

# 6. DEBATE

**MODERADOR: JOSÉ ÁLVAREZ DÍAZ**

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE



*El Debate estuvo presidido por (de izquierda a derecha) Raúl Zorita, María Alfayate, Juan Martínez, José Álvarez, Salvador Rueda, Jesús Villacampa y Pablo Vázquez Ruiz de Castroviejo.*

1. La correcta tarificación de los diferentes modos de transporte es fundamental para incentivar la integración ambiental y corregir el desequilibrio existente entre los diferentes sistemas de transporte, especialmente por el retroceso del ferrocarril, ¿qué se piensa hacer en esta materia?

---

**D<sup>a</sup>. MARÍA ALFAYATE JIMENEZ**

*DIRECCIÓN GENERAL DE ENERGÍA Y TRANSPORTES*

---

*Comisión Europea*

---

Ya hemos comentado algunas medidas que se van a implantar en este sector, entre las que cabe destacar un paquete específico para el ferrocarril que comprende distintos componentes que se van a intentar liberalizar, como el acceso a unos corredores ferroviarios por donde puedan circular libremente las mercancías en Europa, tratando de alcanzar una interoperabilidad de redes que evidentemente va a simplificar y hacer más competitivo el transporte; en este sentido, seguimos avanzando hacia una división entre los denominados operadores del transporte, por otro, el propietario de la infraestructura y el ente gestor, lo que va a permitir una gestión de las licencias que den acceso a ese modo de transporte y al mismo tiempo es de esperar que se avance poco a poco hacia un cierto equilibrio, que no va a ser fácil, a través de la implantación de la tarificación en el sector de la carretera, el que hoy por hoy es el más competitivo, y en el sector ferroviario. Si verdaderamente se internalizan los costes en ambos sectores, es de esperar que se avance poco a poco hacia un cierto equilibrio, aunque no va a ser fácil. En cualquier caso, no hay que olvidar que existe un paquete de medidas y que se está trabajando para desarrollar al máximo otra serie de instrumentos.

---

**D. CASIMIRO IGLESIAS PÉREZ**

*SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS*

---

*Ministerio de Fomento*

---

Con respecto a lo que se ha venido comentando acerca de la elasticidad, me pregunto dónde está la clave para que la gente cambie de modo de transporte o para poder ejecutar un reparto

modal a través de la tecnificación, porque personalmente calculo que hay que llegar a límites extremos.

En el transporte público la tarificación se repercute en los costes, aunque yo soy muy escéptico a este respecto, pero el transporte privado es otra cuestión. Hablando con toda sinceridad, ni siquiera los que llevamos algún tiempo trabajando en estos ámbitos sabemos cuál es la correcta tarificación, no sabemos cómo medir los costes, no sabemos cómo internalizarlos, teniendo en cuenta la dificultad que presenta la cuantificación de los daños al medio ambiente.

---

**SR. REPRESENTANTE DEL  
CONSORCIO DE TRANSPORTES  
DE MADRID**

Quisiera señalar que, con independencia de la internalización del sistema tarifario de los efectos que pueden hacer considerar una tarifa u otra, o promover el transporte por carretera, por ferrocarril, etc., la adopción de títulos de multiviaje, abono transportes, etc., con independencia de la cobertura de ajuste de explotación y nivel que presentan, considerando unos costos, internalizando otros, es un buen instrumento de política energética y de preservación del medio ambiente, por lo menos en el transporte público.

2. El precio de los combustibles fósiles es un factor determinante a la hora de modificar los hábitos de uso del automóvil y del transporte por carretera. ¿En qué punto se encuentran las discusiones para el establecimiento de la ecotasa o impuesto energético en la Unión Europea? ¿Cuál es la posición del Estado español?

---

**D. CASIMIRO IGLESIAS PÉREZ**

*SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS*

---

*Ministerio de Fomento*

---

Es un tema de Hacienda, pero al menos desde el punto de vista del transporte, la posición que siempre hemos mantenido es más cercana a una bonificación.

## **D. JUAN MARTÍNEZ SÁNCHEZ**

*SUBDIRECTOR GENERAL DE CALIDAD AMBIENTAL*

---

*Ministerio de Medio Ambiente*

---

Empezando por el punto en que se encuentran las discusiones sobre la ecotasa, hay que decir que el debate ha seguido un largo proceso: la vieja propuesta consistía en ligar los impuestos sobre los carburantes a las emisiones de CO<sub>2</sub> derivadas de su consumo, pensando que con eso se establecía un instrumento de protección ecológica, pero dado que muchos carburantes y muchos combustibles se utilizan, por ejemplo, para producir energía eléctrica, de alguna manera se estaba penalizando a la energía eléctrica de fuente fósil y se estaba beneficiando a la energía eléctrica de fuente nuclear, que tiene otros problemas ambientales distintos del CO<sub>2</sub> pero desde luego no menos graves, como son por ejemplo los residuos nucleares.

Ese obstáculo se discutió durante muchos años; se hicieron mil propuestas y contrapropuestas, pero no hubo nadie capaz de presentar una alternativa que fuera neutra en términos de competitividad y que de verdad defendiera el medio ambiente, motivo por el cual todo esto quedó paralizado. Sin embargo, en los últimos meses ha resurgido el debate de esta cuestión, aunque es realmente muy difícil encontrar una propuesta que, repito, no beneficie a unas industrias sobre otras o a unos países sobre otros de alguna manera.

En este momento hay numerosos borradores de propuestas sobre la Mesa, que tratan de replantear el problema, pero ciñéndonos a términos de negociación y de contenido, es muy difícil que salgan adelante.

En cuanto a la posición del Estado Español, como ya se ha dicho aquí, es el Ministerio de Economía y Hacienda el que se ha pronunciado con más contundencia a este respecto. En este punto entran en juego las competencias en materia fiscal, que son exclusivas de los Estados y no son competencia europeas, y de alguna manera la postura española está bastante condicionada por la opinión sobre este particular, como no podía ser de otra manera, del propio Ministerio de Economía y Hacienda.

## **SR. REPRESENTANTE DE LA GENERALITAT DE CATALUÑA, SUBDIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS**

Creo que las medidas fiscales basadas en el aspecto diferencial de tener o no tener dinero, de tener o no tener que pagar no llevan a ningún sitio. El hecho de pensar que por vía fiscal o vía financiera vamos a solucionar algo es, como mínimo, bastante ingenuo.

Creo que es mejor mostrar soluciones más estructurales y originales que se puedan plasmar en el territorio nacional.

## **D. JUAN MARTÍNEZ SÁNCHEZ**

*SUBDIRECTOR GENERAL DE CALIDAD AMBIENTAL*

---

*Ministerio de Medio Ambiente*

---

Comparto el diagnóstico realizado, en el sentido de que hay que atacar el origen del problema, pero como se deriva de la presentación del señor Rueda, no es un camino fácil el que hay que recorrer para encontrar una solución.

3. Está demostrada la incidencia perniciosa del gasóleo en la salud humana, ¿se ha previsto algún tipo de medida para incentivar el uso de otros combustibles?

---

## **D. JUAN MARTÍNEZ SÁNCHEZ**

*SUBDIRECTOR GENERAL DE CALIDAD AMBIENTAL*

---

*Ministerio de Medio Ambiente*

---

La incidencia perniciosa de los combustibles en la salud humana no es sólo un problema del gasoil, sino que en mayor o menor medida, todos los combustibles inciden sobre la misma. Pero no son únicamente los combustibles en sí los que perjudican la salud, sino que sus componentes también o hacen, los metales pesados, el benceno, etc; algunos combustibles tienen más componentes contaminantes y, por tanto, son más nocivos que otros.

Aquí se ha hablado del transporte y de su grupo de trabajo bajo el marco del Protocolo de Kioto y quiero señalar que, al igual que ha ocurrido en este sector, se han creado grupos de trabajo desde, respectivamente, las perspectivas industrial y energética para analizar las medidas que se pueden, al menos estudiar, en función de la incidencia que representen para reducir las emisiones contaminantes. Sí se han contemplado algunas medidas, aunque modestas y en otros marcos, de sustitución de unos combustibles por otros menos contaminantes, como gasóleos de mejor calidad, lo que tal vez pueda ser una opción posible. Invito a que si alguien está interesado en esto vea el documento de industria, energía y medio ambiente elaborado precisamente en el mismo marco del Protocolo de Kioto, de la aplicación del mismo en España.

## D. SALVADOR RUEDA

*MIEMBRO DEL GRUPO DE EXPERTOS DE MEDIO AMBIENTE URBANO DE LA UNIÓN EUROPEA Y DIRECTOR DE LA AGENCIA DE ECOLOGÍA URBANA DE BARCELONA*

Me gustaría decir que, tarde o temprano, lo mismo que ha ocurrido con los residuos sólidos o con las aguas residuales, entenderemos que vivir alrededor de la basura gaseosa como estamos viviendo en nuestras ciudades va a ser una locura. Las generaciones que vengan dirán que estábamos locos al vivir en las condiciones en que lo hacíamos, o en que vivimos, lo mismo que ahora no entenderíamos que las aguas residuales fueran por el medio de la calle como iban en el pasado. Por tanto, tenemos que modificar nuestra concepción de las ciudades y de la calidad ambiental dentro de las mismas.

Creo que hay que apostar por un modelo de ocupación del territorio que no sea alternativo simplemente, sino que intente retomar lo que ya teníamos y reformularlo en otros términos relacionados con nuestras ciudades. La primera sustitución de este tipo de combustibles es la energía metabólica, es decir, a pie.

Hay que tener en cuenta que la potencia energética asociada a una persona para hacer cualquier cosa a pie es equivalente a la energía de una bombilla de 120 vatios y, además, no aumenta la entropía ni el CO<sub>2</sub>, en cualquier caso se iban a producir igual porque son elementos orgánicos renovables que provienen del sol con lo cual nosotros no aumentamos el impacto.

Respecto al transporte público, es destacable la propuesta de Madrid de tener 50 autobuses con gas natural o de Barcelona, que acaba de firmar un contrato entre Transportes de Barcelona y Gas Natural de dotarse con 250 autobuses en una flota de casi 900. Además, hay un anexo por el que estos autobuses podrán ir, si así se considera, con biogas fruto de la digestión anaeróbica de la fracción orgánica de los residuos urbanos, o de cualquier otra fracción orgánica que pueda provenir de las industrias de alimentación o de cualquier otra. Esto quiere decir que podemos dar un gran salto hacia adelante lo mismo que hizo en su momento Barcelona al sustituir prácticamente el consumo de la mayor parte del combustible líquido y sólido por gas natural, por valor de casi 400 millones de premios. Esto representó un cambio radical en el escenario contaminante de la ciudad. Si ahora vamos hacia adelante con propuestas que permitan modificar los viajes diarios hechos con otros modos en lugar del vehículo privado y, además, el transporte público puede funcionar con un consumo de combustible distinto, creo que al final la calidad ambiental puede modificarse totalmente dentro de nuestras ciudades.

**4. En relación con el biodiesel ¿por qué en España no está teniendo ninguna incidencia? ¿se van a adoptar medidas en este sentido?**

(No hubo contestación a esta cuestión)

**5. Siendo el uso de vehículos eléctricos nada recomendable desde el punto de vista energético y, por lo tanto, desde el punto de vista ambiental, ¿por qué se adoptan medidas destinadas a fomentar su utilización?**

## D. SALVADOR RUEDA

*MIEMBRO DEL GRUPO DE EXPERTOS DE MEDIO AMBIENTE URBANO DE LA UNIÓN EUROPEA Y DIRECTOR DE LA AGENCIA DE ECOLOGÍA URBANA DE BARCELONA*

Dentro del análisis que hacíamos anteriormente, donde se produce mayormente la acumulación de contaminantes es en la atmósfera urbana, por tanto, el buscar soluciones que no son adecuadas, desde mi punto de vista, no tiene sentido.

Desde la perspectiva de la calidad del medio ambiente urbano si vas con un vehículo eléctrico en esa área la contaminación es menor, pero creo que es una mala solución porque puede suponer esconder el verdadero problema. Las soluciones tienen que ser radicales, es decir, que tienen que ir a la raíz del asunto, de lo contrario lo que estamos haciendo es desplazando el problema de un sitio a otro.

6. La antigüedad de la flota de camiones y del parque móvil automovilístico del Estado contribuyen de forma negativa al cumplimiento de los objetivos medioambientales, ¿está prevista algún tipo de actuación para modernizar, incentivando la adquisición de vehículos eficientes ambientalmente, y que incorporen mejoras tecnológicas?

## **D. PABLO VÁZQUEZ RUÍZ DE CASTROVIEJO**

*SECRETARIO TÉCNICO DE TRANSPORTES*

*Ministerio de Fomento*

Ésta es una pregunta que concierne totalmente al Ministerio de Fomento o, por lo menos, en alguna de sus partes. El Ministerio, junto con el Ministerio de Economía y Hacienda, propuso el año pasado unos incentivos fiscales para la compra de unos vehículos nuevos, denominados 'Euros'. También, en los últimos años se han hecho planes tales como el RENOVE o el PREVER, unos hechos por nuestro Ministerio y otros por el Ministerio de Industria. Lo que es indudable es que los vehículos van mejorando: los Euro-2 son mejores que los Euro-0 e indudablemente se va mejorando el parking.

Lo que tenemos claro es que los automóviles que más circulan son los más nuevos y que hay un considerable error en la medición de la flota. Parece que tenemos una flota muy mala y en España no la tenemos tan mala, lo que pasa es que mucha gente no da de baja el vehículo, etc. Creo que la flota española está en un nivel adecuado y se hacen esfuerzos para mejorar.

7. ¿Qué objetivo se ha marcado el Ministerio de Fomento para asumir su cuota de responsabili-

dad dentro de la estrategia española contra el cambio climático? ¿Qué medidas concretas se van a poner en marcha para cumplir con dichos objetivos?

## **D. PABLO VÁZQUEZ RUÍZ DE CASTROVIEJO**

*SECRETARIO TÉCNICO DE TRANSPORTES*

*Ministerio de Fomento*

Creo que la intervención de Casimiro Iglesias ha versado sobre este punto. Ha habido una serie de medidas que se han propuesto y el Ministerio ha trabajado sobre ellas en el grupo de trabajo creado en el seno del Consejo Nacional. No creo poder añadir nada nuevo a lo ya expuesto por Casimiro.

8. En relación con la biomasa alcoholígena y la posible sustitución parcial de carburantes por bioalcohol ¿Por qué se promueve desde Europa la construcción de plantas procesadoras de cultivos de regadío, por ejemplo, en maíz para su producción y simultáneamente se financia el arranque de viñas y la depresión de la industria alcohólica asociada?

## **D. RAÚL ZORITA DÍAZ**

*DIRECCIÓN GENERAL DE MEDIO AMBIENTE*

*Comisión Europea*

A nivel general pienso que éste es uno de los problemas representativos del poco peso de los países del sur dentro de la política agraria. Por ello hay un fomento de cultivos de regadío subvencionados por el FEOGA en el tema de producción de maíz. Sin embargo, debido a que no está claro un deseo expreso o que tal vez este país no defiende suficientemente su producción no se tiene en consideración.

9. ¿Cuáles son las líneas maestras para impulsar el sector del ferrocarril en España, tanto de viajeros como de mercancías?

## **D. CASIMIRO IGLESIAS PÉREZ**

*Ministerio de Fomento*

Me parece que va implícito que el ferrocarril es el medio ecológico, lo cual parece que es verdad, aunque supongo que también habría mucho que decir sobre lo que es la ecología del ferrocarril de Alta Velocidad en esta sala. En todo caso, es obvio que el ferrocarril en España está tratando de especializarse, al igual que en otros sitios, en los nichos de mercado que le quedan: básicamente las cercanías, alta velocidad y, esperemos, en determinadas mercancías.

Las líneas maestras pueden ser desde el punto de vista de las infraestructuras, o desde el punto de vista de la gestión de los servicios. Lo que se hace en España está en línea con lo que se está haciendo en otros lugares. Estamos tratando de que el ferrocarril sea, desde el punto de vista de su gestión, más eficiente y nos cueste menos a nosotros, a Hacienda y al resto. Nos encontramos con la misma resistencia que en otros países: con una red de 150 años, con unos sindicatos, con unas formas de trabajar, con unas formas de operar los trenes, etc. y creo que efectivamente se está haciendo un esfuerzo para que el ferrocarril sea lo menos gravoso posible y, por tanto, contribuya mejor a la eficiencia en el transporte y a su relación con el medio ambiente.

## D. RAÚL ZORITA DÍAZ

*DIRECCIÓN GENERAL DE MEDIO AMBIENTE*

*Comisión Europea*

A nivel indicativo, se puede decir que la presentación en el nuevo plan de desarrollo español 2000/2006 por primera vez e independientemente de las consideraciones sobre el ferrocarril, la balanza entre inversiones en carreteras y ferrocarriles va a favor de los ferrocarriles.

10. ¿Se ha reflexionado sobre la posibilidad de que en un futuro exista una red abandonada de líneas de ferrocarril?

**SR. REPRESENTANTE  
DE LA FUNDACION DE ECOLOGIA**

## Y DESARROLLO

Diferenciaría dos partes, por un lado los ferrocarriles abandonados fundamentalmente a raíz de la desamortización del 85, cuando se cierran un montón de kilómetros de líneas, y lo que puede pasar en el futuro con la doble red de ferrocarriles que vamos a tener en España: una red de nuevas líneas de alta velocidad, si se cumplen todas las previsiones, que posiblemente no sea una de las más densas, pero sí de las más extensas de Europa y una red en paralelo donde existirán otras líneas de ferrocarril convencional de ancho ibérico. En el mundo del ferrocarril los sindicatos ferroviarios se mueven en estos temas y existe la preocupación de qué va a pasar con esa segunda red; en teoría sería un sistema óptimo para favorecer el tránsito de mercancías aprovechando esa segunda red de ancho ibérico, pero la experiencia en temas de ferrocarril lleva a ser siempre pesimista y lo que mucha gente se teme es que esa red acabe dejándose consumir poco a poco hasta su desaparición.

En cuanto a las líneas ya cerradas, el único plano oficial que se conoce es el de su conversión en vías verdes que, por nuestro clima mediterráneo, debería cambiar el nombre a vías marrones, pero en estos momentos está empezando a cambiar la tendencia y el futuro de estas líneas cerradas. En mi opinión y en la de otra gente que también trabaja en el campo, no sería tanto el reconvertirlas en supuestos paseos para bicicletas si no en su propia utilización para lo que fueron concedidas. En Aragón, por ejemplo, tenemos casos evidentes: tramos cerrados más o menos en esos años por ejemplo, uno cuya reapertura es clave para que el ferrocarril al Pirineo sea eficiente algún día, pues mientras no pase por ahí no lo será, o tramos que nunca nacieron, como el ferrocarril Santander-Mediterráneo para Calatayud-Campo Real o Calatayud-Soria, cuya posible reapertura se está estudiando como enlace de alimentadores incluidos los de la línea AVE, que tendrá una estación en Calatayud.

11. ¿Cuáles son los principales problemas prácticos de la evaluación de impacto ambiental en los proyectos de infraestructura de transportes?

**D. RAÚL ZORITA DÍAZ**

Yo no soy especialista en temas de impacto, pero sí tengo una experiencia en evaluación de proyectos que tienen problemas de impacto ambiental, o sea, evaluación de proyectos presentados dentro del marco del fondo de cohesión y del marco de los fondos estructurales.

Hay proyectos en los que simplemente se hace la evaluación de impacto después de estar hecho el proyecto o cuando ya está iniciado, el tema de las alternativas está prácticamente sin contemplar y es muy difícil para ciertas administraciones discutir previamente con las personas que analizan el impacto y, simplemente, hacen trazados teóricos. A veces se realizan las cosas bien y no se lleva a cabo el proyecto directamente y las modificaciones o las alternativas a un determinado trazado y a un determinado equipo de proyectos son más fáciles de hacer. Sino, las recomendaciones que puedan surgir después en las declaraciones de impacto son difíciles de llevar a cabo y, a veces, la declaración de impacto se ajusta a la falta de alternativas previstas por una administración.

En el fondo yo creo que los problemas conflictivos han sido una falta de coordinación inicial al comenzar a planificar.

## **D. JOSE LUIS OBESO GÓMEZ**

SUBDIRECTOR GENERAL DE EVALUACIÓN AMBIENTAL Y ACTUACIONES SECTORIALES

---

Ministerio de Medio Ambiente

---

A través de mi experiencia en estos tres años en la Subdirección, creo tener una visión clara de los problemas de orden práctico, que se derivan justamente del hecho de que en la definición de los sentidos informativos de infraestructuras lineales y transportes no están convenientemente integrados los requerimientos ambientales. Esta pregunta se traduce en que en las distintas fases de la ejecución del proyecto se van estudiando diferentes alternativas y el propio promotor del proyecto es el que va seleccionando alternativas, y no precisamente con criterios ambientales, de tal manera que, cuando se lle-

ga a la fase final de definición del expediente informativos se llega con un número limitado de alternativas previo descarte de algunas de ellas de nuevo sin contar con criterios ambientales, de lo que se deriva que en muchos casos los expedientes de impacto ambiental adolecen de una falta de concreción a la hora de valorar los impactos, lo que a su vez se traduce en una inconcreción y en una generalidad excesiva de las medidas correctoras. De manera que la formulación de la declaración de impacto ambiental muchas veces se convierte, como se ha dicho anteriormente, en un mero trámite administrativo.

En ocasiones, el órgano ambiental pretende darle un valor añadido y plantea modificaciones ambientales del trazado. Nos encontramos con problemas por parte del titular del proyecto que puede alegar diversas razones de tipo técnico y de ahí buena parte de los problemas.

Me gustaría señalar un problema muy concreto: resulta que casi todos los proyectos de infraestructuras, que generalmente suelen ser proyectos de gran longitud, afectan a espacios protegidos de acuerdo con las Directivas de Aves y Hábitats. Se va mejorando en este sentido pero la Directiva Hábitats exige unos determinados requisitos, es decir, tiene unas exigencias muy concretas y, creo que los Estudios de impacto ambiental no suelen satisfacer las exigencias del artículo de la Directiva, en tanto en cuanto no se han estudiado alternativas que no afecten a esos espacios protegidos o no se han estudiado adecuadamente. A veces, lo que se hace es una especie de simulacro de estudios de alternativas, con una alternativa ficticia para cumplir el expediente. Esto es un problema muy grave que no se ha estudiado a fondo. En el caso de que haya afecciones, no se estudian en toda su profundidad y, en consecuencia, las medidas compensatorias que se proponen son muy diferentes. Este es un problema que en el orden práctico da lugar a que intervenga la Comisión cuando hay una queja y un procedimiento de infracción y que, a veces, también tiene repercusión incluso financiera.

Durante la Jornada se ha dicho que se debe abordar la solución de los problemas ambientales de las infraestructuras de transporte no sólo desde la propia definición o planificación de las políticas de transportes, si no que hay que hacerlo con una visión mucho más amplia: desde la definición o eje-

cución de obras políticas, desde la política de ordenación del territorio, desde la política de planes energéticos, etc. Si eso es así y está aceptado que la Evaluación de Impacto Ambiental es una herramienta que, conceptualmente es una de las más importantes para conseguir la integración del medio ambiente en la definición y en la ejecución de las demás políticas, parece evidente que tendríamos que tener ya una herramienta para hacer la evaluación ambiental de planes y programas o de políticas, pero eso no es así. Creo que la evaluación ambiental del proyecto no resuelve ni conceptualmente ni materialmente las exigencias de integración de medio ambiente en la política. Y que la Evaluación de Impacto Ambiental falla en este sentido precisamente porque se hace en una fase muy tardía de la toma de decisiones de la planificación. Siendo esto así parece que es necesario y fundamental disponer de una norma, de una Directiva de Evaluación de Planes y Programas. Así que querría preguntar a Raúl Zorita acerca de los avatares y las peripecias que está pasando la propuesta Directiva de evaluación de planes y programas y cómo se ha llegado, después de años, a una posición común que creo que rebaja las exigencias de la evaluación ambiental con respecto a la propuesta de la Comisión. Además, querría saber cómo se puede explicar que quede excluido de la obligación de evaluación de planes y programas los pluriplanes y programas que se acogen a los Reglamentos de fondos estructurales. Pregunto, en el caso de España, si excluimos esos planes y programas qué queda, qué programas quedan.

## **D. SALVADOR RUEDA**

*MIEMBRO DEL GRUPO DE EXPERTOS DE MEDIO AMBIENTE URBANO DE LA UNIÓN EUROPEA Y DIRECTOR DE LA AGENCIA DE ECOLOGÍA URBANA DE BARCELONA*

Quería plantear justo esta idea, ya entiendo que la evaluación de impacto tiene que pasar previamente por la evaluación del modelo que vamos a desarrollar, de lo contrario lo que hacemos es trocear las cosas y llevarlas a una situación que no tiene nada que ver con el medio ambiente, más bien parece la tramitación de una instancia. Una vez definido el modelo, sí que la evaluación de impacto podría tener un sentido justo y además necesario si la metodología es correcta.

## **D. RAÚL ZORITA DÍAZ**

*DIRECCIÓN GENERAL DE MEDIO AMBIENTE*

*Comisión Europea*

Creo que en el tema medioambiental lo que se necesita es un cambio de modelo de sociedad.

Creo que el problema está en que cada uno interpreta a su manera lo que se cita como 'Desarrollo sostenible' en el V Programa de Acción Comunitario en materia de medio ambiente. Hay, fundamentalmente, un cambio de modelo, que es el mensaje principal. Desde mi punto de vista ha habido dos teorías, la gente que ha opinado que está muy bien el artículo 6 del Tratado que propone la integración del medio ambiente en todo, es decir desde la fase de planificación, y la gente que propone que pongamos simplemente el medio ambiente y no se dan cuenta del peso que puede tener eso. Aquí enlace con la pregunta que me ha hecho José Luis Obeso, porque cuando ese artículo se lleva a la realidad entonces surgen los problemas: la realidad es una Directiva, una Directiva de planes y programas en donde los Estados Miembros, y una dirección general o algunas direcciones generales de la propia Comisión participan en un equilibrio de fuerzas donde que cada uno defiende sus propios postulados. Entonces, hay presiones muy fuertes de todo tipo, para que se llegue a aplicar o desaplicar; es una lucha de fuerza y de poder y de modelos de sociedad.

Entonces, respecto al artículo de la Directiva de Planes y Programas, si no tenemos el concepto de lo que es una planificación ambiental, difícilmente después podremos llegar al proyecto. Si ya la planificación no tiene en sí una visión de conjunto ambiental, después se llega al proyecto y el proceso se complica.

Mi punto de vista es el siguiente: hay una oposición muy fuerte por parte de los países miembros y de algunas Direcciones Generales de la Comisión Europea porque la Directiva de Planes y Programas salga débil. Esta Directiva se va a aprobar en el Consejo. La posición del texto de la Comisión no lo recogía, sin embargo los países miembros se están oponiendo sistemáticamente.

Seamos claros, hay una lucha fuerte de poderes entre dos modelos de desarrollo, un modelo de desarrollo que yo pienso que está al servicio de la persona humana y un modelo de desarrollo que está



al servicio de una serie de intereses.

12. ¿Qué medidas se están adoptando en los aeropuertos españoles para reducir los problemas de la contaminación acústica? ¿existen mapas de ruidos en las zonas afectadas por estas infraestructuras?

---

## **D. PABLO VÁZQUEZ RUÍZ DE CASTROVIEJO**

*SECRETARIO TÉCNICO DE TRANSPORTES*

---

*Ministerio de Fomento*

---

Supongo que la pregunta se refiere más concretamente a los aeropuertos españoles de Madrid y Barcelona que son los que hacen más ruido.

La cuestión del ruido, efectivamente, es uno de los problemas que más preocupan a las autoridades aeroportuarias. La creciente demanda y el consiguiente crecimiento del tráfico aéreo hacen que ahora este sea un problema de primera magnitud. En este sentido, la adopción de medidas sólo debe hacerse en aquellos lugares donde realmente exista el problema.

En Madrid se ha desarrollado un plan tremendamente drástico que iguala prácticamente al de los aeropuertos más exigentes para el tema del ruido por la noche, ya que sólo se permite utilizar las instalaciones aeroportuarias a los aviones menos ruidosos. Recordemos que existe una gran diferencia entre unos aviones y otros en el tema de ruido.

Respecto a los mapas de ruido, existen desde el mismo momento de la planificación, cuando se proyecta una nueva pista, por ejemplo, recordemos que realmente ya no se hacen aeropuertos nuevos en Europa. Creo que es una de las actividades en las que más se va a avanzar dentro de la imposibilidad que supone el hecho de que un aeropuerto deje de hacer ruido; aún así hay que hacer grandes esfuerzos, sobre todo en la limitación del paso de determinados aviones, por las noches, aspecto donde más medidas se están adoptando.

---

## **D. JUAN MARTÍNEZ SÁNCHEZ**

*SUBDIRECTOR GENERAL DE CALIDAD AMBIENTAL*

---

*Ministerio de Medio Ambiente*

---

Sobre los mapas de ruido me gustaría añadir que no existe en este momento una metodología normalizada para realizar los mapas de ruido, estandarizada y aceptada por todo el mundo, lo que supone un grave problema de carácter metodológico ya que los mapas son difícilmente comparables. Quisiera aprovechar esta ocasión para reiterar la necesidad de que en el futuro exista una norma estándar para la realización de los mapas de ruido.

---

## **D. PABLO VÁZQUEZ RUÍZ DE CASTROVIEJO**

*SECRETARIO TÉCNICO DE TRANSPORTES*

---

*Ministerio de Fomento*

---

Es difícil realizar los mapas de ruido, pero creo que existe una forma adecuada de medir las huellas de ruido; otra cosa es que esté de acuerdo acerca de lo puede resultar más tolerable o más molesto para un ciudadano u otro

---

## **D. JUAN MARTÍNEZ SÁNCHEZ**

*SUBDIRECTOR GENERAL DE CALIDAD AMBIENTAL*

---

*Ministerio de Medio Ambiente*

---

No es que no haya mapas de ruido, sino que no hay una metodología estándar normalizada aceptada por todos para realizarlos. La solución a este problema pasa por adoptar una metodología estándar normalizada.

---

## **D. RAÚL ZORITA DÍAZ**

*DIRECCIÓN GENERAL DE MEDIO AMBIENTE*

---

*Comisión Europea*

---

El tema es interesante no por los mapas de ruido sino por sus implicaciones dentro de la negociación de la nueva programación. La Dirección General de Medio Ambiente propuso, dentro del sector de

transportes, establecer un indicador de ruido para aeropuertos, y la contestación del Ministerio de Fomento fue que era prácticamente imposible conseguir debido a temas metodológicos. La cuestión es que se deben tomar medidas en este sentido ya que esta problemática tiene tanto implicaciones para las personas que viven cerca de los aeropuertos como implicaciones económicas, ya que se podrían exigir una serie de medidas correctoras por ejemplo dentro de la nueva programación,

13. La contaminación lumínica es otro de los problemas ambientales que se han producido en algunos aeropuertos españoles, ¿se ha puesto en marcha alguna medida para solucionar este problema?

---

### **D. PABLO VÁZQUEZ RUÍZ DE CASTROVIEJO**

*SECRETARIO TÉCNICO DE TRANSPORTES*

*Ministerio de Fomento*

Me ha sorprendido la pregunta, pero creo sinceramente que es un problema de segunda o tercera magnitud.

---

### **D. JUAN MARTÍNEZ SÁNCHEZ**

*SUBDIRECTOR GENERAL DE CALIDAD AMBIENTAL*

*Ministerio de Medio Ambiente*

No tengo la solución al problema, pero sí puedo decir que en el Ministerio de Medio Ambiente se han recibido quejas por escrito sobre contaminación lumínica, no sólo en los aeropuertos, si no incluso también en iluminación de ciudades a ciertas horas, de asociaciones de amantes de la astronomía, etc., que han solicitado que se tomen medidas para controlarlo.

14. ¿Están preparados los centros logísticos españoles para contribuir de forma efectiva a la intermodalidad? ¿Qué medidas están previstas para mejorar la situación actual?

---

### **D. PABLO VÁZQUEZ RUÍZ**

## **DE CASTROVIEJO**

*SECRETARIO TÉCNICO DE TRANSPORTES*

*Ministerio de Fomento*

Las SALES, o zonas de actividades logísticas, es algo que favorece la intermodalidad, y todo lo que sea fomentar la intermodalidad va en beneficio de la eficacia en el transporte y de la mejora del bienestar y del medio ambiente.

15. Las telecomunicaciones y la sociedad de la información van a ser uno de los ejes centrales de la política europea en los próximos años, ¿se ha previsto algún tipo de medida para incorporar estas tecnologías a los sistemas de transporte en beneficio de la intermodalidad y la agilidad del tráfico?

---

### **D<sup>a</sup>. MARÍA ALFAYATE JIMENEZ**

*DIRECCIÓN GENERAL DE ENERGÍA Y TRANSPORTES*

*Comisión Europea*

Brevemente quisiera hacer una reflexión unida a la primera aseveración. Es cierto que las telecomunicaciones en la sociedad de la información son uno de los ejes centrales de la política de los próximos años. En términos de transporte, personalmente tengo muchas preguntas sobre todo acerca de las telecomunicaciones. Cómo van a incidir en este sector concreto, como telecompra o teletrabajo, y parece que van a cambiar los patrones de la movilidad, tanto para pasajeros como para mercancías; lo que, en mi opinión personal, no está tan claro es que vaya a reducir verdaderamente la demanda de transporte, sino que va a ser justo lo contrario tanto para pasajeros como para mercancías.

Y en cuanto a las medidas que se han previsto para incorporar estas tecnologías, creo que, por lo menos en relación con las redes transeuropeas, ya se han presentado diversas actuaciones o diversos campos en los cuales se está intentando promocionar el uso de los sistemas de transporte inteligente y las nuevas tecnologías para agilizar la gestión de tráfico en distintos modos.

16. ¿Se van a adoptar medidas, tales como campañas

publicitarias, para concienciar a la opinión pública y a los conductores de vehículos, así como a la industria, sobre la forma de reducir las repercusiones medio ambientales del transporte?

## **D. JUAN MARTÍNEZ SÁNCHEZ**

*SUBDIRECTOR GENERAL DE CALIDAD AMBIENTAL*

*Ministerio de Medio Ambiente*

En mi intervención he pretendido señalar la necesidad de modificar de alguna manera la actitud o predisposición de todos los ciudadanos ante este problema, en relación con el uso del vehículo público, del vehículo privado, la aprobación del transporte público, etc.

Este tipo de medidas de concienciación ciudadana habrá que llevarlas a cabo, pero tiene que existir una decisión política para aceptarlas que espero sea positiva. Pero yo iría un poco más allá: ¿por qué no abordar estos problemas a nivel educativo, desde las edades más tempranas? Espero que la decisión política sea favorable en este punto.

**17. ¿En qué medida se han integrado los requisitos medioambientales en la formación en el sector del transporte?**

Se recuerda lo que apuntó Raúl Zorita en relación con el trabajo que desde la red se ha hecho y se está haciendo mediante módulos de sensibilización ambiental y de integración ambiental en todos los sectores.

**18. ¿Existe alguna vinculación entre la concesión de fondos a los países candidatos durante el proceso de preadhesión y el desarrollo de modos de transportes menos perjudiciales para el medio ambiente?**

## **D<sup>a</sup>. MARÍA ALFAYATE JIMÉNEZ**

*DIRECCIÓN GENERAL DE ENERGÍA Y TRANSPORTE*

*Comisión Europea*

Este instrumento que se utiliza para realizar inversio-

nes en infraestructuras de transporte y de medio ambiente en países candidatos, de alguna forma, sigue las mismas líneas que están establecidas por otros fondos comunitarios para la Unión, con lo que creo entender que se trata de promocionar la inversión, sobre todo, en aquellos medios que teóricamente son menos perjudiciales para el medio ambiente, como puede ser el tema ya debatido anteriormente del paquete ferroviario. Lo que está claro es que hoy por hoy lo que están demandando mayoritariamente los países candidatos a la adhesión son inversiones en carreteras, más que en ferrocarril.

**19. Tras más de ocho años de funcionamiento, ¿qué evaluación ambiental se hace de la línea del AVE Sevilla/Madrid?**

## **D. CASIMIRO IGLESIAS PÉREZ**

*SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURA*

*Ministerio de Fomento*

Desde el punto de vista de Fomento la valoración es más que positiva, pero en lo relacionado con el tema ambiental tendrá que responder un experto en la materia.

## **D. RAFAEL SILVA LÓPEZ**

*DIRECTOR GENERAL DE PLANIFICACIÓN DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA*

En mi opinión, considero discutible la existencia de un posible efecto beneficioso, desde una perspectiva medioambiental, de una línea de AVE; por lo que se refiere a la construcción, parece evidente que se produce un impacto ambiental importante durante dicha fase, por cuanto provoca un efecto barrera en el territorio. Creo entender que la intencionalidad de la pregunta se centra más bien en la valoración ambiental en el período de funcionamiento, y en este sentido hay que decir que al haberse fomentado el desplazamiento de viajeros en el AVE, se presume una disminución en el número de desplazamientos en vehículo privado o en avión, y si todo esto se traduce en una reducción no sólo en término de viajeros, sino también de emisiones contaminantes, no cabe duda que puede hablarse de un beneficio ambiental

o mejora en la calidad del medio ambiente.

Quizá ahora haya algo más de consenso acerca del efecto barrera, que no lo es tanto si se tienen en cuenta determinados criterios de permeabilidad.

## **SR. SUBDIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS DE LA GENERALITAT DE CATALUÑA**

No es interesante simplemente porque se plantee el concepto de valoración ambiental a posteriori, sino que, como antes comentábamos, los problemas de aplicación en la práctica de los estudios de impacto ambiental se reducen cuando estamos en la fase de proyecto de la obra.

Tenemos en nuestra red viaria un amplio campo experimental para estudiar este efecto: qué ha pasado con una infraestructura nueva, cómo se han producido estos cambios de patrones de ocupación del suelo, cómo esos bosques se han reforestado, por qué la gente ha cambiado su patrón de preocupación; el quinto programa está atacando esos problemas directamente y de ahí que los gestores tengamos resultados para aplicar el quinto programa.

## **D. CASIMIRO IGLESIAS PÉREZ**

*SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURA*

*Ministerio de Fomento*

Centrándonos en la valoración, digamos a posteriori, de la línea Madrid/ Sevilla, y en lo que se refiere a su incidencia en las pautas de movilidad, creo que no están tan claros los efectos que haya podido tener sobre la demanda del vehículo privado porque no son tipos de demanda que entren, al menos en su mayoría, dentro del instrumento de mercado propio, y al hilo de esto sí me gustaría hacer una consideración acerca del concepto de lo que se denominan 'modos ambientalmente favorables': se dice muchas veces que el ferrocarril es un modo medioambientalmente más favorable que la carretera, por ejemplo, basándose principalmente en su mayor eficiencia energética; pero no podemos olvidar que esta eficiencia energética hay que ponerla en relación con la tasa de ocupación, un tren vacío es económica y medioambientalmente desfavorable. En uno de los anexos de más Comunicación de

la Comisión sobre el transporte, se habla de consumos energéticos específicos de varios modos de transporte con tasas de ocupación distinta y se hace referencia, concretamente, al tren de alta velocidad THALYS Paris-Bruselas y a un Airbus 320, avión de última generación y de los más potentes energéticamente; un Airbus 320 al 100% de ocupación gasta menos energéticamente que un avión normal al 25% y no olvidemos que es relativamente más fácil llenar un Airbus 320 que cualquier otro debido al volumen mínimo de dimensionamiento.

Por lo tanto, debemos ser muy cuidadosos siempre que manejemos conceptos que en principio son válidos, ya que tendremos que ir al caso concreto del corredor para estudiar cuál es el modo más favorable ambientalmente.

Otro peligroso deslizamiento es traspasar las virtudes, digamos ambientales, del ferrocarril de alta velocidad, porque puede llevarnos a conclusiones equivocadas; en este país se está impulsando la construcción de una red de Alta Velocidad, pero no podemos engañarnos ni engañar a nadie presentando la construcción de esa red de alta velocidad como una especie de panacea, es decir, puede ser ambientalmente favorable y en algunos corredores puede rebajar la demanda de transporte aéreo y llevarla a esos niveles de alta velocidad, pero no olvidemos que estas líneas tienen parámetros y diseño muy exigentes, lo que puede ser perjudicial para el territorio; sin lugar a dudas se trata de un instrumento positivo para sistema de transportes, pero, vuelvo a repetir, que puede ser muy desfavorable ambientalmente si va vacío.

## **D. SALVADOR RUEDA**

*MIEMBRO DEL GRUPO DE EXPERTOS DE MEDIO AMBIENTE URBANO DE LA UNIÓN EUROPEA Y DIRECTOR DE LA AGENCIA DE ECOLOGÍA URBANA DE BARCELONA*

Estoy de acuerdo con lo que ha dicho mi compañero, es verdad que un tren vacío tiene un impacto sustancialmente mayor que si va lleno y, además, en comparación con otros medios, puede generar un impacto todavía mayor si los otros van llenos.

Creo que lo insustancial del ferrocarril es tanto que vaya vacío como que vaya lleno. Irá lleno si el modelo de movilidad es diferente y, por tanto, lo que creo que es sustancial es qué red se genera en

el territorio en cuanto a los asentamientos urbanos, que es lo que la potencia, por qué obliga a la generación de núcleos urbanos y, por tanto, nos da la posibilidad de modelar, de proyectar un territorio diferente en este contexto.

Una posible solución a toda esta discusión acerca del AVE, a través de trenes que no generen, y que, puede ser el caso del Talgo u otros trenes que van más rápido y están más adaptados a todos estos criterios ambientales que estamos reclamando hoy aquí.

20. Tras la experiencia y conocimientos que se derivan de ocho Jornadas sobre integración del medio ambiente en los sectores económicos, ¿es posible concluir que la evaluación de impacto ambiental ha quedado superada por los nuevos conceptos de integración ambiental, evaluación previa y evaluación ambiental estratégica?

---

## **D. RAÚL ZORITA DÍAZ**

*DIRECCIÓN GENERAL DE MEDIO AMBIENTE*

---

*Comisión Europea*

---

Creo que se deben compatibilizar ambos conceptos y herramientas; la integración del medio ambiente en todos los sectores es un ideal por el que llevamos luchando y trabajando desde la Red. Pero esta intención debe complementarse en paralelo con la herramienta legal que poseemos, y que no es otra que la EIA. La Evaluación de Impacto Ambiental sigue siendo necesaria, porque mientras se considere como un simple trámite a cumplir, no servirá para nada.

---

## **D. JOSE LUIS OBESO**

*SUBDIRECTOR GENERAL DE EVALUACIÓN AMBIENTAL Y ACTUACIONES SECTORIALES*

---

*Ministerio de Medio Ambiente*

---

La evaluación de impacto ambiental del proyecto ha quedado superada por los conceptos de integración ambiental. Es conciencia generalizada el que la evaluación ambiental de proyecto no tiene mucho sentido ni gran alcance si previamente no se ha hecho una valoración ambiental de planes y programas, o incluso de políticas.

Lo que la Directiva de Evaluación Ambiental de Planes y Programas pretende es, precisamente, superar conceptos un poco obsoletos de la evaluación de proyectos, generalizándola a los planes y programas importantes que tengan impactos ambientales substanciales en un conjunto de sectores de la actividad económica. Desde la Red de Autoridades Ambientales se está haciendo mucho en este respecto, pero sobre todo convencer, intercambiar puntos de vista etc. desde distintas sensibilidades y distintas responsabilidades. Lo que hace la propuesta de nueva Directiva es sistematizar y estructurar la evaluación tradicional.

---

## **D. LUIS PEÑALVER CÁMARA**

*SUBDIRECTOR GENERAL DE NORMATIVA Y COOPERACIÓN INSTITUCIONAL*

---

*Ministerio de Medio Ambiente*

---

Por último, como conclusión final de la Jornada, quisiera reiterar una vez más nuestra invitación para crear ese Grupo de Trabajo entre Transportes y Medio Ambiente y avanzar en las conclusiones, en el análisis y en el repaso que hemos hecho a lo largo de esta jornada, y que permita, en definitiva, elaborar documentos de orientaciones con medidas que sirvan para integrar el medio ambiente de forma real en el sector del transporte.