulnerables, áreas vulnerables, colectivos vulnerables; el reto climático requiere una reflexión sobre la equidad en el reparto de las cargas y responsabilidades. Una perspectiva de equidad inédita, pues ha de extenderse a las generaciones futuras, las que van a vivir con los efectos más agudos de la alteración climática.

El conocimiento existente sobre el cambio climático alerta sobre los daños ambientales y el deterioro de las condiciones de vida que se van a producir en las próximas décadas si no se varía el rumbo de nuestro sistema social y económico. La subida de la temperatura media del planeta, los fenómenos climáticos extremos (olas de calor, eventos climáticos extremos, sequías, etc...) inundaciones y la elevación del nivel del mar están ya, y van a estar cada vez con más intensidad, en el centro de los conflictos humanos.

La emisión de gases de efecto invernadero se produce en todas las facetas de nuestras vidas y, en consecuencia, la lucha contra el cambio climático ha de desplegarse en todos los ámbitos y actividades; desde la manera de desplazarnos y desplazar bienes, hasta el modo de calentar o iluminar las edificaciones, pasando por el consumo, los residuos y el estilo de nuestra alimentación. En cada uno de esos ámbitos deben establecerse políticas de reducción, pues el éxito solo puede llegar de un esfuerzo colosal en actuar en todos los lugares y con todas las emisiones.

El Ayuntamiento y la ciudad de San Sebastián no pueden permanecer al margen de este llamamiento de la comunidad científica en su papel de alertar a la Humanidad de la situación de emergencia en la que se encuentra nuestro planeta, nuestra casa. Conscientes de nuestra responsabilidad y nuestra posición privilegiada

nos hacemos eco del llamamiento científico y nos comprometemos a acelerar la puesta en marcha de medidas destinadas a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en nuestro territorio. Los objetivos y actuaciones establecidos en el Plan Klima DSS 2050 deben ser revisados para adelantar su cumplimiento e incrementar los recursos económicos destinados al mismo.

No obstante, somos conscientes de que este esfuerzo para incrementar el ritmo de reducción tiene una componente pública y otra privada, atañe por tanto a los gobiernos en sus diferentes niveles y a sus regulaciones, pero también a la ciudadanía y sus comportamientos individuales o familiares. El compromiso del gobierno local es una pieza imprescindible, pero se sustenta en el apoyo de las personas y las organizaciones, colectivos y agentes sociales y económicos de todo tipo, más allá de una legislatura, más allá de un ciclo político. Requiere también la implicación de cada donostiarra para transformar nuestros hábitos en movilidad en generación de residuos, y en consumo de electricidad y gas.

Declarar la emergencia climática implica asumir el cumplimiento de compromisos políticos reales y vinculantes, mucho más ambiciosos que los actuales, con la consiguiente asignación de recursos para hacer frente a esta crisis. Una hoja de ruta vinculante capaz de garantizar las reducciones de gases de efecto invernadero anuales necesarias, abandonar los combustibles fósiles, apostar por una energía 100% renovable y reducir a cero las emisiones netas de carbono lo antes posible, de manera urgente y prioritaria en línea con las indicaciones del informe del IPCC para limitar el aumento de las temperaturas globales a 1,5°C. Un estado de emergencia implica redirigir los recursos disponibles de nuestro Ayuntamiento y nuestra ciudad para afrontar la crisis climática con los problemas asociados que conlleva.

En Donostia / San Sebastián a 20 de marzo de 2020

Propuesta de actuaciones unidas a la declaración.

Movilidad

- **Caminando.** Establecer la movilidad peatonal como prioridad en el esfuerzo de mitigación del cambio climático en la ciudad. Trasvasar un 50% de los desplazamientos internos actuales en automóvil privado a modos de transporte más sostenibles, especialmente la marcha andando. Programa Donostia Camina
- Poner en marcha **Donostia 30**, estableciendo un límite de velocidad máximo de 30 kilómetros/hora en todas las vías urbanas excepto en los ejes principales del transporte público y en las vías de acceso a la red viaria de alta capacidad .
- **Establecer un Plan Climático de Calidad del Aire** en la ciudad. En coordinación con las obras de la pasante ferroviaria y su puesta en marcha, poner en marcha medidas de priorización del transporte público en superficie y de limitación de acceso de los vehículos motorizados privados a las zonas centrales de la ciudad en especial a los que mayores emisiones producen.
- Potenciar los **vehículos ligeros eléctricos de movilidad urbana:** bicicletas, patinetes y motocicletas.
- **Programa de sustitución de taxis, motos y vehículos de distribución de mercancías por motores eléctricos.**
- Vehículos municipales limpios y flota eléctrica de Dbus para 2030
- **Mejora de la red de bidegorris y del sistema de transporte público.**
- Implementar un **Plan Interno de Cambio Climático en el Ayuntamiento**

Energía

- **Energía local renovable.** Presupuesto extraordinario para el impulso de la producción de energía renovable en la ciudad
- **Programa de rehabilitación de viviendas con baja eficiencia energética y escasos recursos económicos.** Constitución de un grupo de trabajo interinstitucional para potenciar la rehabilitación energética de viviendas en los grupos de personas económicamente más vulnerables. Especialmente impulsar la renovación de grupos de viviendas construidas en las décadas de 1940 a 1980.
- **Programa de impulso de producción renovable de autoconsumo en la edificación privada**
- **Edificios municipales eficientes y con producción de energía renovable de autoconsumo, impulso presupuestario y de recursos humanos.**

Territorio

- **Nuevo Plan General con criterios climáticos.** Restringir la ocupación de nuevos territorios y renunciar a la ejecución de parte de los suelos clasificados como urbanizables en el Plan General de 2010. Introducir los objetivos de cambio climático, de adaptación a la crisis climática y de reducción de emisiones en el nuevo Plan General de Ordenación Urbana.
- **Estrategia de Soluciones Basadas en la Naturaleza (SBN).** Permeabilizar el territorio. Impulsar Soluciones Basadas en la Naturaleza (NBS) como cubiertas, patios y fachadas verdes en edificios. Establecer criterios de drenaje urbano sostenible en todas las nuevas urbanizaciones y en las reformas de espacio público y renaturalizar paulatinamente pequeños cauces que presentan alto grado de artificialización.

Economía Circular

- **Alcanzar un 64% de recogida selectiva en 2025.** Extender el Plan de Contenerización a todos los barrios. Implantar la tarjeta de acceso también en el contenedor de resto.
- **Reducir la generación de residuos en un 10% sobre el total de 2010.**
- **Fomentar la compra de productos y servicios locales en el comercio local.**
- **Colaborar y apoyar las empresas de Economía Circular.**
- **Promover la cultura de reducción del consumo y fomentar un consumo responsable**
- **Establecer una red de huertos de autoconsumo.**
- **Impulsar decididamente la reducción del uso del plástico.**
- **Impulsar la compra y contratación sostenible en el Ayuntamiento.**

Varios

- **Potenciar la comunicación, información y sensibilización de la ciudadanía con el cambio climático enfocada hacia la acción y el cambio de hábitos, con una partida presupuestaria anual.**
- **Establecer objetivos de concienciación y acción sectoriales: “al cole sin emisiones”, “deporte sin emisiones”, “fiestas sin emisiones”,...**
- **Poner en marcha una herramienta de cálculo de emisiones transparente y ágil.**
- **Fomentar Planes internos de Cambio Climático de empresas y centros escolares del municipio.**
- **Elaboración de un informe-diagnóstico de todos los factores y actuaciones de competencia municipal que inciden en el cambio climático.**
- **Creación de una mesa política de seguimiento en impulso de la medidas contenidas en esta Declaración de Emergencia Climática.**
- **Crear una red de apoyo a la lucha contra el cambio climático a a que pueda adherirse la ciudadanía, empresas e instituciones.**

DESAFIO
KLIMA
DONOSTIA
ERRONKA