

1. SESIÓN DE APERTURA

PRESENTACIÓN DE LA VIII JORNADA TEMÁTICA



Mesa de la Sesión de Apertura. De izquierda a derecha, Pablo Vázquez Ruiz (Ministerio de Fomento), Germán Glaría (Ministerio de Medio Ambiente), Víctor Longás Vilellas (Diputación General de Aragón), Raúl Zorita (Comisión Europea) y María Alfayate (Comisión Europea).

PRESENTACIÓN

D^a MARÍA ALFAYATE JIMENEZ

UNIDAD DE TRANSPORTES URBANOS LIMPIOS

Dirección General de Energía y Transportes

Comisión Europea

Quisiera, antes de nada, felicitar a la Red de Autoridades Ambientales y, especialmente, a la Diputación General de Aragón por la organización de esta Jornada.

Comparto el interés con todos ustedes en el objetivo de la integración del medio ambiente en el sector del transporte, un tema de importancia capital que, quizá, no ha sido suficientemente valorado en el pasado y que, sin embargo, tiene una importancia creciente a nivel de política y de las actuaciones de la Comisión Europea en general y de la Dirección General de Energía y Transportes en particular. Así lo ha reconocido repetidas veces la Vicepresidenta de la Comisión Europea y Comisaria de Energía y Transportes, Loyola de Palacio, citando entre sus prioridades la reconciliación del desarrollo de los transportes y la energía atendiendo a las limitaciones medioambientales, procurando alcanzar un reequilibrio entre los distintos modos de transporte, potenciando y desarrollando todos aquellos instrumentos que permitan un aumento significativo del uso de modos menos agresivos para con el medio ambiente, citando a modo de ejemplo el desarrollo de la política de intermodalidad para las mercancías, el desarrollo del transporte público, fomentando su competitividad en lo referente al transporte de pasajeros, etc. Los Fondos de Financiación Europeos, los Fondos Estructurales y el de Cohesión, representan un marco excelente para desarrollar esta reflexión, dado que entre sus objetivos se encuentran actuaciones en materia de transportes y medio ambiente.

Espero que durante mi presentación y a lo largo de los debates que tengan lugar en el día de hoy, quede expuesto claramente cómo la Dirección General de Energía y Transportes pretende seguir adelante con el desarrollo de una política de movilidad sostenible y cómo trata de implementar medidas y desarrollar un marco legislativo de cooperación con la Dirección General de Medio Ambiente para contribuir al cumplimiento de los compromisos

internacionales que, tanto la Comisión Europea como los Estados Miembros, han suscrito, como es el caso del Acuerdo de Kioto, del que oiremos hablar durante la Jornada de hoy. Muchas gracias.

D. PABLO VÁZQUEZ RUÍZ DE CASTROVIEJO

SECRETARIO TÉCNICO DE TRANSPORTES MINISTERIO DE FOMENTO

Señor Presidente de la Mesa, señores asistentes, muchas gracias por la invitación que esta Mesa hace al Ministerio de Fomento para presentar la posición que más tarde desarrollarán en sus intervenciones los expertos en el ámbito del transporte y medio ambiente.

Generalmente, todos los que trabajamos en el campo del transporte, tendemos a dar gran importancia a lo que el transporte supone para el bienestar de los ciudadanos y el desenvolvimiento en las ciudades productivas. No solamente lo pensamos nosotros que somos parte interesada, sino que parece ser un pensamiento compartido con otros sectores, puesto que todo lo referente a financiación comunitaria y desarrollo regional siempre conlleva un incentivo para el transporte. Estos instrumentos financieros se utilizan para potenciar la idea de que el transporte es una parte fundamental del desarrollo de las regiones y que va a contribuir a mejorar la calidad de vida de la sociedad.

Dentro del sector del transporte pensamos que hay que valorar en su justa medida la importancia que se da al transporte como factor prioritario en la mejora de dicho bienestar. Probablemente por lo que hemos sido invitados a participar en estas Jornadas no sea por nuestra participación en los Fondos Comunitarios sino, desde una posición más negativa, por el efecto dañino que el transporte tiene sobre el medio ambiente ya que se ha demostrado que en el momento actual la preocupación en torno al sector transporte se centra más en sus efectos nocivos sobre el medio ambiente.

En mi opinión, ni el transporte es tan fundamental en el desarrollo como se piensa, tampoco es tan nocivo en el terreno medioambiental. Existe realmente una ambivalencia a la hora de valorar el papel que juega el transporte por lo que a veces resulta difícil determinar si su aportación es positiva o negativa.

En todo caso, el transporte tiene actualmente un valor añadido porque está sufriendo un crecimiento desmesurado: tanto en viajeros como en mercancías estamos asistiendo a un verdadero intercambio de relaciones. Hace una semana asistimos a una reunión en Po sobre los intercambios pirenaicos y es verdaderamente espectacular el tráfico que hay de mercancías y de viajeros, por razones muchas veces de índole económica, pero otras veces por razones diferentes; pero es un crecimiento desmesurado que todos tenemos que afrontar. Los gestores de los fondos públicos y en general, todo el mundo está interesado en que el sector del transporte sea eficaz y no solamente tenemos que verlo desde una perspectiva puramente medioambiental sino en todos los aspectos.

Al margen del crecimiento del transporte de mercancías o de viajeros, las ciudades son, probablemente, uno de los puntos esenciales en este entorno. En este sentido, me gustaría señalar que, a menudo, la problemática de las ciudades está insuficientemente valorada en el sector. En España tenemos dificultades derivadas del transporte en el medio urbano que en otros países no se dan; frecuentemente, desde Bruselas recibimos "recetas" referentes a este tema haciendo hincapié en la dificultad para acomodar el tráfico interurbano cuando, a lo mejor el problema aquí en España es completamente diferente.

Paso brevemente, y con esto termino, al tema de cómo se abordan desde el Ministerio de Fomento las medidas para paliar los posibles efectos 'nocivos' del transporte. El transporte tiene dos fases diferentes: la construcción y la gestión. En la fase de construcción se suele reivindicar por parte de los ciudadanos la aplicación de medidas correctoras a las habituales afecciones visuales que se derivan de la misma. Sin embargo, es en el campo de la gestión de los modos de transporte donde podemos conseguir mejoras, y no sólo en un problema tan llamativo como el del ruido producido por la aviación y otros medios de transporte. Éste es un problema que, espero, con el paso de los años y el avance de la tecnología, quede ampliamente superado.

Los que trabajamos en este sector somos los primeros interesados en tener un sistema eficaz y en intentar llevar a cabo estas mejoras. Prueba de ello es que cuando, por ejemplo, se presenta una estrategia para la integración del medio ambiente y desa-

rollo sostenible en la política de transporte de la Comunidad se ejecutan acciones a nivel institucional que van respondiendo a lo que se está pidiendo en la sociedad.

Un ejemplo de estrategias correctoras que ayudan a la mejora del medio ambiente es la colaboración que se está llevando a cabo desde el Ministerio con un grupo de trabajo sobre transporte y CO₂ que fue creado por el Consejo Nacional del Clima.

D. RAÚL ZORITA DÍAZ

*DIRECCIÓN DE POLÍTICA DE INTEGRACIÓN E INSTRUMENTOS
MEDIOAMBIENTALES*

Dirección General de Medio Ambiente

Comisión Europea

En primer lugar, quiero agradecer al Consejero de Medio Ambiente de la Diputación de Aragón la organización de esta Jornada, a la vez que a la Diputación General por los esfuerzos que han hecho para un tema que consideramos importante. También quiero agradecer a los representantes del Ministerio de Fomento y a las Consejerías de Transporte y de Fomento su presencia aquí. Quiero dejar constancia que precediendo a esta VIII Jornada Temática, se han venido desarrollando otras sobre diversos temas como pesca, agricultura o energía. En este momento nos ocupa la Jornada de Integración del Medio Ambiente en el Sector del Transporte y en este marco, es conveniente comentar que partiendo de concepciones distintas pero complementarias, hemos de aunar esfuerzos entre todos, fomentando el diálogo para lograr un grupo de trabajo común y fructífero. Este es el mensaje que queremos dar desde la Comisión.

D. GERMÁN GLARÍA GALCERÁN

DIRECTOR GENERAL DE CALIDAD Y EVALUACIÓN AMBIENTAL

Ministerio de Medio Ambiente

En primer lugar, como representante y responsable del Secretariado de la Red de Autoridades Ambientales, deseo, como ya han hecho los anteriores ponentes, agradecer el esfuerzo a la Diputación General de Aragón por la organización de esta Jornada y al Ministerio de Fomento por su participación.

Podría decirse que soy un recién llegado al conocimiento de la Red de Autoridades Ambientales, pero creo que es un órgano de cooperación clave para garantizar la coordinación, desde un punto de vista ambiental, entre todos los interlocutores asociados a la programación estructural.

Al hilo de lo que comentaba Raúl Zorita, la cuestión es conceptualmente muy sencilla, es decir, de lo que se trata es de hacer las cosas bien desde una perspectiva actual: ya desde su concepción el proyecto debe tener en cuenta las variables ambientales, es decir, de lo que se trata es de que el proyectista conciba el medio ambiente como un recurso, como algo que tiene valor o que es un conjunto de valores que tiene, como el paisaje que tiene un importante valor económico, como la vegetación y la fauna que tienen valor por el disfrute que de ellas realizamos, por su enriquecedora diversidad, e incluso por sus posibles aplicaciones médicas. A la vista de esto se debería analizar el valor que representa el medio natural para su integración en la concepción de un proyecto.

A nadie se le ocurriría formular un proyecto cualquiera sin valorarlo desde el punto de vista económico para analizar si es rentable, es decir, una valoración coste-beneficio: de lo que se trata es de integrar los valores ambientales desde el principio para prevenir y no al final para corregir, resaltando en este sentido la aplicación del principio 'Quién Contamina Paga', en base al cual lo que hay que hacer es pagar por no contaminar, independientemente de que quien contamina paga, y la mejor forma de prevenir es concebir desde el principio los proyectos de forma tal que integren los valores ambientales. Pero ¿y cuánto pesa lo ambiental frente a lo que no es ambiental, es decir, a lo que es socioeconómico?, ésta ya es otra discusión que probablemente trascienda al tema técnico, pero en los tiempos actuales las valoraciones tienen que ser como se dice siempre 'multicriterio' y entre dichos criterios que se manejan debe estar presente desde el origen el ambiental. Muchas gracias.

D. VÍCTOR LONGÁS VILELLAS

*CONSEJERO DE MEDIO AMBIENTE DIPUTACIÓN GENERAL DE
ARAGÓN*

En primer lugar, agradecer a los representantes del Ministerio de Medio Ambiente, de la Unión Europea

y de las distintas Comunidades Autónomas su participación en esta VIII Jornada Temática de la Red de Autoridades Ambientales que hoy se dedica a los Fondos Estructurales y al Fondo de Cohesión y la integración del medio ambiente en el sector del transporte.

Es para mí es un gran honor y satisfacción, como Consejero de Medio Ambiente, que Aragón sea la anfitriona de estas Jornadas, así como de la X Reunión Plenaria de la Red de Autoridades Ambientales.

A lo largo del día de hoy podremos escuchar y debatir acerca de los distintos aspectos que vinculan al transporte y al medio ambiente y que para nuestra Comunidad Autónoma tienen una importancia muy significativa. La situación estratégica de Aragón en el contexto nacional y la planificación y proyectos de infraestructuras de comunicación existentes en nuestra Comunidad, como es el caso del eje nortesur, Somport-Sagunto, o la reivindicación de la apertura de la línea férrea de Canfranc, así como otros proyectos a largo plazo como el túnel de Bignemalé, dan a estas Jornadas una relevancia especial para nosotros.

Para el Gobierno de Aragón la ejecución de estas obras de infraestructura es de absoluta prioridad, ya que de ello depende en gran parte una mejor vertebración de nuestro territorio, curiosamente bien localizado, pero deficientemente comunicado. La mejora de las redes de comunicación se debe acometer, como ya han dicho quienes me han precedido, con las garantías ambientales necesarias, de forma que haya una buena integración de la obra pública con nuestro rico patrimonio nacional.

Aragón tiene en su riqueza natural, precisamente, uno de sus principales recursos de presente y de futuro y de todos es conocido el impacto ambiental de algunas obras de comunicación realizadas en el pasado. Por ello, si queremos conservar una herencia medioambiental de la que las generaciones futuras puedan presumir con orgullo, debemos prestar especial atención al desarrollo de los planes de infraestructura de transporte. En este sentido, considero que estas VIII Jornadas Temáticas son un punto de referencia importante para avanzar en esta dirección, al tiempo que confío en que sirvan para potenciar la coordinación y cooperación entre las administraciones representadas, con el fin de optimizar al máximo las posibilidades que pueda plantear la programación

estructural y de cohesión para el período 2000-2006.

Antes de terminar, insistir en el apoyo del Gobierno de Aragón y del Departamento de Medio Ambiente en particular, a la Red de Autoridades Ambientales y a las iniciativas que, siguiendo las pautas marcadas por la Unión Europea, contribuyan a mejorar la calidad de vida del ciudadano.

Reitero una vez más mi bienvenida a todos los participantes de las distintas instituciones y les deseo a todos ustedes unas Jornadas que sean muy provechosas. Muchas gracias.

RUEDA DE PRENSA

Tras la sesión de Apertura, en una Sala contigua, tuvo lugar una Rueda de Prensa ofrecida por el Consejero de Medio Ambiente de la Diputación General de Aragón, Víctor Longás, el Director General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, Germán Glaría y el Director de Política de Integración e Instrumentos Medioambientales de la Comisión Europea, Raúl Zorita.

En su desarrollo, Germán Glaría aseguró que los criterios medioambientales deben considerarse de forma previa y condicionante a la realización de cualquier proyecto urbanístico, de infraestructuras o transportes. Glaría insistió en la necesidad de que los criterios

ambientales se apliquen en el propio diseño del proyecto para evitar decisiones traumáticas posteriores, coincidiendo en esta opinión con la aplicación de una política de integración del medio ambiente en todos los sectores, tal y como preconiza el Tratado de Amsterdam. En su opinión, el medio ambiente no debe nunca ser visto como una traba al desarrollo sino como un elemento de calidad de los mismos.

Raúl Zorita insistió en la consideración del medio ambiente como parte integrante de todas las actividades humanas, en un mensaje que es necesario transmitir a toda la sociedad. Ante la intervención de Víctor Longás, que hizo un resumen de la actividad de su departamento, Ministerio de Medio Ambiente y Comisión Europea, coincidieron en apreciar que la Comunidad Autónoma de Aragón lleva su labor de protección y mejora del medio ambiente más allá de las normas de obligado cumplimiento, ante un entorno natural muy rico y diverso que genera conflictos. También se recalcó que el Gobierno de Aragón tiene siempre en cuenta los criterios ambientales en todos los proyectos que impulsa para conjugar el respeto a la naturaleza en el diseño de las infraestructuras.

Dentro de sus responsabilidades específicas, Víctor Longás se refirió a los temas prioritarios del transporte dentro de la Comunidad, como son la reapertura de Canfranc, el eje de comunicaciones Norte-Sur y la autovía Pamplona-Huesca-Jaca-Lérida, obras todas ellas que serán acometidas con las necesarias garantías ambientales.



Mesa de la Rueda de Prensa.
De izquierda a derecha,
Germán Glaría, Víctor Longás
y Raúl Zorita.