

PLAN INTERNO DE **CAMBIO CLIMÁTICO** AYUNTAMIENTO DE SAN SEBASTIÁN

DOCUMENTO II:
PLAN DE ACCIÓN
septiembre 2021



Este trabajo se ha realizado con la asistencia técnica de **ADOS Sostenibilidad y Clima, S.L.**
en colaboración con **LEBER Planificación e Ingeniería, S.A.**

ÍNDICE DE CONTENIDOS

1.INTRODUCCIÓN Y CONTEXTO.....	5
1.1Trayectoria y compromiso municipal frente al cambio climático.....	5
2.OBJETIVOS Y ALCANCE.....	6
2.1Objetivos del Plan Interno de Cambio Climático.....	6
2.2Alcance del Plan Interno de Cambio Climático.....	6
3.PLAN DE ACCIÓN.....	8
3.1Presentación de los ámbitos de trabajo.....	8
3.2Esquema del Plan.....	11
4.ACCIONES DEL ÁMBITO DE LA MOVILIDAD.....	13
5.ACCIONES DEL ÁMBITO DE LA ENERGÍA.....	29
6.ACCIONES DEL ÁMBITO DE LOS RESIDUOS.....	39
7.ACCIONES DE CARÁCTER TRANSVERSAL.....	43

1. INTRODUCCIÓN Y CONTEXTO

1.1 Trayectoria y compromiso municipal frente al cambio climático

El Ayuntamiento de San Sebastián cuenta con una dilatada trayectoria en la adopción de compromisos y en la aprobación de políticas y planes para hacer frente al cambio climático. Un trabajo que se ha venido realizando al amparo de su **Agenda Local 21**, un marco de trabajo estable que se remonta al año 2004, año en el que se aprobó el primer Plan de Acción Local. La Agenda Local 21, liderada desde la Dirección de Medio Ambiente, cuenta con la participación activa del resto de áreas y direcciones municipales, a través de las mesas técnicas que se reúnen anualmente para analizar el grado de avance de las acciones.

La aprobación en 2008 del **primer Plan de Lucha contra el Cambio Climático** supuso el comienzo de una línea de trabajo, a día de hoy consolidada, que arrancó poniendo el foco en la mitigación de las emisiones de gases de efecto invernadero (en adelante, GEI) y, más adelante, ha incorporado la adaptación como un eje fundamental para la acción climática municipal.

La adhesión en 2008 al **Covenant of Mayors** y en 2014 al **Mayors Adapt** y, con ello, la elaboración del **Plan de Acción para la Energía Sostenible (PAES)** y del **Plan de Adaptación al Cambio Climático**, son un fiel reflejo del compromiso municipal, que han puesto a la ciudad a la altura de las capitales y ciudades europeas más avanzadas en materia de cambio climático.

En 2015, el **Acuerdo de París** marcó un hito en la acción climática mundial que caló en todas las esferas de acción y, como no podía ser de otra forma, también en la esfera local. El Gobierno municipal atendió a la llamada a la acción y a la necesidad de tomar medidas en el menor plazo de tiempo posible para evitar que la temperatura global supere los 2°C y hacer lo posible para que no pase de los 1,5°C respecto a los niveles preindustriales.

La respuesta del Ayuntamiento ha sido la Estrategia **DSS Klima 2050**, aprobada en 2018, con la que se ha pretendido dotar al municipio de un marco estratégico que marque el rumbo de la acción local en aras a cumplir con los objetivos marcados desde Europa y asumidos en todos los niveles de la administración. Una Estrategia que cuenta con un total de **58 acciones** estructuradas en torno a cuatro ámbitos de trabajo; **territorio, movilidad, energía y economía circular** y con la que se pretende alcanzar una **reducción de** las emisiones de **GEI del 40%** para el año **2030**.

Este trabajo emana de esta Estrategia y de la necesidad de contar con un marco de trabajo interno que permita al propio Ayuntamiento (y a sus sociedades públicas) como organización, contribuir a alcanzar dicho objetivo y ejercer una labor ejemplarizante ante otras organizaciones, empresas y, en definitiva, ante el conjunto de la ciudadanía.

El Documento que aquí se presenta es el **Plan de Acción** elaborado a partir de las conclusiones extraídas del diagnóstico realizado sobre los aspectos relacionados con la **movilidad** del personal, el consumo de **energía** en edificios y equipamientos municipales y la generación y gestión de **residuos** en el lugar de trabajo. El detalle del estudio realizado para cada uno de esos se encuentra en los documentos *“Diagnóstico de movilidad del personal del Ayuntamiento de San Sebastián”* y *“Diagnóstico sobre energía y residuos de los edificios y equipamientos municipales”* que se presentan en anexos.

2. OBJETIVOS Y ALCANCE

2.1 Objetivos del Plan Interno de Cambio Climático

El objetivo principal del Plan Interno de Cambio Climático es contribuir, desde el Ayuntamiento en su condición de organización, a la consecución de los objetivos del **Plan de Acción Klima DSS 2050** y ejercer una **labor ejemplarizante** que pueda servir de elemento tractor para otras organizaciones y empresas de la ciudad.

Además, con la elaboración de este Plan se pretende:

- Modificar los hábitos de **movilidad** del personal del ayuntamiento tanto en sus desplazamientos al trabajo como en los realizados dentro del horario laboral.
- Reducir la **demanda de energía** y mejorar la **eficiencia energética** de las dependencias municipales.
- Avanzar en la prevención y mejora de la gestión de los **residuos** en las dependencias municipales.
- Hacer **partícipe** al **personal** municipal en la adopción de **pautas** para hacer frente al cambio climático.

2.2 Alcance del Plan Interno de Cambio Climático

El Plan se acota a tres ámbitos concretos: la **movilidad de las y los trabajadores**, el **consumo de energía en equipamientos y dependencias municipales** y la **generación y gestión de residuos en el lugar de trabajo**. No obstante, los aspectos relacionados con la movilidad son los que tienen un mayor peso en este estudio y, en coherencia con esto, es el ámbito en el que se ha trabajado con un mayor nivel de detalle.

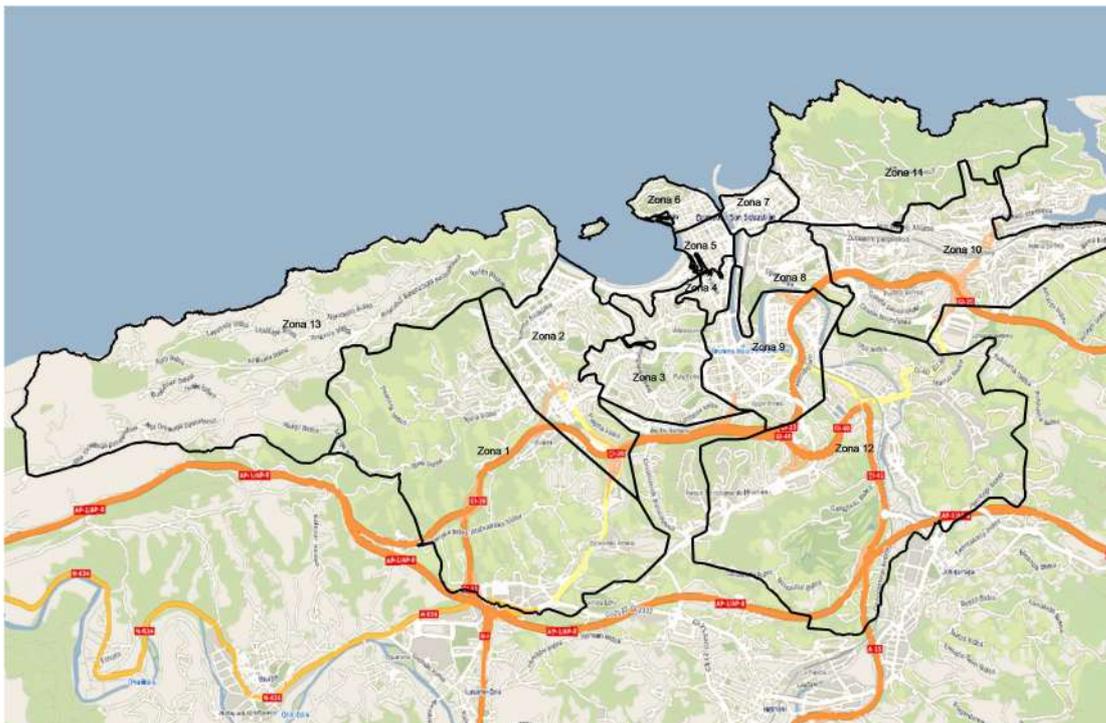
Por otro lado, teniendo en cuenta los objetivos expuestos, se han adoptado las siguientes consideraciones para acotar el alcance de los trabajos:

- No se han incluido todas aquellas dependencias (edificios, viviendas, etc.) cuyo uso recae en terceros y, por tanto, no son utilizadas por personal municipal en su ámbito laboral. Este es el caso de viviendas de propiedad municipal o de edificios de oficinas gestionadas desde Fomento (Cemei, Pia, Talen House, Enertic, etc.).
- La Compañía del Tranvía de San Sebastián y Anoeta Kiroldedia S.A se han dejado al margen del trabajo por tratarse de dos equipamientos que requieren de un tratamiento particular.
- En el ámbito concreto de la energía, se han extraído del análisis los consumos de alumbrado público y alumbrado navideño, imputados al Ayuntamiento y a Fomento respectivamente.

Una vez aclaradas estas cuestiones, y tomando de base los límites de la organización adoptados para el cálculo del inventario de GEI que se realiza anualmente de acuerdo a la norma ISO 14064, se detalla a continuación cuál es el alcance del Plan:

DEPARTAMENTOS	ORGANISMOS AUTÓNOMOS	EMPRESAS MUNICIPALES
<ul style="list-style-type: none"> • Dirección de Mantenimiento y Servicios Urbanos • Dirección de Salud y Medio Ambiente • Dirección de Movilidad • Dirección de Presidencia • Dirección de Recursos Humanos • Dirección de Proyectos y Obras • Dirección de Urbanismo Sostenible • Guardia Municipal • Servicio de Euskara • Servicio de Prevención, Extinción de Incendios y Salvamentos 	<ul style="list-style-type: none"> • Centro Informático Municipal - DonostiaTIK • Escuela de Música y Danza • Patronato Municipal de Deportes 	<ul style="list-style-type: none"> • Donostia Kultura, S.A. • Servicios Funerarios Polloe, S.A. • Fomento de San Sebastián, S.A. • Sociedad de Turismo, S.A.

Asimismo, la información relativa a algunas acciones aparece referenciada a zonas concretas, ya que se ha dividido la ciudad por zonas con características similares. En el siguiente mapa se puede observar la zonificación del término municipal.



3. PLAN DE ACCIÓN

3.1 Presentación de los ámbitos de trabajo

MOVILIDAD

Tomando como base de partida los resultados obtenidos de la encuesta y del análisis realizado tanto de la oferta del transporte público como de la residencia de la plantilla, se han formulado un total de 13 acciones estructuradas en torno a dos programas:

- Reducir el acceso al puesto de trabajo en vehículo privado (8 acciones).
- Reestructurar el sistema de la movilidad en los viajes de gestiones (5 acciones)

Se explica a continuación el enfoque considerado para cada uno de estos programas de intervención:

Reducir el acceso al puesto de trabajo en vehículo privado

El objetivo de las acciones incluidas dentro de este programa es reducir el acceso en modos motorizados, principalmente en vehículo privado y con ello reducir las emisiones de GEI asociadas a estos desplazamientos.

Se ha realizado un planteamiento que considera las 10 zonas en las que se ha dividido la ciudad, en coherencia con la zonificación realizada en el diagnóstico. Es por ello por lo que las acciones que se plantean no están dirigidas a edificios concretos sino a grupos de edificios y, en la mayoría de los casos, al conjunto de edificios del Ayuntamiento. La aplicación de cada acción por parte de un edificio determinado requerirá un análisis más detallado.

Los resultados del diagnóstico del Plan reflejan diferentes realidades en las zonas en las que se ha dividido el municipio, principalmente estas diferencias se dan por las siguientes características respecto a su ubicación:

- Nivel de consolidación de la zona urbana.
- Grado de conexión con el transporte público, tanto a nivel municipal como a nivel regional.
- Regulación del aparcamiento en el entorno.

Teniendo en cuenta estos criterios, algunas de las acciones propuestas están dirigidas a las 10 zonas, es decir, a la totalidad de edificios y equipamientos municipales considerados en el alcance del trabajo, y otras se dirigen a zonas concretas con necesidades específicas.

Reestructurar el sistema de la movilidad en los viajes de gestiones

Se han considerado viajes de gestiones aquellos trayectos que se realizan por motivos laborales dentro del horario laboral, como pueden ser:

- Reparto de correspondencia y paquetería interna en el Ayuntamiento (valija interna)
- Reuniones
- Visitas de obra
- Charlas / Presentaciones
- Cursos
- Trabajos de campo

Como paso previo a la implantación de las acciones se considera necesario analizar internamente la tipología y requerimientos de los viajes de gestiones que se para poder determinar si es necesario o no realizarlas en un vehículo motorizado privado. Esto permitirá agrupar estos desplazamientos en función de sus requerimientos y aplicar así las medidas correspondientes.

Por otro lado, las acciones enmarcadas en este programa de actuación están ordenadas de acuerdo a una secuencia lógica de implantación. Es relevante realizar esta aclaración dado que el orden según el cual sean ejecutadas va a condicionar el resultado final, es decir, la ejecución de acuerdo a la secuencia propuesta facilitará alcanzar el efecto deseado, mientras que la ejecución de las acciones en un orden diferente al propuesto podría dar lugar a resultados no deseados.

Cabe asimismo aclarar que alguna de las acciones propuestas en el programa anterior también tendrá efecto sobre las gestiones laborales, como es el caso de la reubicación de los edificios municipales y la implantación del teletrabajo en alguna de sus variantes.

ENERGÍA

En el ámbito de la energía las acciones se estructuran en dos programas de intervención:

- Reducción de la demanda y mejora de la eficiencia energética (6 acciones).
- Despliegue de energías renovables en edificios y equipamientos municipales (1 acción)

En ambos casos, se han tomado como base de partida las conclusiones del diagnóstico, que a su vez se encuentran alineadas con los requerimientos de la Ley 4/2019 y que principalmente se centran en los siguientes aspectos:

- Optimización de la gestión de los consumos energéticos.
- Refuerzo y consolidación de las acciones para la reducción de la demanda y la mejora de la eficiencia energética.
- Incremento de la generación renovable e impulso al autoconsumo.
- Coordinación interna, formación y difusión.

RESIDUOS

En el ámbito de los residuos hay un único programa de intervención que congrega las tres acciones propuestas:

- Promover la prevención, reutilización y correcta gestión de los residuos en edificios y equipamientos municipales (3 acciones).

Al igual que en los otros dos ámbitos, las acciones parten de las conclusiones extraídas del diagnóstico y han sido ordenadas de acuerdo a la jerarquía de residuos que establece que la acción en materia de residuos debe seguir el siguiente orden de priorización: prevención, reutilización, reciclaje, valorización y eliminación.

Además, las acciones de este ámbito se encuentran alineadas con el Proyecto para la mejora de la recogida selectiva en dependencias municipales (realizado en 2017).

ACCIONES TRANSVERSALES

Por último, las acciones de carácter transversal se han incluido un único programa de trabajo:

- Coordinación, dinamización y socialización del PICC (3 acciones).

En este programa se incluyen las acciones orientadas a la articulación de estructuras de coordinación interna para el impulso y gestión del Plan, la formación del personal y la difusión de las acciones y los avances en su ejecución.

La Ley 4/2019 aborda todas estas cuestiones y establece requerimientos al respecto de obligado cumplimiento para los ayuntamientos. Se ha considerado oportuno aprovechar este marco normativo e

incorporar los ámbitos de la movilidad y los residuos a las acciones fijadas ya por la Ley. De este modo se pretende enfocar la gestión y coordinación del Plan de forma integral y evitar así duplicar estructuras y mecanismos de respuesta y/o rendición de cuentas.

3.2 Esquema del Plan

MOVILIDAD	
Reducir el acceso al puesto de trabajo en vehículo privado	
1	Incorporar criterios de movilidad a la elección de ubicaciones para equipamientos municipales.
2	Reducir el número de desplazamientos diarios del personal mediante la promoción de nuevas fórmulas de trabajo.
3	Análisis de las condiciones de estacionamiento para las motos para favorecer el cambio en el acceso al puesto de trabajo de este modo a otro más sostenible.
4	Analizar la casuística y actuales condiciones de acceso a las plazas de aparcamiento que el Ayuntamiento facilita a su plantilla para optimizar su uso.
5	Analizar los resultados de las estaciones virtuales de Dbizi.
6	Habilitar una herramienta para compartir coche entre todas las personas trabajadoras del Ayuntamiento.
7	Potenciar el acceso al puesto de trabajo en bicicleta mediante la implantación de aparcabicis en las propias dependencias municipales.
Reestructurar el sistema de la movilidad en los viajes de gestiones	
8	Ordenar el uso de los vehículos municipales en función de las necesidades de cada persona trabajadora
9	Incorporación de bicicletas al parque de vehículos municipales
10	Ampliación de la oferta de transporte público mediante la incorporación de la tarjeta DBUS a todas las áreas municipales
11	Crear una aplicación municipal dirigida a la asignación de vehículos de gestión conjunta municipal
12	Retirar del parque móvil municipal los vehículos más antiguos
ENERGÍA	
Reducción de la demanda y mejora de la eficiencia energética	
13	Establecer un sistema de contabilidad energética que facilite el control de la facturación y un seguimiento integral de los consumos de los equipamientos municipales.
14	Avanzar en la realización de auditorías energéticas, como mínimo para todos los edificios públicos con una potencia térmica superior a 70 kW.
15	Continuar con la sustitución de equipos de producción para calefacción y ACS por sistemas más eficientes u otras fuentes de energía, priorizando aquellos edificios donde haya un mayor margen de ahorro.
16	Extender las actuaciones para la reducción del consumo de electricidad (control iluminación, sustitución de luminarias, etc.) a equipamientos de elevado consumo (oficinas, casas de cultura, etc.)
17	Dar continuidad y reforzar el trabajo que se viene realizando en centros escolares para la

	mejora de la eficiencia energética de los equipamientos, con acciones de sensibilización que permitan implicar al conjunto de la comunidad escolar en el ahorro energético
18	Explorar iniciativas y buenas prácticas llevadas a cabo en edificios públicos para promover un consumo razonable de energía por parte del personal
Despliegue de energías renovables en edificios y equipamientos municipales	
19	Diseñar una estrategia para el despliegue de instalaciones fotovoltaicas de autoconsumo en base al estudio realizado sobre el potencial de los equipamientos y edificios públicos de la ciudad
RESIDUOS	
Promover la prevención, reutilización y correcta gestión de los residuos en edificios y equipamientos municipales	
20	Promover activamente la prevención y reutilización de residuos en el lugar de trabajo mediante iniciativas concretas o protocolos de trabajo.
21	Llevar a cabo un estudio para la caracterización y cuantificación de las diferentes fracciones de residuos que se generan en los edificios y equipamientos municipales.
22	Diseñar un protocolo para el seguimiento sistemático del uso y disposición de las papeleras existentes y la detección de nuevas necesidades.
ACCIONES TRANSVERSALES	
Coordinación, dinamización y socialización del PICC	
23	Poner en marcha y dinamizar una comisión para la sostenibilidad energética en el marco de la cual se realice el seguimiento del PICC.
24	Diseñar y poner en marcha un plan de formación y sensibilización dirigido al personal municipal sobre cambio climático.
25	Dar publicidad a las medidas llevadas a cabo en el marco del PICC mediante un Informe de Seguimiento de carácter bianual.

4. ACCIONES DEL ÁMBITO DE LA MOVILIDAD

MOVILIDAD	
Programa	Reducir el acceso al puesto de trabajo en vehículo privado
ACCIÓN 1	Incorporar criterios de movilidad en la elección de la ubicación de los equipamientos municipales
DESCRIPCIÓN	<p>La elección de la ubicación de las distintas dependencias municipales responde a diversos criterios técnicos, espaciales, económico, etc. Dada la claridad de los datos que se han extraído de este plan, es conveniente incorporar la movilidad a dichos <u>criterios o condicionantes</u> al ser un punto de partida determinante para conseguir una movilidad sostenible en el acceso de la plantilla a su puesto de trabajo.</p> <p>El <u>mapa de accesibilidad</u> realizado en la fase de diagnóstico de este Plan aporta información importante a tener en cuenta en los planes de reubicación de oficinas municipales. El mapa hace referencia al municipio de Donostia y por colores están representadas las zonas que son más accesibles tanto a pie, bicicleta como en transporte público; a más calidez del color, mayor volumen de personas pueden acceder a ese punto en modos menos contaminantes. Ubicando la mayoría de los centros municipales en esas localizaciones, estamos facilitando al personal trabajador su desplazamiento al puesto de trabajo en modos menos contaminantes.</p> <p>Unificar la ubicación de las áreas municipales juntando las mismas en un menor número de edificios en zonas con buena accesibilidad tanto a pie/bicicleta como en transporte público, facilita que el acceso al puesto de trabajo se haga mediante modos de transporte menos contaminantes. Del mismo modo, al unificar destinos, se facilita que se comparta coche. Esta reubicación de los edificios municipales también permitirá que se reduzcan los viajes de gestiones laborales al hacerlos dentro del mismo entorno (ya sea en diferentes plantas de un mismo edificio o en edificios contiguos).</p> <p>Para las dependencias municipales descentralizadas que no pueden unificarse junto al resto de edificios municipales, como pueden ser las Casas de Cultura o Centros de Servicios Sociales, que han de ubicarse en los diferentes barrios de la ciudad, se debe cuidar que estas <u>se encuentren en zonas con un urbanismo denso, con buen acceso en transporte público y con el aparcamiento regulado</u>. El hecho de establecerse en zonas densas facilita también que la propia ciudadanía pueda acceder a pie a los mismos.</p> <p>Conviene extender estos criterios para la ubicación de nuevos edificios/áreas, frente a la posibilidad de establecerlos en áreas con facilidad de acceso en</p>

	automóvil o alejadas de cualquier posibilidad de acceso en transporte público y peatonal, como pueden ser los entornos suburbanos.								
RESPONSABLE PRINCIPAL	DSMA - Servicio de Salud Ambiental y Sostenibilidad				OTRO RESPONSABLE	Dirección de Movilidad			
PLAZO DE EJECUCIÓN	2021-2025 en adelante				PRIORIDAD	Alta			
ZONAS DONDE APLICA LA MEDIDA	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	x	x	x	x	x	x	x	x	x
COSTE APROXIMADO	Sin coste								
OBSERVACIONES									

MOVILIDAD									
Programa	Reducir el acceso al puesto de trabajo en vehículo privado								
ACCIÓN 2	Reducir el número de desplazamientos diarios del personal mediante la promoción de nuevas fórmulas de trabajo								
DESCRIPCIÓN	<p>La reducción de desplazamientos es una de las maneras de reducir emisiones asociadas a la movilidad. La promoción del teletrabajo y reuniones online (internas y externas) contribuirá a este fin. Podrá ser aplicada en ciertos puestos de trabajo, por ello, será necesario analizar las características que debe cumplir cada puesto para ser un candidato al que ofrecer teletrabajo.</p> <p>En esta época excepcional que hemos vivido durante 2020, una gran mayoría del personal se ha visto obligada a desarrollar su trabajo online. Durante esta etapa, las reuniones, seminarios, cursos, etc. han tenido que desarrollarse de manera telemática lo que ha permitido reducir emisiones en desplazamientos. Por otro lado, la Dirección de Personas también ha lanzado una prueba piloto con un grupo seleccionado de participantes a implantar en un futuro.</p> <p>Así, partiendo de ambas situaciones, la entidad podrá tener una muestra de lo que supone el teletrabajo en las distintas tipologías de trabajo existentes en la plantilla municipal para aprender y ver las deficiencias y dificultades que ha habido a nivel global y poder extraer las conclusiones pertinentes que permitan valorar la conveniencia de continuar con su implantación de manera más permanente o generalizada.</p>								
RESPONSABLE PRINCIPAL	DSMA - Servicio de Salud Ambiental y Sostenibilidad				OTRO RESPONSABLE	• Dirección de Presidencia			
PLAZO DE EJECUCIÓN	2020-2025 en adelante				PRIORIDAD	Media			
ZONAS DONDE APLICA LA MEDIDA	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	x	x	x	x	x	x	x	x	x
COSTE APROXIMADO	Sin coste								
OBSERVACIONES									

MOVILIDAD																																	
Programa		Reducir el acceso al puesto de trabajo en vehículo privado																															
ACCIÓN 3		Análisis de las condiciones de estacionamiento para las motos para favorecer el cambio en el acceso al puesto de trabajo de este modo a otro más sostenible.																															
DESCRIPCIÓN		<p>Una de las principales razones que facilita la movilidad en moto es la de tener disponibilidad de aparcamiento no regulado en el destino. En los resultados de la encuesta de movilidad a la plantilla municipal se ha constatado que el uso del coche a nivel global del municipio es mayor que el de la moto. Sin embargo, al hacer el análisis por zonas, se aprecia que en los lugares en los que hay aparcamiento regulado el porcentaje de personas que acceden en moto es mayor que el de las que acceden en coche. Esto es debido a que en la normativa OTA se determina que las motos quedan excluidas de las restricciones de aparcamiento (tanto en coste como en tiempo).</p> <p>A modo de ejemplo, se muestra el porcentaje de viajes que se hacen en moto frente al coche de las personas trabajadoras que residen en San Sebastián y en el resto de Donostialdea que se desplazan hasta las siguientes zonas de la ciudad donde el estacionamiento es regulado.</p> <table border="1" data-bbox="507 945 1273 1153"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="2">Donostia</th> <th colspan="2">Donostialdea</th> </tr> <tr> <th>Coche</th> <th>Moto</th> <th>Coche</th> <th>Moto</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Zona 4</td> <td>2%</td> <td>7%</td> <td>13%</td> <td>29%</td> </tr> <tr> <td>Zona 5</td> <td>8%</td> <td>9%</td> <td>0%</td> <td>30%</td> </tr> <tr> <td>Zona 6</td> <td>2%</td> <td>6%</td> <td>10%</td> <td>16%</td> </tr> </tbody> </table> <p>El objetivo principal que emana del desarrollo de este Plan es reducir el acceso en vehículo privado al puesto de trabajo, tanto en moto como en coche. En este sentido, la movilidad en coche en la ciudad se ha reducido gracias a las zonas de aparcamiento regulado, pero el hecho de que las motos no se vean afectadas por esa regulación hace que la movilidad pase del coche a la moto. Por tanto, es necesario analizar la movilidad en moto en la ciudad y determinar si es necesario establecer restricciones de estacionamiento para las mismas.</p>									Donostia		Donostialdea		Coche	Moto	Coche	Moto	Zona 4	2%	7%	13%	29%	Zona 5	8%	9%	0%	30%	Zona 6	2%	6%	10%	16%
	Donostia		Donostialdea																														
	Coche	Moto	Coche	Moto																													
Zona 4	2%	7%	13%	29%																													
Zona 5	8%	9%	0%	30%																													
Zona 6	2%	6%	10%	16%																													
RESPONSABLE PRINCIPAL	DSMA - Servicio de Salud Ambiental y Sostenibilidad				OTRO RESPONSABLE	Dirección de Movilidad																											
PLAZO DE EJECUCIÓN	2021-2022				PRIORIDAD	Alta																											
ZONAS DONDE APLICA LA MEDIDA	2	3	4	5	6	7	8	9	10																								
	x	x	x	x	x	x	x	x	x																								
COSTE APROXIMADO	Sin coste																																
OBSERVACIONES																																	

MOVILIDAD										
Programa		Reducir el acceso al puesto de trabajo en vehículo privado								
ACCIÓN 4		Analizar la casuística y actuales condiciones de acceso a las plazas de aparcamiento que el Ayuntamiento facilita a su plantilla para optimizar su uso.								
DESCRIPCIÓN		<p>Una de las principales razones que facilita la movilidad en vehículo privado es la de tener disponibilidad de aparcamiento en destino. En los resultados de la encuesta de movilidad a la plantilla municipal, se ha constatado que principalmente en la zona 3, 9 y 10 un elevado porcentaje de las personas que acceden en vehículo privado utiliza aparcamiento facilitado por el propio Ayuntamiento.</p> <p>La propuesta emanada del desarrollo de este Plan plantea medidas destinadas a reducir el acceso en vehículo privado al puesto de trabajo, tanto en moto como en coche. Es por ello que se plantea la necesidad de analizar los <u>criterios de utilización de las plazas</u> en base a la tipología del usuario (horario de acceso diferente al del transporte público, posibilidad de compartir vehículo, emergencias, personas con movilidad reducida...) y su <u>imposibilidad</u> de acceder en otro medio más sostenible.</p>								
RESPONSABLE PRINCIPAL		DSMA - Servicio de Salud Ambiental y Sostenibilidad				OTRO RESPONSABLE		Dirección de Movilidad		
PLAZO DE EJECUCIÓN		2021-2022				PRIORIDAD		Alta		
ZONAS DONDE APLICA LA MEDIDA		2	3	4	5	6	7	8	9	10
			x						x	x
COSTE APROXIMADO		Sin coste								
OBSERVACIONES		Se marcan estas zonas como las adecuadas sobre las que actuar por ser donde actualmente ha habido mayor respuesta de utilización de aparcamiento municipal, pero los criterios selectivos del uso del aparcamiento deberían extenderse a todo el Ayuntamiento.								

MOVILIDAD										
Programa	Reducir el acceso al puesto de trabajo en vehículo privado									
ACCIÓN 5	Analizar los resultados de las estaciones virtuales de DBizi									
DESCRIPCIÓN	<p>DBizi en breve dispondrá de dos estaciones virtuales en puntos específicos de la ciudad, como son las instalaciones de DBus y el edificio de la Guardia Municipal. En estas estaciones se podrá dejar la bicicleta sin que existan anclajes físicos, permitiendo así su uso fuera del horario ordinario (6:00h-00:00h) y facilitando el acceso al trabajo de un colectivo que, por necesidades de sus puestos, se produce a lo largo del día completo.</p> <p>Se analizará si la solución propuesta, conjuntamente con el resto de las medidas que se prevén en este Plan, responde a las necesidades de movilidad de dos colectivos del personal con horarios laborales especiales y se reduce el uso del coche para el acceso al trabajo.</p>									
RESPONSABLE PRINCIPAL	DSMA - Servicio de Salud Ambiental y Sostenibilidad				OTRO RESPONSABLE		Dirección de Movilidad			
PLAZO DE EJECUCIÓN	2021				PRIORIDAD		Media			
ZONAS DONDE APLICA LA MEDIDA	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
	x	x						x	x	
COSTE APROXIMADO	Sin coste									
OBSERVACIONES										

MOVILIDAD										
Programa		Reducir el acceso al puesto de trabajo en vehículo privado								
ACCIÓN 6		Habilitar una herramienta para compartir coche entre todas las personas trabajadoras del Ayuntamiento								
DESCRIPCIÓN		<p>El objetivo que se plantea es el de reducir el número de vehículos en el acceso al trabajo. Para este fin, además del resto de medidas que se proponen, es necesario hacer un uso más racional del vehículo privado aumentando la ocupación de los mismos. Esto podría realizarse por medio de una aplicación municipal que ponga en contacto a quienes deseen utilizar esta modalidad de acceso al trabajo.</p> <p>Según se ha observado en las respuestas de la encuesta, un 30% de las personas trabajadoras de todos los edificios municipales de San Sebastián acceden en vehículo privado a su puesto de trabajo; <u>de este 30% un 2% lo hace compartiendo coche</u>, lo que significa que el índice de ocupación de los vehículos que acceden a sus puestos de trabajo es de 1,1 viajeros por vehículo.</p> <p>En el diagnóstico ya se determinó que una de las alternativas de viaje al vehículo privado más valorada era la de compartir coche, siendo un 43% de las personas trabajadoras las que afirmaron que cambiarían el ir solas en su vehículo privado por compartir los viajes. Es por ello que se pretende promover el uso del vehículo compartido para que las personas trabajadoras que tienen horarios y recorridos afines se agrupen a la hora de realizar viajes, reduciendo el número de vehículos y compartiendo gastos a la hora de realizar los viajes. Esta medida repercutirá en el objetivo planteado, así como en la sostenibilidad y en la disminución de la contaminación y consumo energético producido por los vehículos privados.</p> <p>Así se crearía una herramienta informática, bien una aplicación o un apartado en la propia web municipal, que estaría disponible para todas las personas trabajadoras del Ayuntamiento y permitiría contactar con otras personas de la plantilla para compartir vehículo privado. Para que surta efecto, se debe considerar una serie de condiciones que incentiven a las personas usuarias:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Buena comunicación y publicidad de la aplicación. • Que la utilización de la aplicación sea sencilla e intuitiva. • Gestión eficiente del aparcamiento que el Ayuntamiento facilita a su plantilla. 								
RESPONSABLE PRINCIPAL		DSMA - Servicio de Salud Ambiental y Sostenibilidad				OTRO RESPONSABLE				
PLAZO DE EJECUCIÓN		2021-2022				PRIORIDAD		Baja		
ZONAS DONDE APLICA LA MEDIDA	DONDE LA	2	3	4	5	6	7	8	9	10
		x	x	x	x	x	x	x	x	x

COSTE APROXIMADO	10.000-20.000€
OBSERVACIONES	

MOVILIDAD									
Programa	Reducir el acceso al puesto de trabajo en vehículo privado								
ACCIÓN 7	Potenciar el acceso al puesto de trabajo en bicicleta mediante la implantación de aparcabicis en las propias dependencias municipales.								
DESCRIPCIÓN	<p>Con esta medida se trata de conseguir trasvasar los viajes de acceso al trabajo del vehículo privado a la bicicleta. Esta medida está principalmente enfocada a la plantilla que reside en un radio de unos 5 km de su puesto de trabajo. También es cierto que en este tipo de movilidad juega un papel muy importante la climatología, varía mucho su demanda en función de la estacionalidad.</p> <p>Para atraer a las posibles personas candidatas a este cambio, es de vital importancia dotarles de aparcamientos seguros dentro de las dependencias municipales o en el entorno. Como se viene comentando a lo largo del Plan, el hecho de disponer de aparcamiento gratuito en el destino es un aliciente para que las personas se decanten por ese modo de transporte.</p> <p>Por ello, previo a la implantación de la medida, se analizarán las necesidades específicas de cada edificio o conjunto de edificios, donde se determine la ubicación más apropiada, el volumen necesario de dotación de aparcamiento y las condiciones de uso de los mismos.</p> <p>Esta acción se impulsará sobre todo en los nuevos equipamientos o en la reforma de los actuales, que deberán disponer también de aparcamiento para bicicletas.</p>								
RESPONSABLE PRINCIPAL	DSMA - Servicio de Salud Ambiental y Sostenibilidad				OTRO RESPONSABLE	Dirección Presidencia			
PLAZO DE EJECUCIÓN	2021-2022				PRIORIDAD	Media			
ZONAS DONDE APLICA LA MEDIDA	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	x	x	x	x	x	x	x	x	x
COSTE APROXIMADO	8.000-10.000 €								
OBSERVACIONES	El coste será asumido por el Servicio de Salud Ambiental y Sostenibilidad								

MOVILIDAD										
Programa		Reestructurar el sistema de la movilidad en los viajes de gestiones								
ACCIÓN 8		Ordenar el uso de los vehículos municipales en función de las necesidades de cada persona trabajadora								
DESCRIPCIÓN		<p>En el ámbito de las gestiones laborales, la propuesta emanada del proceso de desarrollo de este plan busca la reducción en el uso del vehículo municipal y que aumenten otros modos de movilidad más sostenibles como el transporte público, la bicicleta y caminar.</p> <p>Para conseguir este trasvase es necesario, por un lado, fomentar el uso del transporte público y la bicicleta mediante facilidades desde cada área (que se marcan en otras propuestas desarrolladas en este mismo documento).</p> <p>Por otro lado, es imprescindible establecer criterios de utilización de los vehículos municipales. Para ello, será necesario hacer un estudio de todas las tipologías de trabajo y desplazamientos de gestiones que existen en el Ayuntamiento. Una vez que se disponga de esa información, se podrá limitar el uso de vehículos a motor a aquellas gestiones laborales para las que resulten imprescindibles.</p> <p>A modo de ejemplo, los factores a tener en cuenta serían: el puesto de trabajo, el tipo de gestión a realizar, objetos que se transportan, la distancia a recorrer, la existencia de alternativas de movilidad más sostenible o las condiciones personales de la persona trabajadora. Con esto se logrará reducir el volumen de viajes internos en la ciudad realizados en coche, favoreciendo así la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero.</p>								
RESPONSABLE PRINCIPAL		DSMA - Servicio de Salud Ambiental y Sostenibilidad				OTRO RESPONSABLE		Dirección de Movilidad y Dirección de Mantenimiento		
PLAZO DE EJECUCIÓN		2021-2022				PRIORIDAD		Alta		
ZONAS DONDE APLICA LA MEDIDA		2	3	4	5	6	7	8	9	10
		x	x	x	x	x	x	x	x	x
COSTE APROXIMADO		Sin coste								
OBSERVACIONES										

MOVILIDAD									
Programa		Reestructurar el sistema de la movilidad en los viajes de gestiones							
ACCIÓN 9		Incorporación de bicicletas al parque de vehículos municipales							
DESCRIPCIÓN		<p>Para reducir el número de viajes de gestiones laborales que se realizan en vehículos municipales, se plantea la adquisición de bicicletas para las áreas municipales, lo cual supone <u>ampliar la tipología de vehículos de gestiones para la plantilla</u>. Tras otros estudios realizados y, como se ha mostrado en el diagnóstico del PICC (pregunta 13 de la encuesta), podemos concluir que esta propuesta está encaminada principalmente a recorridos de unos 5 km, ya que los desplazamientos en bicicleta por motivo laboral suelen ser más propios en entornos urbanos y en recorridos relativamente cortos. También es cierto que en este tipo de movilidad juega un papel muy importante la climatología, varía mucho su demanda en función de la estacionalidad.</p> <p>Así, existen dos opciones para implantar la bicicleta como vehículo municipal: utilizar la bicicleta pública existente hoy en día en San Sebastián (DBizi), o bien, la adquisición de bicicletas propias para las áreas municipales.</p> <p>Dado que el parque de bicicletas públicas municipales es limitado, su uso por parte del personal del Ayuntamiento supondría reducir las posibilidades de utilizar este modo de transporte por parte de la ciudadanía (este hecho no sucede en el caso de tratarse de transporte público dado que su uso por una persona no impide que lo utilicen otras personas). Es por ello que se considera la opción más plausible la adquisición de bicicletas (de pedaleo asistido o no) para uso exclusivo de las áreas, así como sus correspondientes aparcabicis.</p> <p>Dentro de las medidas necesarias para garantizar la seguridad de quienes utilicen las bicicletas, deberán incluirse cursos para su manejo y fomentar el uso.</p>							
RESPONSABLE PRINCIPAL	DSMA - Servicio de Salud Ambiental y Sostenibilidad	OTRO RESPONSABLE		Dirección de Movilidad					
PLAZO DE EJECUCIÓN	2021-2023	PRIORIDAD		Media					
ZONAS DONDE APLICA LA MEDIDA	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	x	x	x	x	x	x	x	x	x
COSTE APROXIMADO	8.000-20.000 €								
OBSERVACIONES	El coste será asumido por cada departamento en función de sus necesidades								

MOVILIDAD									
Programa	Reestructurar el sistema de la movilidad en los viajes de gestiones								
ACCIÓN 10	Ampliación de la oferta de transporte público mediante la incorporación de la tarjeta DBUS a todas las áreas municipales.								
DESCRIPCIÓN	<p>Como ya se ha visto a lo largo del plan, uno de los modos de transporte utilizado para realizar los viajes de gestiones es el vehículo privado, por ello nos proponemos reducir el número de viajes de gestiones laborales que se realizan en ese modo.</p> <p>Para conseguir este trasvase es necesario fomentar el uso del transporte público mediante facilidades para la plantilla desde cada área. Es por esto que se considera conveniente que cada área disponga de tarjetas DBUS ordinarias, no personalizadas, de uso común para el personal de cada área durante la jornada laboral.</p>								
RESPONSABLE PRINCIPAL	DSMA - Servicio de Salud Ambiental y Sostenibilidad				OTRO RESPONSABLE	Movilidad			
PLAZO DE EJECUCIÓN	2022-2023				PRIORIDAD	Media			
ZONAS DONDE APLICA LA MEDIDA	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	x	x	x	x	x	x	x	x	x
COSTE APROXIMADO	4.500-8.000 €								
OBSERVACIONES	El coste será asumido por cada departamento en función de sus necesidades								

MOVILIDAD										
Programa		Reestructurar el sistema de la movilidad en los viajes de gestiones								
ACCIÓN 11		Crear una aplicación municipal dirigida a la asignación de vehículos de gestión conjunta municipal.								
DESCRIPCIÓN		<p>Una de las maneras más fáciles para poder gestionar los vehículos utilizados en los desplazamientos laborales es disponer de una aplicación o sistema de gestión de reservas de vehículos. El acceso a esta aplicación será necesario siempre y cuando se quiera usar un vehículo municipal y se incluirán todas las tipologías de vehículos que se vayan a considerar de la flota municipal (incluso las nuevas bicicletas que se incorporen a los edificios municipales y la tarjeta para usar el transporte público DBUS y todas las condiciones que se quieran tener en cuenta de cara al uso de estos vehículos para las gestiones laborables.</p> <p>Hoy en día no existe una aplicación conjunta donde se lleve el registro de los vehículos y su uso o reserva, lo que dificulta conocer la disponibilidad de los mismos. Este tipo de aplicación facilitaría que se puedan compartir vehículos municipales por zonas o conjuntos de edificios, incluso compartir recorridos en caso de ser coincidentes y sacar el máximo rendimiento con el menor número posible de vehículos.</p> <p>De modo orientativo, al acceder a la aplicación la persona trabajadora deberá registrar la tipología de gestión que debe hacer, fecha, hora, origen/destino y necesidades de movilidad personales en caso de que hubiera algún tipo de limitación. De esta forma, la aplicación determinaría los modos disponibles (coche, taxi, tarjeta DBUS, bicicleta...) y la persona solicitante reservaría el vehículo correspondiente por el periodo establecido. En los casos en los que sea posible, la opción prioritaria será la de ir a pie.</p> <p>Será de interés añadir en la aplicación la información sobre emisiones de gases de efecto invernadero y gasto energético de cada desplazamiento. Estas aparecerán junto con cada opción de modo de transporte, información que será de ayuda para que las personas trabajadoras seleccionen el modo.</p>								
RESPONSABLE PRINCIPAL		DSMA - Servicio de Salud Ambiental y Sostenibilidad				OTRO RESPONSABLE		Dirección de Mantenimiento Urbano y Dirección de Movilidad		
PLAZO DE EJECUCIÓN		2023-2024				PRIORIDAD		Alta		
ZONAS DONDE APLICA LA MEDIDA		2	3	4	5	6	7	8	9	10
		x	x	x	x	x	x	x	x	x
COSTE APROXIMADO		20.000-45.000 €								

OBSERVACIONES	El coste será asumido por el Departamento de Mantenimiento
---------------	--

MOVILIDAD			
Programa	Reestructurar el sistema de la movilidad en los viajes de gestiones		
ACCIÓN 12	Retirar del parque móvil municipal los vehículos más antiguos.		
DESCRIPCIÓN	<p>En el caso de las gestiones laborales, se han desarrollado varias medidas que van encaminadas a la reducción del uso de vehículos a motor. Con estas medidas se logrará realizar un trasvase de desplazamientos a modos menos contaminantes por lo que podrá realizarse un reajuste en el parque móvil municipal actual y retirar los vehículos más antiguos o contaminantes ya que se prevé que el número de vehículos necesarios sea menor y se racionalice su uso. Por lo tanto, es de gran importancia que esta medida vaya en paralelo con las que se han ido marcando antes.</p> <p>Como es lógico por la naturaleza de cada gestión y ubicación de los edificios municipales, no podrán desaparecer todos los viajes realizados en vehículos municipales a motor pero sí se puede conseguir que en los casos en los que se utilicen se haga con vehículos menos contaminantes que los actuales. Para ello será necesario hacer <u>una revisión detallada de los desplazamientos por motivos laborales incluyendo tipologías de viaje y qué tipos de vehículos se necesitan para cada recorrido</u>. Una vez que se cataloguen esos bloques, se podrá determinar de qué vehículos se puede prescindir y en qué casos habrá que renovar la flota.</p> <p>En este sentido, la Ley 4/2019 de Sostenibilidad Energética de la CAV, en su art. 18.1 y 18.2, establece que <i>“la renovación de instalaciones, equipos, flotas y vehículos de cada administración pública vasca, deberá hacerse teniendo en cuenta criterios de ahorro y eficiencia energética, de coste y de vida útil del producto, bien o servicio, así como la utilización de energías alternativas que contribuyan a la disminución de las emisiones de efecto invernadero”</i> y, además, que <i>“para el caso de contratos del sector público sujetos a regulación armonizada, las administraciones públicas vascas deberán considerar, a la hora de comprar vehículos de transporte por carretera y neumáticos, su ciclo de vida y los impactos energético y medioambiental que estos producirían.”</i></p> <p>Así mismo, el art. 21 dice:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Las administraciones públicas vascas fomentarán el uso de combustibles alternativos, a fin de mitigar el impacto ambiental y minimizar la dependencia de su flota de vehículos respecto al petróleo.</i> 2. <i>A partir del año 2020, el 100% de los vehículos que se adquieran por las administraciones públicas vascas deberán utilizar combustibles alternativos.</i> 3. <i>La obligación señalada en el apartado anterior podrá no afectar a aquellos departamentos o entes que, atendiendo a las específicas características de la actividad que realicen, justifiquen la necesidad de disponer de un mínimo de vehículos de transporte impulsados por combustibles derivados del petróleo.(...)</i> 4. <i>Los edificios de nueva construcción, (...) habrán de contar con puntos de recarga de vehículos eléctricos.</i> <p>En paralelo a la renovación del parque de vehículos por otros menos contaminantes se propone la instalación de puntos de carga en varias plazas de estacionamiento de la flota municipal.</p>		
RESPONSABLE PRINCIPAL	DSMA - Servicio de Salud Ambiental y Sostenibilidad	OTRO RESPONSABLE	Dirección Mantenimiento y Servicios Urbanos y

							Dirección de Movilidad		
PLAZO DE EJECUCIÓN	2020-2022				PRIORIDAD		Alta		
ZONAS DONDE APLICA LA MEDIDA	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	x	x	x	x	x	x	x	x	x
COSTE APROXIMADO	>80.000 €								
OBSERVACIONES	<p>El plazo de ejecución de esta acción se ha adelantado respecto a la previsión realizada (en base a la secuencia lógica que se explica en la presentación de los ámbitos de trabajo) para dar cumplimiento a los requerimientos de la Ley 4/2019.</p> <p>El coste será asumido por el departamento de Mantenimiento.</p>								

5. ACCIONES DEL ÁMBITO DE LA ENERGÍA

ENERGÍA					
Programa	Reducción de la demanda y mejora de la eficiencia energética				
ACCIÓN 13	Establecer un sistema de contabilidad energética que facilite el control de la facturación y un seguimiento integral de los consumos de los equipamientos municipales				
DESCRIPCIÓN	<p>El objetivo de esta acción es avanzar hacia un modelo de contabilidad energética integral que permita optimizar la gestión de consumos, disponer de información en tiempo real de los diferentes suministros y equipamientos municipales y, al mismo tiempo, cumplir con los requerimientos establecidos por la Ley 4/2019.</p> <p>Para ello es necesario contar con una herramienta o un software de gestión energética que, a través de una carga automatizada de los consumos, facilite un control de los datos de consumo de cada suministro y, con ello, un seguimiento exhaustivo de los consumos por edificio.</p> <p>Concretamente, con esta acción se podrían abordar los requerimientos de los artículos 11 y 12 de la citada Ley, los cuales se detallan a continuación:</p> <ul style="list-style-type: none"> • El artículo 11, que establece la obligatoriedad de las administraciones públicas de realizar un inventario de sus edificios, de su parque móvil y de las instalaciones de alumbrado público existentes dentro de su ámbito de actuación, incluyendo, entre otras cuestiones, el detalle de sus consumos. • Por su parte, el artículo 12 recoge la obligatoriedad de realizar un control del consumo de energía por edificio, incluyendo todos los consumos de todas las energías utilizadas y su coste económico, al menos una vez al año y con base mensual. <p>Además de las implicaciones ambientales y del peso que tiene el consumo energético en las emisiones de gases de efecto invernadero, los costes energéticos representan una importante carga presupuestaria para el ayuntamiento. Mediante esta acción se podrían conseguir ahorros directos derivados de ajustes de tarifas y de facturación, así como del control y seguimiento de los consumos.</p>				
RESPONSABLE PRINCIPAL	DSMA - Servicio de Salud Ambiental y Sostenibilidad [sección de eficiencia energética]		OTRO RESPONSABLE		
PLAZO DE EJECUCIÓN	2021-2025 en adelante		PRIORIDAD	Alta	
TIPOLOGÍA DE EDIFICIOS DONDE APLICA	Centros escolares	Oficinas	Cultura	Deportes	Otros
	x	x	x	x	x

COSTE APROXIMADO	8.000-20.000 €
OBSERVACIONES	

ENERGÍA					
Programa		Reducción de la demanda y mejora de la eficiencia energética			
ACCIÓN 14		Avanzar en la realización de auditorías energéticas, como mínimo para todos los edificios públicos con una potencia térmica superior a 70 kW			
DESCRIPCIÓN	<p>La finalidad de las auditorías energéticas contar con información detallada sobre el comportamiento energético de un determinado edificio y definir medidas orientadas a la reducción de la demanda y a la mejora de su eficiencia energética, así como a la sustitución de fuentes de energía convencionales por energías renovables.</p> <p>Hay un total de 15 edificios municipales que cuentan ya con una auditoría energética vigente, 7 de ellos centros escolares (Intxaurreondo Ikastola -Zarategi-, Jakintza ikastola -Erregezaintza-, Amara Berri -Morlans-, Arantzazuko Ama -Martutene-, Zuhazti Ikastola – Ategorrieta-, Amara Berri -Ferrerias- y Aitor Ikastola -Konkorrenea-), 2 con actividad principal de oficinas, como son el edificio de Ijentea y el de Goikoa, además del edificio de la Guardia Municipal, el Parque de Bomberos, la EPA de Herrera, el Abegi Etxea, el Albergue de Ondarreta y el Palacio de Aiete.</p> <p>Además, está prevista la realización de auditorías en 9 centros escolares más y en las cabinas de la Concha.</p> <p>El artículo 13 de la Ley 4/2019 establece que los edificios de las administraciones públicas vascas con una potencia térmica superior a 70 kW deberán contar con una auditoría energética (plazo: 21 de febrero de 2021).</p> <p>El objetivo de esta acción es, en primera instancia, dar cumplimiento a este requerimiento y, a continuación, avanzar en la realización e auditorías energéticas en el resto de edificios y equipamientos, priorizando aquellos de mayor consumo y con un mayor potencial de ahorro.</p>				
RESPONSABLE PRINCIPAL	DSMA - Servicio de Salud Ambiental y Sostenibilidad [sección de eficiencia energética]	OTRO RESPONSABLE			
PLAZO DE EJECUCIÓN	2020-2022	PRIORIDAD	Alta		
TIPOLOGÍA DE	Centros escolares	Oficinas	Cultura	Deportes	Otros

EDIFICIOS DONDE APLICA	x	x	x	x	x
COSTE APROXIMADO	20.000-45.000 €				
OBSERVACIONES					

ENERGÍA						
Programa		Reducción de la demanda y mejora de la eficiencia energética				
ACCIÓN 15		Continuar con la sustitución de equipos de producción para calefacción y ACS por sistemas más eficientes u otras fuentes de energía, priorizando aquellos edificios donde haya un mayor margen de ahorro.				
DESCRIPCIÓN		<p>Reducir la demanda de energía y mejorar la eficiencia energética de las dependencias municipales es una cuestión prioritaria para el ayuntamiento. No en vano, la Ley 4/2019 establece que las administraciones públicas vascas, cada una en su respectivo ámbito de actuación, como criterio general deberán alcanzar una reducción del consumo de energía del 60% en el horizonte 2050, con una reducción del 35% en el horizonte 2030.</p> <p>Con esta medida se pretende dar continuidad al trabajo que se viene realizando para lograr una mejora del rendimiento de los sistemas de calefacción y ACS de los edificios y dependencias municipales mediante la sustitución de aquellos equipos más antiguos e ineficientes por equipos nuevos de alta eficiencia que incorporen las mejores tecnologías disponibles.</p> <p>La selección de los edificios sobre los cuales intervenir se realizará teniendo en cuenta diferentes criterios, otorgando mayor prioridad a aquellos que presenten una mayor margen de ahorro (analizar resultados de las auditorías energéticas).</p>				
RESPONSABLE PRINCIPAL		DSMA - Servicio de Salud Ambiental y Sostenibilidad [sección de eficiencia energética]		OTRO RESPONSABLE		
PLAZO DE EJECUCIÓN		2020-2024		PRIORIDAD		
TIPOLOGÍA DE EDIFICIOS DONDE APLICA		Centros escolares	Oficinas	Cultura	Deportes	Otros
COSTE APROXIMADO		>80.000 €				
OBSERVACIONES						

ENERGÍA	
Programa	Reducción de la demanda y mejora de la eficiencia energética
ACCIÓN 16	Extender las actuaciones para la reducción del consumo de electricidad (control iluminación, sustitución de luminarias, etc.) a equipamientos de elevado consumo (oficinas, casas de cultura, etc.)
DESCRIPCIÓN	<p>La reducción del consumo de electricidad debido a la iluminación en equipamientos se consigue, principalmente, mediante la mejora de los sistemas de control y regulación de los sistemas alumbrado y mediante la sustitución de luminarias por tecnologías más eficientes.</p> <p>Con esta medida se pretende que estas actuaciones, que en los últimos años se han venido implantando en diferentes edificios y equipamientos, (principalmente en hogares de jubilados/as, escuelas para adultos (EPAs) y centros escolares), se extiendan de forma progresiva al conjunto de equipamientos, priorizando aquellos que presentan un consumo de electricidad más elevado.</p> <p>En aquellos edificios en los que el uso sea menor o las tecnologías sean menos obsoletas se procederá a la sustitución progresiva.</p> <p>Teniendo en cuenta que estas actuaciones dependen de la tipología y uso de cada edificio, se detallan a continuación diferentes actuaciones a llevar a cabo:</p> <p>Para la mejora del control y regulación de la iluminación:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Analizar los niveles lumínicos existentes y redefinir la iluminación artificial. • Instalar sensores de presencia, temporizadores y programadores en los wc, escaleras y pasillos de los edificios. • Instalar células fotosensibles de encendido de la iluminación para aprovechar la luz natural. • Instalar interruptores telerruptores que gestionen el apagado automático en horas programadas. • Instalar un sistema centralizado de regulación del alumbrado para todo el edificio. • Instalar reloj astronómico para el control de la iluminación exterior del edificio. • Mejorar la sectorización del encendido del alumbrado en los edificios municipales donde sea viable, sobre todo en las escuelas, para evitar que durante el horario no escolar estén en funcionamiento las luces en su totalidad en las aulas y pasillos. <p>En cuanto a la sustitución de luminarias, las actuaciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Analizar los niveles lumínicos existentes y redefinir la iluminación artificial. • Sustituir bombillas incandescentes por bombillas LED. • Sustituir bombillas halógenas por bombillas LED. • Sustituir luminarias fluorescentes y sus reactancias por tubos LED.

	<ul style="list-style-type: none"> Sustituir bombillas de VM, VSAP y halogenuros por focos LED en la iluminación exterior. 				
RESPONSABLE PRINCIPAL	DSMA - Servicio de Salud Ambiental y Sostenibilidad [sección de eficiencia energética]		OTRO RESPONSABLE		
PLAZO DE EJECUCIÓN	2020-2025 en adelante		PRIORIDAD	Alta	
TIPOLOGÍA DE EDIFICIOS DONDE APLICA	Centros escolares	Oficinas	Cultura	Deportes	Otros
	x	x	x	x	x
COSTE APROXIMADO	45.000-80.000 €				
OBSERVACIONES					

ENERGÍA		
Programa	Reducción de la demanda y mejora de la eficiencia energética	
ACCIÓN 17	Dar continuidad y reforzar el trabajo que se viene realizando en centros escolares para la mejora de la eficiencia energética de los equipamientos, con acciones de sensibilización que permitan implicar al conjunto de la comunidad escolar en el ahorro energético	
DESCRIPCIÓN	<p>Los centros escolares de titularidad municipal han concentrado gran parte de las actuaciones energéticas realizadas en los últimos años (el 65% de la inversión total en actuaciones energéticas). Asimismo, la totalidad de los centros cuentan o contarán a corto plazo con auditorías energéticas que detallan las medidas a acometer en cada uno de los edificios para mejorar su comportamiento energético y reducir su dependencia de combustibles fósiles.</p> <p>La componente educativa de estos centros, a los que acude diariamente población infantil de entre 2 y 12 años, hace que sean equipamientos en los que complementar estas actuaciones con otras de sensibilización que favorezcan la implicación del conjunto de la comunidad educativa e incidan en un cambio de hábitos de consumo que puede trascender además a otras esferas.</p> <p>En este sentido, el trabajo que se viene realizando con los centros escolares de la ciudad en el marco de la Agenda 21 Escolar (en la actualidad Agenda 2030 Escolar) contribuye sin duda alguna a alcanzar este objetivo.</p> <p>No obstante, hay otras iniciativas de educación y sensibilización centradas en el ámbito de la energía que se podrían explorar y pilotar, como es el caso de la metodología Euronet 50/50.</p> <p>Esta metodología se desarrolló en el marco de un proyecto europeo llevado a cabo en el periodo 2009-2012 y ha sido implantada en cerca de 500 colegios de 13 países de la Unión Europea.</p> <p>La metodología que se aplica consiste en introducir incentivos económicos al ahorro energético conseguido. Para ello, se firma un compromiso entre el ayuntamiento (que es quien paga las facturas) y el equipamiento (en este caso los centros escolares), mediante el cual el primero se compromete a devolver el 50% de los ahorros económicos conseguidos y el centro se compromete a aplicar un conjunto de buenas prácticas y liderar el proyecto. Con todo ello se persigue alcanzar los siguientes resultados:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Conseguir una reducción del consumo de energía a través de los cambios de comportamiento de la comunidad escolar, combinados con pequeñas medidas de mantenimiento y mejora de la eficiencia energética de los centros. • Otorgar a la propia comunidad escolar un papel relevante en la propuesta de ideas y medidas para ahorrar energía. • Sensibilizar sobre la eficiencia energética y prolongar la aplicación de las medidas más allá del proyecto. • Financiar otros proyectos, actividades o mejoras en las instalaciones con el dinero ahorrado en consumo de energía. 	
RESPONSABLE PRINCIPAL	DSMA - Servicio de Salud Ambiental y Sostenibilidad	OTRO RESPONSABLE

	[sección de eficiencia energética]					
PLAZO DE EJECUCIÓN	2021-2025		PRIORIDAD	Media		
TIPOLOGÍA DE EDIFICIOS DONDE APLICA	Centros escolares	Oficinas	Cultura	Deportes	Otros	
	x					
COSTE APROXIMADO	20.000-45.000 €					
OBSERVACIONES	Esta acción se debería llevar a cabo de forma coordinada con la Agenda 2030 Escolar.					

ENERGÍA						
Programa		Reducción de la demanda y mejora de la eficiencia energética				
ACCIÓN 18		Explorar iniciativas y buenas prácticas llevadas a cabo en edificios públicos para promover un consumo razonable de energía por parte del personal				
DESCRIPCIÓN		<p>La reducción de la demanda de energía de los edificios y equipamientos depende no solo de la realización de mejoras técnicas y tecnológicas, sino también del uso y hábitos de consumo de las personas que los habitan o, en este caso, de las y los trabajadores que los ocupan durante un elevado número de horas al día.</p> <p>Es fundamental, por tanto, promover que estas personas hagan un consumo razonable de energía en sus horas de trabajo sin tener por ello que renunciar a unas condiciones de confort. No en vano, el 43% de las y los empleados municipales ha manifestado, a través de la encuesta realizada en el marco de la elaboración del Plan Interno de Cambio Climático, que en su lugar de trabajo se podría ahorrar bastante energía en calefacción; un 31% considera que también se podría ahorrar en iluminación.</p> <p>Hay diversas iniciativas y proyectos llevados a cabo en edificios públicos de diferentes lugares que se considera puede resultar interesante explorar y analizar si alguno de ellos podría ser viable o, al menos, inspirador para desarrollar una iniciativa propia en el Ayuntamiento de San Sebastián.</p> <p>Se proponen a continuación algunas fuentes de casos de éxito y/o buenas prácticas energéticas a consultar:</p> <p>http://euronet50-50max.eu/images/news/es/Technical_documents/EURONET_Edificios_p%C3%BAblicos_final_ESP_16042015.pdf</p> <p>https://www.covenantofmayors.eu/plans-and-actions/good-practices.html</p> <p>http://www.fundacionconama.org/fondo-documental/</p>				
RESPONSABLE PRINCIPAL		DSMA - Servicio de Salud Ambiental y Sostenibilidad [sección de eficiencia energética]	OTRO RESPONSABLE		Dirección de Gestión de Personas - Servicio de Organización y Gestión de Recursos Humanos	
PLAZO DE EJECUCIÓN		2021	PRIORIDAD		Media	
TIPOLOGÍA DE EDIFICIOS DONDE APLICA		Centros escolares	Oficinas	Cultura	Deportes	Otros
			x			x
COSTE APROXIMADO		Sin coste				
OBSERVACIONES						

ENERGÍA			
Programa	Despliegue de energías renovables en edificios y equipamientos municipales		
ACCIÓN 19	Diseñar una estrategia para el despliegue de instalaciones fotovoltaicas de autoconsumo en base al estudio realizado sobre el potencial de los equipamientos y edificios públicos de la ciudad		
DESCRIPCIÓN	<p>De acuerdo a la Ley 4/2019, la producción renovable en 2030 deberá ser equivalente o superior al 32% del consumo de la administración local, por lo que la generación renovable y el impulso del autoconsumo en equipamientos municipales constituyen un ámbito fundamental para cumplir con dicho objetivo.</p> <p>La aprobación del Real Decreto-ley 15/2018, que conllevó la derogación del denominado impuesto al sol, abrió una senda favorable que el Ayuntamiento ha aprovechado para instalar sistemas de autoconsumo en diferentes equipamientos. Se considera fundamental seguir trabajando en esta dirección mediante una acción coordinada y con enfoque estratégico.</p> <p>Con las instalaciones puestas en marcha en 2020, se alcanzará una potencia instalada 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).</p> <p>Se han estudiado ya las superficies utilizables de diferentes equipamientos ubicados en la ciudad, tanto de propiedad municipal como de otras administraciones públicas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 <p>Se ha hecho también una estimación de la potencia fotovoltaica que se alcanzaría (12,3MW) en caso de realizar todas las actuaciones analizadas y el coste total que supondría llevarlas a cabo (15,2M€). La ejecución de todas ellas permitiría superar el objetivo fijado para 2030 y acercarse al objetivo de 2050.</p> <p>Se considera fundamental seguir trabajando en esta dirección mediante una acción coordinada y con enfoque estratégico. Tomando este análisis como base de partida, se trabajará en un plan de acción detallado que permita programar las actuaciones a realizar en los próximos años, las ubicaciones, el presupuesto, calendario, etc.</p>		
RESPONSABLE PRINCIPAL	DSMA - Servicio de Salud Ambiental y Sostenibilidad [sección de eficiencia energética]	OTRO RESPONSABLE	
PLAZO DE EJECUCIÓN	2021-2022	PRIORIDAD	Alta

TIPOLOGÍA DE EDIFICIOS DONDE APLICA	Centros escolares	Oficinas	Cultura	Deportes	Otros
	x	x	x	x	x
COSTE APROXIMADO	20.000-45.000 €				
OBSERVACIONES					

6. ACCIONES DEL ÁMBITO DE LOS RESIDUOS

RESIDUOS	
Programa	Promover la prevención, reutilización y correcta gestión de los residuos en edificios y equipamientos municipales
ACCIÓN 20	Promover activamente la prevención y reutilización de residuos en el lugar de trabajo mediante iniciativas concretas o protocolos de trabajo.
DESCRIPCIÓN	<p>Promover la prevención de residuos en el lugar de trabajo sigue siendo una cuestión prioritaria. Los resultados arrojados por la encuesta realizada en el marco del trabajo de elaboración de este Plan confirman que existe margen de mejora en materia de prevención de residuos generados en el lugar de trabajo, especialmente en lo que respecta a los vasos desechables y al papel.</p> <p>Asimismo, se intuye que puede haber otros residuos, sobre los cuales no se preguntó en la encuesta, como es el caso de las botellas de plástico, cuya generación podría también reducirse a través de iniciativas concretas. Si bien cada vez está más extendido el uso de botellas reutilizables, el hecho de que en algunos edificios se ofrezcan botellas de plástico en las máquinas de vending favorece el consumo de agua embotellada en detrimento del agua del grifo.</p> <p>Siguiendo el orden de la jerarquía de residuos, la reutilización de elementos y materiales diversos (como banderolas, enaras, roll-ups, etc.) debería considerarse también como una cuestión prioritaria, especialmente en aquellas áreas o departamentos en las que, debido a la actividad que desarrollan, se produce una mayor cantidad de elementos de esta naturaleza.</p> <p>Para incidir activamente en ambas cuestiones se requiere de acciones concretas. En el caso de las acciones de prevención:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Valorar la posibilidad de eliminar los vasos de las máquinas de café (al menos de aquellas máquinas de uso exclusivamente interno). • Analizar el consumo de botellas de agua (a partir de datos que proporcione la empresa proveedora de las máquinas de vending) y valorar su eliminación o sustitución por otros productos. • Incidir en la reducción del consumo de papel a través de mensajes explícitos en las zonas de impresión (imprimir solo si es necesario y configurar impresoras para imprimir a doble cara).

	<p>Para reforzar las acciones y conseguir una mayor aceptación de las mismas, es importante darlas a conocer, comunicar las razones por las cuales se llevan a cabo y, en caso de considerarlo oportuno, ofrecer alternativas (tazas, vasos, etc.).</p> <p>En cuanto a las acciones para promover la reutilización de materiales, se elaborarán procedimientos de trabajo que serán compartidos con los diferentes departamentos para terminar de ajustarlos a sus necesidades concretas.</p>				
RESPONSABLE PRINCIPAL	DSMA - Servicio de Salud Ambiental y Sostenibilidad [sección de biodiversidad y calidad ambiental]		OTRO RESPONSABLE		
PLAZO DE EJECUCIÓN	2020-2025		PRIORIDAD	Alta	
TIPOLOGÍA DE EDIFICIOS DONDE APLICA	Centros escolares	Oficinas	Cultura	Deportes	Otros
	x	x	x	x	x
COSTE APROXIMADO	Sin coste				
OBSERVACIONES					

RESIDUOS					
Programa	Promover la prevención, reutilización y correcta gestión de los residuos en edificios y equipamientos municipales				
ACCIÓN 21	Llevar a cabo un estudio para la caracterización y cuantificación de las diferentes fracciones de residuos que se generan en los edificios y equipamientos municipales.				
DESCRIPCIÓN	<p>Con esta medida se pretende tener un mejor conocimiento sobre los residuos generados en el conjunto de edificios y equipamientos municipales que permita hacer una propuesta más dirigida y orientada a dar respuesta a necesidades concretas. Para ello se realizará un estudio de detalle que permita contar con información cuantitativa sobre cantidades de residuos generadas y segregadas por cada una de las fracciones (papel/cartón, envases, orgánico y resto).</p> <p>Se partirá de una muestra representativa de edificios, tomando de base los criterios y el trabajo realizado en el trabajo "Mejora de la recogida selectiva de residuos en las dependencias del Ayuntamiento de San Sebastián", y se realizará una extrapolación de los resultados al conjunto de edificios y equipamientos.</p> <p>En este proyecto se seleccionaron un total de 23 edificios clasificados en dos grupos en función de si están o no abiertos al público y caracterizados según diferentes variables:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Abierto al público: <ul style="list-style-type: none"> ○ Office interno ○ Vending interno ○ Zona de oficinas ○ Taller o almacén • No abierto al público <ul style="list-style-type: none"> ○ Cocina o comedor ○ Vending <p>En cualquier caso, se revisará si la selección y caracterización de los edificios permanece vigente o si hay que realizar algún ajuste fruto de alguna reubicación de departamentos o habilitación de alguna nueva dependencia.</p>				
RESPONSABLE PRINCIPAL	DSMA - Servicio de Salud Ambiental y Sostenibilidad [sección de biodiversidad y calidad ambiental]		OTRO RESPONSABLE		
PLAZO DE EJECUCIÓN	2022		PRIORIDAD	Media	
TIPOLOGÍA DE EDIFICIOS DONDE APLICA	Centros escolares	Oficinas	Cultura	Deportes	Otros
	x	x	x	x	x
COSTE APROXIMADO	8.000-20.000 €				
OBSERVACIONES					

RESIDUOS					
Programa	Promover la prevención, reutilización y correcta gestión de los residuos en edificios y equipamientos municipales				
ACCIÓN 22	Diseñar un protocolo para el seguimiento sistemático del uso y disposición de las papeleras existentes y la detección de nuevas necesidades.				
DESCRIPCIÓN	<p>El trabajo de "Mejora de la recogida selectiva de residuos en las dependencias del Ayuntamiento de San Sebastián" permitió dimensionar las necesidades de papeleras con posibilidad de segregar todas las fracciones generadas en cada dependencia, así como realizar una propuesta para la distribución de las mismas en los puestos de trabajo.</p> <p>Este ejercicio de dimensionamiento de papeleras y la propuesta de distribución se realizó en base a la estructura departamental y ubicación de entidades del momento (año 2017). La habilitación de nuevos espacios de trabajo y la reubicación de otros obliga a actualizar las unidades requeridas para cada caso, así como a ofrecer una respuesta a demanda.</p> <p>Es por eso por lo que se considera necesario analizar con cierta periodicidad si las soluciones propuestas en cuanto a dotación y ubicación de papeleras siguen siendo efectivas y responden a las necesidades de cada lugar de trabajo, o si conviene introducir alguna mejora dirigida a incrementar la tasa de recogida selectiva de los residuos generados.</p> <p>Con objeto de simplificar y sistematizar de algún modo esta tarea, se elaborará un protocolo (un cuestionario que se enviará a los diferentes edificios y equipamientos) que se aplicará con una periodicidad determinada (3-4 años). Las conclusiones extraídas del mismo, unidas a las del estudio de caracterización de los residuos, permitan detectar nuevas necesidades y realizar los ajustes oportunos.</p>				
RESPONSABLE PRINCIPAL	DSMA - Servicio de Salud Ambiental y Sostenibilidad [sección de biodiversidad y calidad ambiental]		OTRO RESPONSABLE		
PLAZO DE EJECUCIÓN	2021-2025 en adelante		PRIORIDAD	Alta	
TIPOLOGÍA DE EDIFICIOS DONDE APLICA	Centros escolares	Oficinas	Cultura	Deportes	Otros
	x	x	x	x	x
COSTE APROXIMADO	Sin coste				
OBSERVACIONES					

7. ACCIONES DE CARÁCTER TRANSVERSAL

TRANSVERSALES			
Programa	Coordinación, dinamización y socialización del PICC		
ACCIÓN 23	Poner en marcha y dinamizar una comisión para la sostenibilidad energética en el marco de la cual se realice el seguimiento del PICC		
DESCRIPCIÓN	<p>La Ley 4/2019, en su artículo 9, establece la obligación de crear una Comisión para la Sostenibilidad Energética a la que se le asignarán las siguientes funciones:</p> <p>a) Proponer la aprobación del inventario al que se refiere el artículo 11.</p> <p>b) Supervisar y garantizar el desarrollo de las medidas adoptadas en cumplimiento de la ley, así como el cumplimiento de los objetivos establecidos en ella.</p> <p>c) Informar periódicamente sobre el estado y desarrollo de su plan de actuación energética.</p> <p>Con objeto de no duplicar estructuras y promover una gestión eficiente de los planes y políticas públicas municipales, el seguimiento del PICC se incluirá como otra función más de este Comisión.</p>		
RESPONSABLE PRINCIPAL	DSMA - Servicio de Salud Ambiental y Sostenibilidad	OTRO RESPONSABLE	
PLAZO DE EJECUCIÓN	2020-2025 en adelante	PRIORIDAD	Alta
COSTE APROXIMADO	Sin coste		
OBSERVACIONES			

TRANSVERSALES			
Programa	Coordinación, dinamización y socialización del PICC		
ACCIÓN 24	Diseñar y poner en marcha un plan de formación y sensibilización dirigido al personal municipal sobre cambio climático		
DESCRIPCIÓN	<p>La Ley 4/2019, en su artículo 27, contempla la formación del personal municipal sobre técnicas para aumentar el ahorro y la eficiencia energética.</p> <p>Por otro lado, el Plan de Adaptación al cambio climático de la ciudad también recoge la necesidad de articular y llevar a cabo un plan de formación en materia de adaptación al cambio climático dirigido a los diferentes departamentos municipales.</p> <p>En este contexto y, teniendo en consideración el alcance del Plan Interno de Cambio Climático, que aborda los ámbitos de la movilidad, la energía y los residuos, se considera necesario diseñar un plan formativo integral sobre cambio climático que dé respuesta a todos estos requerimientos y aborde todos los ámbitos citados.</p> <p>El plan formativo se articulará en 4 módulos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ENERGÍA: Ahorro y eficiencia energética en el lugar de trabajo 2. MOVILIDAD: Incidencia de los modos de movilidad y huella de carbono asociada a los desplazamientos. 3. RESIDUOS: Prevención, reutilización y mejora de la gestión de los residuos en el lugar de trabajo. 4. ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO: Incorporación de criterios de adaptación al cambio climático en la gestión municipal. <p>De forma complementaria, se llevarán a cabo diferentes acciones de sensibilización del personal municipal para promover hábitos más respetuosos con el medio ambiente y con menor incidencia sobre el cambio climático. A modo de ejemplo, se proponen a continuación dos posibles acciones a llevar a cabo asociadas al ámbito de la movilidad:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Incorporación de información sobre las emisiones asociadas al modo de desplazamiento seleccionado en la aplicación para la asignación de vehículos municipales. • Asociar la movilidad a pie o en bicicleta con los beneficios para la salud. 		
RESPONSABLE PRINCIPAL	DSMA - Servicio de Salud Ambiental y Sostenibilidad	OTRO RESPONSABLE	Dirección Gestión de Personas - Servicio de Organización y Gestión de Recursos Humanos
PLAZO DE EJECUCIÓN	2020-2025 en adelante	PRIORIDAD	Alta
COSTE APROXIMADO	Sin coste		
OBSERVACIONES			

TRANSVERSALES	
Programa	Coordinación, dinamización y socialización del PICC
ACCIÓN 25	Dar publicidad a las medidas llevadas a cabo en el marco del PICC mediante un Informe de Seguimiento de carácter bianual.
DESCRIPCIÓN	<p>Siguiendo con el planteamiento de la acción anterior, esta medida pretende dar una respuesta integral a los requerimientos de la Ley 4/2019 respecto a la publicidad de las medidas adoptadas (publicación de un informe de seguimiento cada dos años) y a la propia gestión y comunicación de los avances del PICC.</p> <p>La Ley 4/2019 exige que cada administración pública vasca publique cada dos años un informe de seguimiento con las medidas que adopte para incrementar el ahorro y la eficiencia energética, incluyendo los planes de actuación energética.</p> <p>Se propone añadir a este informe dos capítulos específicos con los ámbitos de movilidad y residuos y que sirva como Informe de seguimiento del PICC.</p> <p>Además, se propone dotar a este Informe de una componente comunicativa que facilite la sensibilización y la concienciación del personal. Para ello, se calcularán y darán a conocer una serie de indicadores (a valorar en función de la disponibilidad de la información):</p> <p>ENERGÍA:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Consumo total de energía (kWh) y por trabajador/a (kWh/trab.) • Consumo de electricidad (kWh) y por trabajador/a (kWh/trab.) • Consumo de gas (kWh) y por trabajador/a (kWh/trab.) • Consumo de otros combustibles (kWh) y por trabajador/a (kWh/trab.) <p>(en función de la disponibilidad de la información, estos datos se podrían dar también por edificio)</p> <p>EMISIONES GEI:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Emisiones GEI asociadas al consumo energético (tCO_{2e}) y por trabajador/a (tCO_{2e}/trab.) • Huella de movilidad asociada a la movilidad por gestiones (tCO_{2e}) y por trabajador/a (tCO_{2e}/trab.) <p>Hay otra serie de indicadores que sería interesante difundir pero que requieren de realizar nuevamente una encuesta al personal municipal y que, por tanto, se podrían calcular con una periodicidad menor, concretamente los relacionados con la huella de carbono asociada a la movilidad de casa al lugar de trabajo.</p> <p>De todas formas, a modo informativo, resultaría de utilidad ofrecer el valor de las emisiones de cada modo de transporte por kilómetro recorrido con el fin de incidir en cambios de hábitos en los desplazamientos.</p> <p>Por último, la disponibilidad de información para el cálculo de indicadores asociados a cantidades de residuos generados dependerá de la caracterización y cuantificación de las diferentes fracciones de residuos que se generan en los edificios y equipamientos municipales (acción 22).</p>
RESPONSABLE PRINCIPAL	DSMA - Servicio de Salud Ambiental y Sostenibilidad OTRO RESPONSABLE

PLAZO DE EJECUCIÓN	2021-2025 (cada dos años)	PRIORIDAD	Alta
COSTE APROXIMADO	Sin coste		
OBSERVACIONES			