

## 6. DEBATE

**MODERADOR: D. JOSÉ ÁLVAREZ DÍAZ**

COORDINADOR DE PROGRAMAS  
DIRECCIÓN GENERAL DE CALIDAD Y EVALUACIÓN AMBIENTAL

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE



A diferencia de lo que venía siendo habitual en anteriores Jornadas temáticas, la abundancia y extensión de las Ponencias e Intervenciones aconsejan reducir el tiempo previsto para el Debate final. Este Debate, previsto inicialmente en el programa elaborado para esta Jornada, estaba organizado en torno a una serie de preguntas clave previamente recibidas en el Secretariado de la Red. Ante la imposibilidad de debatirlas íntegramente, fueron, sin embargo, entregadas a los asistentes como motivo de reflexión.

En todo caso, hubo tiempo para celebrar un corto turno de preguntas y respuestas relacionadas con todo lo dicho y escuchado a lo largo de la Jornada.

### **D. JUAN CARLOS ARBEX**

---

Mi pregunta hace referencia a dos ponencias que han tenido lugar esta mañana y que me han llamado un poco la atención. Se trata de la ponencia de D. Salvador Rueda, confrontada con la presentación del POL. D. Salvador Rueda, en su explicación, nos ha indicado como un ejemplo de insostenibilidad o de no fomento del desarrollo sostenible los grandes espacios comerciales, las grandes áreas de ocio que se extienden por todas las ciudades europeas, grandes y pequeñas, como ejemplo de aumento del transporte privado, consumo de energía, contaminación atmosférica y ocupación masiva del territorio. Paralelamente, un poco más tarde, entre los ejes del POL aparecían como financiables o elegibles proyectos de espacios comerciales o de ocio en las ciudades.

### **D. RAÚL ZORITA DÍAZ**

---

*Dirección General de Medio Ambiente de la  
Comisión Europea*

---

Comprendo la inquietud y el descoloque, pero las cosas son como son. El hecho de que el POL y el POMAL o las actuaciones de los Fondos Estructurales cofinancien determinadas actuaciones no significa que se puedan considerar actuaciones ambientales. El Programa Operativo Local al que se refería el representante de Administraciones Públicas o la representante del Ministerio de Hacienda, son programas de desarrollo regional. El concepto de desarrollo regional es válido y diverso. Uno de los objetivos de la Red es que sea ambiental. Entonces hasta cierto punto es natural de que determinadas que se realizan no sean ambientales, porque si no,

entre otras cuestiones, esta Red no tendría sentido. Uno de los objetivos de esta Red es precisamente que los centros comerciales, que son necesarios dentro de la ciudad, se puedan hacer. Otra cosa es dónde, cómo, el sitio, la ubicación, la ocupación del territorio urbano y todo eso. No quiere decir que los centros comerciales sean ambientales o no ambientales. Creo que el tema del medio ambiente urbano tiene una entidad de distribución del territorio, otra entidad de creación de convivencia. Mi contestación, por decirlo así, es que las acciones que se cofinancian por los Fondos estructurales no son ambientales en mucha parte de ellas, y precisamente el objetivo de esta Red es procurar que estas actuaciones puedan ser ambientales o simplemente que no se hagan, se hagan de otra manera o que se cambien.

### **D. SALVADOR RUEDA PALENZUELA**

---

*Director Agencia Local de Ecología  
Urbana de Barcelona*

---

No puedo responder de lo que pueda hacer la Comisión Europea en este sentido. Pero sí que me gustaría recalcar que los centros de ocio, las áreas comerciales, etc., bien ubicados dentro de los tejidos urbanos, pueden representar una revitalización importante del tejido y la posibilidad de usos a su alrededor. De hecho, los mercados tradicionales en nuestras ciudades lo son. O quien dice los mercados dice las Universidades o los centros comerciales de unas ciertas características que generan simpatías y elementos de masa crítica por la afluencia de personas, etc. Pueden ser elementos estratégicos dentro de la planificación urbana.

El problema está cuando se desubican, cuando se buscan lugares externos a la ciudad que obligan a ir en coche y, por tanto, a crear como una miniciudad en el tiempo en que están funcionando. El resto de tiempo que no funcionan son un erial, un lugar muerto. Por otra parte, lo que hacen en muchas ocasiones es delimitar el propio tejido económico de la propia ciudad, con lo cual tiene diversas consideraciones medioambientales negativas. No solamente por lo que representa de consumo de energía o de emisiones contaminantes o de accidentes de tráfico el tener que desplazarse fuera de la ciudad para ir a comprar o para ir al cine. Porque ahora cada vez tienden a hacer miniciudades fuera, al estilo americano. Yo considero que esto es una verdadera aberración, teniendo en

cuenta que hay muchas partes de la ciudad que necesitan nuevas centralidades y que estos centros se las podrían proporcionar.

### **D. ANTONIO GUTIÉRREZ GONZÁLEZ**

*Dirección General de Pesca de la Comisión Europea*

Aunque como ponente quizá no sea lo habitual, me gustaría hacer una pregunta y una reflexión sobre la ponencia que hemos tenido de la ciudad sin coche. Yo tengo que confesar que en estas iniciativas soy bastante escéptico porque pienso que el ciudadano en sí mismo no es estúpido. Cuando dispone de los medios adecuados para poder tener una movilidad por medio del transporte público, normalmente no recurre al transporte privado que generalmente siempre es más caro. Pero normalmente todo el mundo sabe que cuando uno va en coche va mucho más cómodo, en mejores condiciones y casi siempre más rápido que cuando utiliza el transporte público. Claro que los Ayuntamientos tienen que hacer muchas consideraciones.

Primero, el transporte público en las ciudades en general debe tener una consideración que va mucho más allá de la rentabilidad económica. Es decir, no se puede pretender que una empresa de transporte público gane dinero o incluso que sea rentable porque su aporte a la sociedad, a la ciudad, va mucho más allá de esa rentabilidad inmediata. Segundo, el aspecto económico. Un señor trabajador por el que normalmente su empresa factura una cantidad muy elevada no se puede permitir el lujo de tirarse una hora en el transporte público para llegar a un punto donde puede ir con su coche privado en cinco minutos. Eso es una realidad que vivimos todos y cada uno de nosotros cada día.

Abundando en todo esto les voy a poner un ejemplo. En Holanda tienen muy escasa repercusión ese tipo de iniciativas porque existe un transporte público que podríamos calificar de modélico: abundante, rápido con mucha frecuencia, etc. El transporte por bicicleta es muy sencillo, no sólo porque el país es llano sino porque además se puede atravesar el país de un extremo al otro por viales sólo para bicicletas, sin cruzar nunca ni una carretera ni una autopista, con lo cual también da una seguridad al utilizar la bicicleta. Evidentemente, en esos países la gente utiliza la bicicleta para moverse

de un sitio a otro. No la utiliza uno en la Castellana porque se lo puede llevar por delante el primer coche. Eso es así y no hay forma de remediarlo.

En Bruselas, los funcionarios comunitarios tenemos ahora unas líneas de autobuses que nos transportan de unos edificios a otros de la Comunidad para poder asistir a reuniones y demás cosas. Son gratuitas, con una frecuencia elevada, las utilizamos masivamente y además, al mismo tiempo, una empresa holandesa ha puesto a nuestra disposición un número importante de bicicletas para poder ir de un sitio a otro a las reuniones. Vamos de un garaje a otro de la Comunidad con nuestra bicicleta, con los documentos, dejamos las bicicletas y no tenemos que preocuparnos de volver al sitio donde las recogimos. Eso quiere decir que cuando hay medios la gente los utiliza. Cuando usted tiene que coger un tranvía o un metro o un autobús y tarda dos horas en llegar al punto de destino, utiliza el coche. Quisiera aquí hacer una reflexión a los Ayuntamientos de que evidentemente hay que mejorar mucho, mucho, mucho el transporte público. Al mismo tiempo, y puesto que estamos en la Red de Autoridades Ambientales, dar un ejemplo evitando la contaminación ambiental porque tampoco los autobuses públicos son un ejemplo de motores en buen estado y que contaminen poco. El discurso está muy bien pero la gente reacciona en sentido práctico.

### **D<sup>a</sup> SOLEDAD PERLADO HERGUETA.**

*Ministerio de Medio Ambiente*

Yo entiendo que seas escéptico. Pero claro tú mismo has dado la solución. Este proyecto no es un proyecto que haya terminado el día 22, que muramos de éxito y que sea magnífico. Es una primera piedra que hay que poner en un tema muy complejo, en el que intervienen muchos factores. Desde comportamientos ciudadanos, y creo que hay que modificar los comportamientos de los ciudadanos, hasta las actuaciones por parte de las Administraciones Locales que son las que tienen competencia. Tú has dado la solución en el momento en que tienes facilidad para moverte por la ciudad. No solamente facilidad de medios, sino voluntad del ciudadano. Porque será magnífico andar en bicicleta pero yo reconozco que no sé montar en bicicleta y a mi edad lo he intentado y no puedo. Los ciudadanos que como yo que no sabemos montar en bicicleta y que tenemos que buscar otras alternativas.

## **LUIS CIRO PÉREZ FERNÁNDEZ**

I.D.A.E.

*Ministerio de Ciencia y Tecnología*

Estoy de acuerdo con D. Antonio Gutierrez en todo salvo en el escepticismo por este tipo de jornadas "sin coche". A mi me parece que estas jornadas tienen un interés fundamental para llamar la atención y para sensibilizar sobre las consecuencias que tiene la utilización del coche y las posibles alternativas. Y para enseñarnos cómo se puede vivir un día laborable, ha sido en este caso, con menos tráfico, con bastante menos tráfico del que se vive habitualmente.

Creo que esto es el comienzo. Tiene que haber muchas actividades similares y de otros tipos, pero creo que la sensibilización es fundamental. Todo lo demás lo comparto. Creo que el ciudadano, efectivamente, no es estúpido. Utiliza el coche a pesar de los atascos porque encuentra elementos de comodidad, algunas ventajas que no le aporta el transporte público. Es cierto que en muchas ciudades españolas éste ha mejorado substancialmente. Lo que ocurre es que el concepto de calidad está en continua transformación. Hay que revisar continuamente qué es ofrecer calidad y sobre todo el transporte público tiene que tener frecuencia. Creo en un mínimo de comodidad. Si tienes que esperar 10 ó 15 minutos al autobús y si luego va frenando y arrancando bruscamente en todo el trayecto, la comodidad se ve un poco mermada.

Y luego habría que pensar en la posibilidad de un transporte público que no existe en la mayoría de las ciudades españolas y que tampoco sé cómo habría que formularlo. Pero no me cabe duda de que entre un autobús de 10 o 12 metros de largo y un taxi tiene que haber algo intermedio que utilizar y que fomentar.

## **D. SALVADOR RUEDA PALENZUELA**

*Director Agencia Local de Ecología  
Urbana de Barcelona*

Con la intervención de Antonio Gutiérrez estoy de acuerdo en parte. Porque es cierto que hacer un trayecto, que en coche te puede representar un cuarto de hora, en transporte público puede representar un tiempo significativamente mayor. Ahora bien, esto es verdad en la situación actual de movilidad, en la situación actual de ocupación del espacio. Si analizamos

los datos en Barcelona, no llega al 25% el porcentaje del número de viajes que se realizan con el vehículo privado. En cambio, la ciudad está llena de coches. Más del 45% de los viajes se realizan en transporte público y casi el 30% a pie. Sin embargo, la ocupación del espacio público le dedica casi el 70% al vehículo privado. Así es natural que el transporte público vaya lento. Si le dedicáramos el porcentaje que en principio, democráticamente, le correspondería para ese 45% de viajes, quien quedaría atrás en cuanto al tiempo utilizado para cada viaje sería el vehículo privado y no el transporte público. Luego demos a cada uno lo suyo. Entonces se modificarían totalmente las relaciones establecidas y, por tanto, podemos empezar a diseñar la ciudad de un modo diferente para que el transporte público sea prioritario. Depende de cómo organicemos y desarrollamos los usos y las funciones dentro de la propia ciudad. Si hacemos próximos esos usos y esas funciones, evidentemente el uso del vehículo privado no es necesario o es menos necesario en función de la proximidad que seamos capaces de proyectar o de acomodar en la ciudad.

Por otra parte, las soluciones que pueden venir por otros medios alternativos, como la bicicleta, de nuevo estarán en funcionamiento en nuestras ciudades, que son muy compactas, si liberamos espacios que ahora mismo ocupa el vehículo privado.

Además hay otra cuestión que me gustaría resaltar. Y es que el vehículo privado está muy publicitado. No solamente tiene la función de medio de transporte sino que cumple otras funciones muy ligadas a los deseos de las personas, a las relaciones que establecen con los demás y otras muchas cosas relacionadas con la propiedad. La propia publicidad se ha encargado de ir proyectando desde hace bastantes décadas, todo eso cuenta a la hora de modificar la movilidad y los comportamientos dentro de la ciudad. Creo que sería más justo que proyectos intencionados y dirigidos a este otro tipo de criterios se pusieran en marcha.

Recuerdo que en 1986 intentamos reducir el número de vehículos en la ciudad de Barcelona para situaciones de alta contaminación atmosférica debida a fenómenos meteorológicos de estabilidad atmosférica. Eran situaciones de alta contaminación que se producían en fase anticiclónica y que provocaba que los contaminantes en la ciudad aumentaran mucho. La encuesta que hicimos nos descubrió que la gente tenía capacidad de actuar para un solo día y en una situación excepcional. Por eso se obtienen esos 20%, esos 15%,

esos 11% de gente que deja de ir en coche pero entiende que es un día excepcional. Los americanos hicieron lo mismo en Denver (Colorado) y conseguían como media, después de hacer una publicidad increíble, un 1% de gente que dejaba el coche en casa. Por otra parte, ellos planteaban la publicidad como si utilizar el coche fuera una droga y, además, salía un individuo que parecía que fuera un alcohólico que se estuviera confesando, diciendo "no puedo dejar el coche, tengo problemas si lo dejo". De hecho es muy parecido al uso del tabaco que, en un momento determinado es un elemento de relación y después, por modas, deja de serlo. Creo que llegará un momento en que todos acomodaremos nuestro comportamiento a otro tipo de movilidad dentro de las ciudades, porque parece que es lo más razonable.

### **D. JAVIER RODRÍGUEZ – NOVOA**

*Concejal Delegado del Área de Régimen Interior  
Ayuntamiento de Ourense*

El problema, por lo menos en España y no sé si en el resto de Europa o del mundo, es que el coche es un símbolo social y la gente va en coche para que lo vean. Si puede tener un coche de seis millones de pesetas no va en uno de cuatro millones. Este es uno de los principales problemas. Por eso, a lo mejor los coches siguen teniendo impuesto de lujo. Si un día desaparece el impuesto de lujo de los coches quizá deje de ser un símbolo de riqueza.

También quería contestarle, desde el punto de vista de los Ayuntamientos, que me parece muy bien que los servicios municipales no tienen que ser rentables. Pero con el reparto de los presupuestos de los Ayuntamientos en España con respecto a Europa, con porcentajes del 13% aquí sobre el 25% en Europa, vamos a ver cómo financian los Ayuntamientos españoles todas estas políticas de transporte público. Entiendo que hay que financiar el transporte y pongo como ejemplo a mi ciudad: la financiación del transporte urbano cuesta 200 millones al año en una ciudad con un presupuesto de 9.000 millones, por lo que hemos tenido que subir el precio del billete.

### **D<sup>a</sup>. MONIQUE DEJEAN SERVIÈRES**

*Agencia Territorial de Midi Pirenees (Francia)*

Quisiera aportar el testimonio de un municipio de los alrededores de Toulouse donde se concentran

varias industrias. El Alcalde ha intentado poner un transporte público gratuito, diario, con frecuencia alta, y los resultados han sido un fracaso total porque la gente seguía con el coche. Esto demuestra que la cuestión del transporte en los centros urbanos es muy compleja.

Han hecho un estudio sociológico para intentar entender lo que pasaba con la gente y resulta que el coche es un lugar muy particular para los ciudadanos. Es el lugar en el que están solos entre el lugar donde trabajan y su hogar, tienen que trabajar de otra manera. Así que se trata del comportamiento de la gente y es una cuestión muy difícil de resolver.

### **D<sup>a</sup>. ROSAURA DEL VAL IZQUIERDO.**

*Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación*

Estas cuestiones del transporte y del uso del coche nos afectan a todos como personas particulares, cada uno con nuestro caso. Quizá porque no estamos directamente involucradas en la gestión municipal o en la gestión de los transportes podemos aportar alguna idea más global. No es cuestión de que sea más barato o más caro. Es que algunas veces estas obligado a usar el coche y debe abordarse la cuestión desde un punto de vista más global. Por ejemplo con los horarios. Cómo es posible que en una ciudad como Madrid haya personas que dispongan de dos horas y media libres a mediodía. Esas personas están obligadas a ir a su casa y volver. Una cosa tan simple como esa tiene mucho que ver con el transporte. Si tienes una hora para comer no te da tiempo ir a tu casa y volver y no haces el trayecto. Otro caso es el de los transportes de toda la comunidad escolar ya que, habitualmente, acabamos llevando a nuestros hijos a colegios alejados de nuestra casa. No deberíamos hacerlo pero todos queremos elegir el colegio que nos gusta y no el que está más cerca de casa. El coste de un transporte escolar, que al fin y al cabo es "público", es muy elevado y a lo mejor los padres tienen que acabar usando el coche porque es muy caro que tus hijos vayan en el autobús escolar.

Es una cuestión muy global el analizar porqué usamos el coche, independientemente de que sea caro, barato, rápido o lento. Es todo un conjunto de cosas, como cambiar el tipo de vida que llevamos, simplemente.

## **D. LUIS CIRO PÉREZ FERNÁNDEZ**

*I.D.A.E.*

*Ministerio de Ciencia y Tecnología*

Creo que además del tema del precio del transporte público, que tiene su importancia en capas importantes de la población, es muy importante la frecuencia del transporte y los espacios que cada Ayuntamiento dedica al transporte. Hay muy pocas ciudades que tengan carriles de uso exclusivo del autobús y que esos carriles se usen única y exclusivamente por el autobús de forma adecuada. Si el transporte público encuentra en su trayecto los mismos problemas que el privado y además es más lento se le está ofreciendo muy pocas alternativas al usuario del automóvil.

Muchas personas, cuando usan el coche no se están simplemente transportando de una forma más cómoda y más rápida, sino que tiene componentes de otra índole a los que no están dispuestos a renunciar en ningún caso. Pero qué duda cabe de que cada persona somos un mundo. No se trata de que todos los que usamos el coche privado nos pasemos al transporte público. Pero si somos capaces de establecer medidas que disuadan a una parte de los que usan regularmente el transporte privado mejorará mucho la situación. Creo que si en las ciudades hubiera aunque parezca ciencia ficción, unos pequeños microbuses en donde puedes leer el periódico cuando vas al trabajo, y ya no digo nada si te dan un café, probablemente muchos de los que utilizan el coche para ir a diario a trabajar utilizarían tales autobuses.