



Red de Autoridades Ambientales

Jornada IX: "Medio ambiente urbano y Fondos Europeos".

Murcia, 28 de septiembre de 2000

Red de Autoridades Ambientales

MEDIO AMBIENTE URBANO Y FONDOS EUROPEOS

IX JORNADA TEMÁTICA

Murcia, 28 de septiembre de 2000



Título:

"MEDIO AMBIENTE URBANO Y FONDOS EUROPEOS"

Contenido:

Este libro contiene las Ponencias, Coloquio y Debate presentadas en la IX Jornada Temática de la Red de Autoridades Ambientales celebrada en el Paraninfo de la Universidad de Murcia el día 28 de septiembre de 2000.

Dirección y coordinación:

*Secretariado de la Red de Autoridades Ambientales,
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental,
Ministerio de Medio Ambiente.*

Colaboración:

*Dirección General de Medio Ambiente de la Comisión Europea,
Consejería de Agricultura, Agua y Medio Ambiente de la
Región de Murcia
(Secretaría Sectorial de Agua y Medio Ambiente).*

Elaboración:

*Garrigues & Andersen, Asistencia Técnica al Secretariado de
la Red de Autoridades Ambientales.*

Esta publicación ha sido cofinanciada por la Consejería de Agricultura, Agua y Medio Ambiente de la Región de Murcia y por la Comisión Europea.

© RED DE AUTORIDADES AMBIENTALES

www.mma.es

E-mail: web-rama@mma.es

NIPC: 310-00-065-2

DEPÓSITO LEGAL: M-48240-2000

AUTOEDICIÓN Y PUBLICIDAD, S.A.



Medio Ambiente Urbano
y Fondos Europeos

IX
JORNADA TEMÁTICA
Red de Autoridades Ambientales



Ministerio de
Medio Ambiente



Comisión Europea



Región de Murcia
Comunidad de Agricultura,
Agua y Medio Ambiente

MURCIA
28 de septiembre de 2000

Introducción	9
I. SESIÓN DE APERTURA	13
Presentación de la IX Jornada Temática	
Excmo. Sr. D. Miguel Ángel Cámara Botia	15
<i>Alcalde Presidente del Excelentísimo Ayuntamiento de Murcia Presidente de la Comisión de Medio Ambiente de la Federación Española de Municipios y Provincias</i>	
Sr. D. Raúl Zorita Díaz	16
<i>Dirección General de Medio Ambiente Comisión Europea</i>	
Ilmo. Sr. D. Germán Glaría Galcerán	17
<i>Director General de Calidad y Evaluación Ambiental Ministerio de Medio Ambiente</i>	
Excmo. Sr. D. Ramón Luis Valcárcel Siso	19
<i>Presidente de la Región de Murcia</i>	
2. PONENCIAS. Primera parte	23
• Nuevos modelos y criterios para planificar las ciudades	25
D. Salvador Rueda Palenzuela <i>Director de la Agencia Local de Ecología Urbana de Barcelona y miembro del Grupo de Expertos de medio ambiente urbano de la Unión Europea</i>	
• Financiación Comunitaria para Corporaciones Locales: El Fondo de Cohesión	35
D. José Antonio Zamora Rodríguez <i>Subdirector General de Fondos de Compensación y Cohesión Dirección General de Fondos Comunitarios y Financiación Territorial Ministerio de Hacienda</i>	
• Financiación Comunitaria para Corporaciones Locales: Programa Operativo Local (POL)	40
D^a Germana Bornay Ruiz <i>Subdirección General de la Administración del FEDER Dirección General de Fondos Comunitarios y Financiación Territorial Ministerio de Hacienda</i>	
• Financiación Comunitaria y Nacional para municipios de tamaño pequeño	43
D. Angel García Antonio <i>Subdirector General de Análisis Económicos de Entidades Locales Dirección General de Administración Local Ministerio de Administraciones Públicas</i>	
Moderador	
D. Carlos Domínguez Collado <i>Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental Ministerio de Medio Ambiente</i>	

3. PONENCIAS. Segunda parte	47
• La renovación de la Ciutat Vella (Centro histórico de Barcelona) y la aplicación de los Fondos Europeos	49
D. Martí Abella <i>Gerente de PROVICESA (Promoción Ciutat Vella, S.A.) Empresa mixta municipal de Barcelona</i>	
• Los sistemas urbanos: Marco para un desarrollo territorial sostenible	55
D. Fernando Esteban Moratilla <i>Director Técnico de la Unidad de Desarrollo Territorial Secretaría de Estado de Aguas y Costas Ministerio de Medio Ambiente</i>	
Moderador D. Luis Peñalver Cámara <i>Subdirector General de Cooperación Institucional y Políticas Sectoriales Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental Ministerio de Medio Ambiente</i>	
4. COLOQUIO	59
5. PONENCIAS. Tercera parte	63
• Transporte y movilidad urbana: El factor energético y medioambiental	65
D. Luis Ciro Pérez Fernández <i>Instituto para la Diversificación y Ahorro Energético. IDAE Ministerio de Ciencia y Tecnología</i>	
• Proyecto europeo: "La ciudad sin mi coche"	71
D^a María Soledad Perlado Hergueta <i>Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental Ministerio de Medio Ambiente</i>	
• El ferrocarril y la conexión de núcleos urbanos con el menor impacto. Una experiencia en la ciudad de Ourense	75
D. Javier Rodríguez-Novoa González <i>Concejal Delegado del Área de Régimen Interior Ayuntamiento de Ourense</i>	
• Gestión municipal de los residuos depositados en las instalaciones de recepción de residuos en los puertos pesqueros: Convenio MARPOL	77
D. Antonio Gutiérrez González <i>Dirección General de Pesca Comisión Europea</i>	
D^a Rosaura del Val Izquierdo <i>Subdirección General de Gestión de los Fondos Estructurales Dirección General de Estructuras y Mercados Pesqueros Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación</i>	
Moderador D. José Álvarez Díaz <i>Coordinador de Programas Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental Ministerio de Medio Ambiente</i>	
6. DEBATE	83
Moderador D. José Álvarez Díaz <i>Coordinador de Programas Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental Ministerio de Medio Ambiente</i>	

INTRODUCCIÓN

MEDIO AMBIENTE URBANO



La Red de Autoridades Ambientales, con la celebración de las Jornadas Temáticas, continúa en la línea de la política de integración del medio ambiente en todos los sectores. Cada una de las Jornadas relaciona los sectores económicos con los Fondos comunitarios y las incidencias medioambientales del sector analizado. Hasta la fecha se han celebrado ocho Jornadas Temáticas centradas en los Fondos estructurales y de cohesión, la Evaluación de Impacto Ambiental, la agricultura, la energía, el Fondo Social Europeo, la pesca, la industria y el transporte. Cuatro de los sectores considerados como prioritarios por el V Programa comunitario de medio ambiente han sido protagonistas de las Jornadas, estando programado que el Turismo sea objeto de la X Jornada Temática que se celebrará en Lanzarote (Canarias), el próximo mes de diciembre.

El tema tratado en la IX Jornada Temática es, posiblemente, uno de los que ofrecen más facetas, matices y aristas desde el punto de vista medioambiental por múltiples razones. No está exactamente definido qué entendemos por Medio Ambiente Urbano y dónde están las claves para que ese medio ambiente con "apellido" sea el que busca y desea la sociedad igualmente "urbana". Con este tema se corre el riesgo de confundir el medio ambiente urbano con la limpieza, la gestión de los residuos, las mediciones de la calidad del aire o la jardinería. Al posible error ayudan en buena medida algunos ayuntamientos que encuadran sus servicios logísticos de limpieza en Concejalías o Áreas denominadas como de "Medio Ambiente".

Sin embargo, el verdadero medio ambiente urbano es extremadamente complejo porque se introduce en todas y cada una de las actividades ciudadanas. Una ciudad, por pequeña que sea, es un sistema devorador de recursos y generador de residuos a gran escala. La energía, el agua, el transporte, la contaminación atmosférica, los residuos, el ruido, etc., se conjugan en un reducido espacio donde los ciudadanos viven agrupados y definiendo una forma de vida y una cultura. La percepción que ese ciudadano tenga de su entorno más inmediato y diario será su percepción del medio ambiente. Un medio ambiente artificial.

En este entorno viven más de 300 millones de europeos, es decir, el 80% de los ciudadanos comunitarios. El medio ambiente urbano es su

medio ambiente cotidiano y buscan en él las mayores cotas de bienestar. ¿Su bienestar consiste en emplear a diario su automóvil para ir al trabajo confortablemente, escuchando música, aunque tarde mucho, contamine el aire y derroche energía? Entonces será difícil conjugar esa búsqueda individual del bienestar con las restricciones al consumo de energía, la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y la disminución del ruido. La ciudad ofrece paradojas y tal parece que si se desea adoptar unas urbes más sostenibles sea necesario levantarlas de nueva planta y crear un modelo distinto.

El medio ambiente urbano, en busca de ciudades más eficientes energéticamente, menos consumidora de recursos, menos generadora de residuos, más integrada en el medio rural que la rodea, más silenciosa, con mayor capacidad de formación y mayores niveles de información, con más ambiciosas metas culturales, más solidarias entre sus habitantes y más, como suele decirse vulgarmente, "habitables", están prácticamente inventadas en los países mediterráneos. Regresar a las ciudades compactas y complejas es la manera de retornar a las ciudades anteriores a la explosión de la cultura del automóvil. Porque, el elemento que ha transformado nuestras ciudades ha sido, no lo dudemos, el automóvil. Los planes de urbanismo, la arquitectura urbana, la ocupación y usos del territorio, están basados, en buena medida, en la omnipresencia del automóvil.

Sin embargo, desde hace un cuarto de siglo, las ciudades europeas están empezando a recuperar sus antiguos trazados donde el peatón era protagonista. Pero esta transformación, que incluía la regeneración de cascos históricos, ha sido posible después de extender las urbes sobre el territorio creando barrios y urbanizaciones alejadas que seguían un modelo netamente anglosajón. Se expulsa el automóvil del centro de la ciudad, comercial y trabajadora, para esparcirlo sin control sobre un mayor espacio periurbano, residencial y de ocio.

¿Cuál es el camino a seguir? En esta Jornada no se van a encontrar las fórmulas magistrales que resuelvan los problemas urbanos. Pero hablar de ellos, especialmente de los que acosan a las ciudades españolas, es una forma de encontrar posibles soluciones. La financiación comunitaria llega hasta las ciudades por numerosas vías

indirectas contribuyendo a la implantación de infraestructuras medioambientales para la recogida y tratamiento de residuos, saneamiento y depuración de aguas residuales, abastecimiento de agua potable, regenerando espacios urbanos degradados, recuperando cascos históricos, solucionando problemas de formación, empleo y marginación, financiando nuevas formas de transporte urbano medidas de ahorro y eficiencia energética, energías renovables, etc.

Las ciudades deben ser protagonistas en la búsqueda y la aplicación de soluciones a los problemas ambientales y de sostenibilidad que plantean, ya que sus efectos no son meramente locales. Por esa razón, estimular a las ciudades para que se unan y asocien en la búsqueda de un desarrollo sostenible es la propuesta de decisión relativa a un marco comunitario de cooperación para el desarrollo sostenible en el medio urbano en el ámbito de la Unión Europea.

I. SESIÓN DE APERTURA



Mesa de la Sesión de Apertura. De izquierda a derecha, Germán Glaría, Miguel Ángel Cámara, Ramón Luis Valcárcel Siso, Antonio Cerdá y Raúl Zorita.

I. SESIÓN DE APERTURA

La Jornada Temática dio comienzo a las nueve de la mañana en el Aula Magna del Paraninfo de la Universidad de Murcia, contando con la presencia del Presidente de la Región de Murcia que actuó como Presidente de la mesa y como Maestro de Ceremonias de la Sesión de Apertura, cerrando el acto con su intervención personal.

EXCMO. SR. D. MIGUEL ÁNGEL CÁMARA BOTIA

*ALCALDE PRESIDENTE DEL EXCELENTÍSIMO
AYUNTAMIENTO DE MURCIA Y PRESIDENTE DE LA COMISIÓN
DE MEDIO AMBIENTE DE LA FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE
MUNICIPIOS Y PROVINCIAS*

Mis primeras palabras como Alcalde de Murcia es dar la bienvenida a nuestra ciudad a todos los participantes en esta Jornada Temática de la Red de Autoridades Ambientales. Y, además, felicitamos por el tema que se va a tratar en esta Jornada, como es el medio ambiente urbano y los fondos europeos para conseguir uno de los retos más importantes que tienen planteadas las ciudades en estos momentos: crecer dentro de los parámetros del desarrollo sostenible.

Indudablemente, el papel de las corporaciones locales en la gestión ambiental es cada vez más importante y así se reconoció desde la Cumbre de Río de Janeiro en el año 1992, donde se incidía de una forma especial en atribuir a las corporaciones locales un papel fundamental en la protección del medio ambiente y en el desarrollo sostenible.

En Río se planteó un programa de actuación denominado Agenda 21 Local, posteriormente refrendado y establecido en el V Programa para medio ambiente de la Unión Europea denominado "Hacia el Desarrollo Sostenible" en el que se destaca de una forma muy importante el papel de las ciudades en el desarrollo de las políticas locales de medio ambiente para la protección de nuestros entornos y de los ecosistemas. Una de las actividades que en los últimos años con más incidencia se está desarrollando en el conjunto de los municipios españoles, es el desarrollo de esas Agendas 21 Locales que son la suma de los proyectos que se tienen que desarrollar en las

ciudades para conseguir el equilibrio entre lo que significa bienestar, desarrollo económico, desarrollo social y, al mismo tiempo, respeto con el entorno. Dejar a las generaciones futuras los recursos suficientes para que puedan continuar disfrutando de nuestras ciudades. Pero para ello es fundamental disponer de los recursos financieros suficientes para conseguir estos objetivos. Aquí juegan un papel muy importante los Fondos Europeos, tanto a través de los Programas Operativos Locales como las nuevas medidas a través de los Fondos estructurales y de cohesión para ciudades de más de 50.000 habitantes en el conjunto del territorio español.

En este momento la Federación Española de Municipios y Provincias está trabajando en el desarrollo de un código de buenas prácticas ambientales que sirva como un referente a nivel general para el conjunto de todos los municipios a la hora de desarrollar las Agendas 21 Locales y, lo que es más importante, poder establecer unos indicadores mínimos generales que permitan evaluar y comparar el nivel de desarrollo y de bienestar de los diferentes municipios. Próximamente, a finales del mes de octubre, se van a celebrar en Murcia unas jornadas de presentación de ese código de buenas prácticas ambientales que ha sido cofinanciado por el Programa LIFE Medio Ambiente con la Federación Española de Municipios y Provincias, y que va a servir de referencia para todos los municipios españoles.

Creo que los temas y ponencias que se van a desarrollar durante estos días, son de un gran interés para quienes tenemos la responsabilidad de los Gobiernos municipales. Porque se trata, por una parte, de conocer los recursos que en este momento existen para el desarrollo de esos programas y, por otra parte, establecer líneas prioritarias e impulsar que todos aquellos proyectos de futuro de los municipios se desarrollen con los criterios de sostenibilidad local. Indudablemente, los retos del medio ambiente urbano son múltiples y variados: lucha contra la contaminación, nuevas formas de movilidad urbana, fórmulas de integración social, nueva planificación de las ciudades pensadas y dirigidas para aquellos que vivimos en ellas, etc. Y, al mismo tiempo, seguir incrementando esos criterios de desarrollo, tanto de la ordenación del territorio como de los recursos de las ciudades para conseguir una política de bienestar.

Deseo que estas Jornadas sirvan para anar criterios a la hora de la utilización de los recursos que se obtienen y que se financian con los Fondos Europeos y que, al mismo tiempo, sirva para dar un mayor impulso a las políticas medioambientales que desde los municipios, en coordinación tanto con la Administración Estatal como con la Comunidades Autónomas, tenemos que desarrollar a través de las ciudades que, no lo olvidemos, concentran a la mayoría de la población española.

En Murcia, además de un clima excepcional, tenemos unas condiciones de habitabilidad importantes. En los últimos años se ha apostado por un cambio en cuanto a las políticas de integración de los espacios urbanos para el servicio de los ciudadanos, en la reducción de la contaminación, incluida la acústica. Lo único que nos falta para poder completar ese ciclo de desarrollo sostenible y, por lo tanto, poder encarar al futuro con más confianza y esperanza, es algo de lo que no disponemos. Carecemos, por la naturaleza y por nuestro enclave, del agua necesaria para poder desarrollarnos. Esperemos que entre todos podamos llegar a ese gran acuerdo nacional del Plan Hidrológico Nacional que permita que Murcia y las ciudades del Mediterráneo, todas las ciudades del sur de España, puedan contar con los elementos necesarios para poder seguir desarrollándose e incluso, en muchos casos, lograr la propia subsistencia de las ciudades.

Sr D. RAÚL ZORITA DÍAZ

DIRECCIÓN GENERAL DE MEDIO AMBIENTE

Comisión Europea

En primer lugar, quiero agradecer en nombre de la Dirección General de Medio Ambiente de la Comisión Europea que Murcia se haya brindado generosamente a acoger la IX Reunión Temática sobre temas de Medio Ambiente Urbano, así como la décimo primera Reunión plenaria de la Red de Autoridades Ambientales.

Considero importante la celebración de esta Jornada sobre Medio Ambiente Urbano, sobre todo para los entes locales, porque una de las preocupaciones de la Comisión Europea es cómo llegar al ciudadano, cómo el ciudadano se siente implicado en esta democracia que, sin ninguna duda,

está cambiando. El ciudadano debe sentirse muy cerca de aquellas personas que ha elegido y notamos, tanto como hemos visto en las elecciones francesas o en otro tipo de elecciones, que el grado de abstención significa que tal vez el ciudadano se no se siente completamente representado. Vivimos un momento importante de participación ciudadana y los entes locales son la primera participación ciudadana.

¿Qué relación tiene el medio ambiente con esto?, el medio ambiente tiene relación con la vida, con la vida diaria del ciudadano, con los recursos, con la forma de gestión de la ciudad, con el urbanismo, con la forma de gestión de su territorio y con la economía. Y es en esta profundización de la democracia donde los entes locales están dando una calidad de vida que, en el fondo, es el medio ambiente. Con la verdadera participación es como se puede llegar a integrar el medio ambiente. Hay quien piensa que el medio ambiente es hacer estaciones de depuración o tratar residuos. Tal vez esto son infraestructuras de las que nadie podría prescindir. Cualquier Alcalde, cualquier elegido local no podría permitirse que los residuos se acumularan en las calles. Esto lo llamamos medio ambiente.

El medio ambiente va más allá. Como ha dicho muy bien el Alcalde de Murcia, es lo que se llama desarrollo sostenible. No es simplemente el tratamiento de los residuos o la depuración de las aguas, sino un concepto de respeto hacia los recursos. Y eso está de moda en este momento precisamente por dos hechos. Uno, porque recientemente hemos tenido una crisis de petróleo que aún continúa y nos hemos dado cuenta que el petróleo es un recurso limitado. Pero es que el agua también es un recurso limitado. Sin petróleo se puede vivir, pero sin agua no. El tema tiene mucho calado. Hay personas que piensan que la técnica va a resolver los problemas y que con el dinero se puede resolver todo. Yo, personalmente, pienso que no es así porque hay lo que podemos llamar límites de usos y que se discutieron precisamente en la Conferencia de Río. Es el criterio de sostenibilidad aplicado al territorio lo que nos tiene que decir lo que es el desarrollo sostenible. Esto es importante que se tenga en cuenta porque la técnica seguramente no va a poder resolver todos los problemas. El dinero tampoco.

Respecto a la participación de los ciudadanos está pasando en este momento una cosa

importante. En este momento en Praga se está desarrollando la reunión del Fondo Monetario Internacional y del Banco Mundial. Hemos visto en la televisión que los ciudadanos que piensan de otra forma se están manifestando. Yo pienso que en este mundo nadie tiene toda la razón, pero lo que sí que es cierto es que hay que tener en cuenta el consenso de todo lo que está implicado dentro de una visión completa, del espacio que nos rodea, de los recursos que tenemos y de los medios. Independientemente que estamos en el año 2000, estamos ante lo que podíamos llamar un cambio de paradigma.

Hasta ahora, todo el progreso se ha hecho a base de técnica. Antes se hacían las cosas con las manos, después se hicieron con máquinas más potentes. Pero siempre eran cosas físicas. Por primera vez en la historia se está hablando del genoma humano. Eso quiere decir que hay un cambio cualitativo en el desarrollo porque ahora se nos puede influir; se pueden emplear clones. Si no es ahora mismo, se hará en breve. Y eso nos afecta a nosotros como personas. Pienso que esto forma parte del medio ambiente porque el medio ambiente está directamente ligado a la felicidad del hombre. Pertenece a una civilización y a una cultura judeo-cristiana. Y lo que nos enseñaban cuando éramos pequeños era que Adán y Eva estaban en el paraíso y el pecado era coger la manzana porque nos decían "seréis como dioses". Hoy estamos ante una filosofía que nos habla de coger la manzana porque podemos hacerlo todo. Yo pienso que es peligroso.

ILMO. SR. D. GERMÁN GLARÍA GALCERÁN

DIRECTOR GENERAL DE CALIDAD Y EVALUACIÓN AMBIENTAL.

Ministerio de Medio Ambiente.

Permítanme en primer lugar, en nombre de la Red de Autoridades Ambientales agradecer a la Región de Murcia y, especialmente al Consejero de Agricultura, Agua y Medio Ambiente por su amable invitación para tener hoy aquí esta Jornada y mañana la décimo primera Reunión plenaria de la Red de Autoridades Ambientales.

El tema de esta Jornada reviste especial trascendencia y constituye una de las

preocupaciones fundamentales de la Unión Europea y de España. Desde que hace 10.000 años el ser humano abandonó un sistema de vida basado en el nomadeo, creando los primeros asentamientos urbanos, los problemas ambientales causados por esas iniciales aglomeraciones han venido acompañando el desarrollo de las civilizaciones. Estamos ante un problema antiguo, ciertamente histórico, basado en la generación de residuos de todo tipo y el intenso consumo de recursos naturales básicos como el aire, el agua y el sol. Hoy, 8 de cada 10 ciudadanos de la Unión Europea viven en las ciudades y bien puede decirse que su calidad de vida se centra en el medio ambiente que el entramado urbano que le rodea puede ofrecerle. No estamos, por lo tanto, ante una cuestión que atañe exclusivamente al medio ambiente considerado como su entorno.

Los problemas ocasionados por los residuos urbanos y las aguas residuales deben ser asumidos como una infraestructura imprescindible en cualquier planificación urbana y a su resolución están encaminados los planes nacionales de residuos y de depuración de aguas residuales, entre otros. Debemos ser conscientes de que el sector medioambiental, con sus específicas infraestructuras y métodos de gestión, no es si no una consecuencia lógica del modelo de desarrollo económico y social que ha escogido nuestra civilización. Cambiar el modelo es, indudablemente, el camino que debemos recorrer a medio y largo plazo. Ya estamos dando los primeros pasos buscando la manera más apropiada de fomentar el desarrollo sostenible y esta Red de Autoridades Ambientales y esta Jornada Temática son otros tantos pasos dados en la dirección deseada. Pero el trabajo es enorme porque detrás de nosotros debe estar una sociedad profundamente concienciada ante el desafío que se presenta ante nosotros.

Cuando aplico la palabra sociedad no estamos aludiendo exclusivamente al común de los ciudadanos sino también a sus representantes políticos y sociales más cercanos, más locales y próximos que tienen como objetivo fundamental de su trabajo diario elevar sin descanso el bienestar y los niveles de calidad de vida de las personas. Por esa razón la presencia en esta Jornada de representantes de la Federación Española de Municipios y Provincias nos conforta y anima de forma extraordinaria porque la Red de Autoridades Ambientales puede

plantear ante un auditorio extenso y deliberadamente preocupado el listado de graves problemas ambientales que afectan a nuestras urbes.

Ahora bien, no se trata de presentar de forma catastrófica este listado, sino de comprender de forma paralela que el medio ambiente urbano, con lo que supone de agotamiento en los recursos naturales, de generación de un elevado volumen de residuos y aumento de la contaminación, tiene implicaciones locales, europeas y mundiales. Además, los desafíos del medio ambiente urbano están íntimamente relacionados entre sí.

El actual modelo urbano europeo, en no pocos casos y en muchas aglomeraciones españolas, se ha apartado de un concepto de ciudad adornado por su complejidad y su carácter complejo y compacto. Las densas áreas repletas de información, respetuosas con la personalidad urbanística y arquitectónica de las urbes, cuyo modelo bien puede ser la vieja ciudad mediterránea, se han degradado o simplemente desaparecido para dar paso a unas ciudades dispersas y homogéneas que exigen una articulación basada en extensas redes de transporte que intentan vertebrar y dar sentido a una creciente ocupación del territorio.

Semejante dispersión incrementa la dependencia del transporte privado motorizado y favorece el aumento del consumo de energía primaria. Esta situación lleva a un significativo incremento de la emisión de gases de efecto invernadero y consumo de recursos no renovables. Aquí aparecen las implicaciones mundiales del medio ambiente urbano en un contexto que debe preocuparnos de forma particular como responsables de la política de medio ambiente a escala regional, nacional, comunitaria y continental.

Si la ciudad es el lugar que más afecta a la calidad de vida de la mayoría de los ciudadanos, la ciudad debe ser la máxima protagonista en la búsqueda y la solución de los problemas ambientales que genera. En España, con una estructura administrativa que hace descansar sobre la Administración Local y Regional la mayoría de las competencias en materia de medio ambiente, la responsabilidad de los municipios es crucial. En la plena asunción de esta responsabilidad se basan las diferentes Comunicaciones que la Unión Europea ha elaborado sobre medio ambiente urbano como es el caso de la

relativa a un marco de actuación para el desarrollo urbano sostenible en la Unión Europea y en el informe del Grupo de Expertos sobre las ciudades, publicada a finales de 1998. Estos documentos recogen una serie de deficiencias que debemos atajar juntos y que se resumen en cuatro especialmente señalados.

La primera, sería la falta de información sobre buenas prácticas medioambientales por parte de algunas autoridades locales. La segunda, problemas de organización basados en un enfoque excesivamente tradicional de la Administración en materia de gestión y la falta de instrumentos adecuados. La tercera, el posible desfase entre los recursos financieros disponibles y las responsabilidades ambientales. Por fin, la cuarta, es la renuencia detectada entre determinados grupos de ciudadanos y empresas a modificar sus actitudes respecto al medio ambiente. Hay que tener en cuenta que una buena gestión urbana y un claro compromiso de responsabilidad por parte de las sociedades locales en la resolución de la huella ecológica de las ciudades no solamente beneficia al medio ambiente local, sino que tiene repercusiones en otros lugares próximos en el medio ambiente general de la propia Europa e incluso en zonas más alejadas.

Debe recordarse que un grupo numeroso de ciudades europeas, representado por la alianza de 540 autoridades locales reunidas en torno a la campaña de Ciudades Europeas Sostenibles, se ha comprometido en el desarrollo de políticas y actuaciones locales para sostenibilidad. Un numeroso grupo de urbes europeas, incluidas ciudades españolas, han suscrito la Carta de Alborg que anima y apoya a las ciudades que trabajan con la mirada puesta en el desarrollo sostenible. Las iniciativas son múltiples y se sustentan en buena medida en la aplicación de la Agenda 21 Local y en las actuaciones llevadas a cabo por redes de ciudades europeas que trabajan conjuntamente intercambiando experiencias e ideas innovadoras. Esta actividad está recibiendo el apoyo de la Comisión Europea tal y como ya quedó señalado en la mencionada Comunicación de finales de 1998 al expresar que la Comisión seguirá apoyando las actividades de integración en redes de las entidades locales, elaborando los actos jurídicos necesarios para financiar actividades de este tipo sobre una base plurianual.

Tenemos, pues, objetivos claros ante nosotros. Aumentar y mejorar la información y el diálogo; vincular más a las ciudades en la ejecución de las políticas comunitarias; apoyar la capacidad de las Administraciones Locales para incrementar la calidad y la eficacia de la gestión urbana; innovar; ampliar y fomentar las actuaciones en materia de democracia local; participación y colaboración de todos, incluido el sector privado, asociaciones ciudadanas y comunidades; mejorar la recopilación y uso de información comparativa sobre las condiciones urbanas en toda Europa, el diagnóstico de los problemas urbanos y la determinación de las soluciones más adecuadas para cada caso concreto. Lógicamente, es un programa ambicioso que permitirá adaptar las políticas de gobierno a las necesidades locales y valorar sobre el terreno los resultados obtenidos.

A finales del pasado mes de noviembre, hace ya casi un año, la Comisión presentó al Consejo y al Parlamento Europeo una propuesta relativa a un marco comunitario de cooperación para el desarrollo sostenible en el medio urbano, aplicable desde el 1 de enero del 2001 hasta el 31 de diciembre del 2004 y con una dotación prevista de 12'4 millones de euros, algo más de 2.000 millones de pesetas. Existen razones puramente jurídicas que subyacen en la intervención de la Unión Europea en el fomento del desarrollo sostenible en nuestras ciudades. El compromiso suscrito con la Comisión Europea en el Protocolo de Kioto y en la firma de los acuerdos de Río que implica el fomento de la Agenda 21 Local. Pero hay razones mucho más importantes recogidas en nuestra Constitución y en el Tratado de Ámsterdam. Somos responsables ante los ciudadanos de aumentar su bienestar y elevar los niveles de calidad de vida que son, en definitiva, los objetivos finales de toda la política medioambiental comunitaria.

**EXCMO. SR. D. RAMÓN LUIS VALCÁRCEL
SISO.**

PRESIDENTE DE LA REGIÓN DE MURCIA

Me es grato reconocer, con la oportunidad que me da la celebración de estas Jornadas, el creciente protagonismo que nuestra Red de Autoridades Ambientales está adquiriendo. Hoy se vuelve a reunir

un foro de debate, de diálogo y de intercambio de ideas. Un foro que después de casi tres años de actividad ha aprendido a usar un lenguaje común: el medio ambiente. La Red, como ustedes conocen, alberga en su seno a todas las comunidades y regiones españolas aglutinando inquietudes, problemas e ideas. La presencia en la Red de representantes de la Comisión Europea confiere a esta asociación de autoridades un carácter comunitario que trasciende fronteras y nos pone en contacto con más de 370 millones de ciudadanos de la Unión Europea y de los Estados aspirantes a la ampliación. En su seno se armonizan la economía y las finanzas con el medio ambiente.

En principio, todos sabemos que este contacto busca una mejor gestión y evaluación de las actuaciones que se financian a través de los Fondos comunitarios. Con Jornadas temáticas como la que hoy nos ocupa, y reuniones plenarias, la Red aborda un nuevo modelo de desarrollo futuro para España y sus regiones. El hecho de que hoy nos encontremos en el Paraninfo de la Universidad de Murcia para celebrar estas Jornadas es todo un símbolo. Cada Jornada Temática posibilita el intercambio de sustancial información entre los componentes de la Red y facilita el aprendizaje y el desbroce del camino, conscientes de la importancia de integrar el medio ambiente en todas las políticas sectoriales para propiciar un desarrollo regional sostenible.

El Plan Estratégico de la Región de Murcia de los años 2000 al 2006, base para la solicitud de los Fondos Estructurales fue elaborado desde la perspectiva de la necesidad de un desarrollo armónico y equilibrado en todas y cada una de las comarcas que conforman el territorio regional. En nuestro Plan Estratégico el medio ambiente tiene un protagonismo exclusivo que queda plasmado en una serie de líneas entre las que se encuentran el saneamiento integral del río Segura, la regeneración de áreas naturales degradadas, la conservación de la biodiversidad, la potenciación de sistemas y tecnologías limpias, la gestión de residuos, la concienciación medioambiental y la protección del medio ambiente urbano.

A su vez, hemos querido que el medio ambiente esté representando en todas las políticas sectoriales impulsadas por el cumplimiento de este Plan, muy especialmente en las actuaciones dirigidas a mejorar la habitabilidad de los sistemas urbanos de nuestra

Región. Murcia acoge la celebración de estas Jornadas con especial interés, puesto que, aunque menos del 21% del territorio regional está urbanizado, su densidad media de población es mayor que la española. Esto hace de nuestra Comunidad un área especialmente representativa de las implicaciones que conllevan la implantación de medidas innovadoras y de mejora en la gestión del medio ambiente urbano por parte de los Municipios y de las Comunidades Autónomas. Las principales preocupaciones en nuestras ciudades son la calidad del aire, la calidad acústica y también la congestión del tráfico. Los espacios abiertos y las zonas verdes se encuentran en constante amenaza debido a la utilización más competitiva del suelo, cuya disponibilidad es, como todos sabemos, limitada. Por otro lado, la calidad de vida en las ciudades también se encuentra afectada por el deterioro que sufren los edificios e infraestructuras por la degradación del paisaje urbano. Estos problemas constituyen señales de alarma a una crisis más profunda y llaman a la revisión de los modelos vigentes de organización y de desarrollo urbano. Es necesario, y así lo hemos asumido desde Murcia, encontrar un equilibrio entre las actividades urbanas y la capacidad de los ecosistemas para prestar servicios de apoyo vital importantes para la salud urbana.

En el marco europeo las estrategias dirigidas hacia las áreas urbanas se recogieron en el Libro Verde sobre el medio ambiente urbano desarrollado por la Comisión Europea en el año 1990 y, posteriormente, en el informe sobre ciudades sostenibles publicado en 1994. A partir de entonces, muchas han sido las líneas puestas en marcha por la Unión Europea, en especial a través de la financiación de proyectos con Fondos Estructurales. De todo ello tendremos la oportunidad de escuchar a los expertos que nos comunicarán su visión y también sus experiencias.

Por otro lado, el importante papel a desempeñar por las ciudades en la consecución del desarrollo sostenible fue también reconocido internacionalmente en la Conferencia de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente y el Desarrollo, celebrada en 1992, como ya se ha indicado aquí en dos ocasiones, en Río de Janeiro. En esta Conferencia se aprobó la Agenda Local 21 en virtud de la cual los países firmantes se comprometían a adoptar un programa común de acciones asignando a las ciudades la tarea específica de desarrollar esta Agenda. Me consta que en nuestra Comunidad

Autónoma son varios los Ayuntamientos que están trabajando en programas vinculados al desarrollo de su Agenda Local 21, cuya puesta en práctica va a posibilitar un proceso de análisis del desarrollo sostenible a escala local.

Quiero, no obstante, y a modo de breve introducción en la temática de hoy, referirme a algunas de las políticas más importantes desarrolladas desde la Administración Regional para la mejora del medio ambiente urbano. Por un lado, la aprobación del Decreto 48/1998 de protección del medio ambiente frente al ruido que, siguiendo los criterios y recomendaciones de la Unión Europea, ha establecido la obligación de tener en cuenta las predicciones en materia de ruido en la planificación urbana. Otra disposición de importancia para el medio ambiente urbano ha sido el Decreto 16/1999 sobre vertidos de aguas residuales industriales al alcantarillado, evitando poner en riesgo las costosísimas depuradoras públicas de aguas residuales realizadas en la mayor parte de los casos con la ayuda de los Fondos europeos. Debo mencionar otra línea de actuaciones puestas en marcha en nuestra Comunidad y de la que nos sentimos orgullosos, se trata del desarrollo de acuerdos voluntarios firmados entre diversos sectores empresariales y la Administración. Mediante estos acuerdos voluntarios, conformados como convenios de colaboración, se está emprendiendo la adecuación ambiental y fomentando la mejora continua de más de 3.000 empresas. Así mismo, la Ley de Protección del Medio Ambiente de la Región de Murcia, que se aprobó en 1995, como señala en su exposición de motivos, reconoce la corresponsabilidad de la Administración Local en la gestión ambiental y, en consecuencia, potencia el papel de los municipios asignándoles competencias en el proceso de autorización y control de actividades.

Por ello, en esta Administración Regional estamos trabajando en la elaboración de mecanismos eficaces de articulación e implicación de los municipios en el desarrollo y en la ejecución de la nueva política ambiental. No cabe duda que para el desarrollo de políticas como las comentadas, es fundamental la ayuda de los Fondos europeos.

En estos momentos, como todos ustedes conocen, estamos en el proceso de aprobación de los Programas Operativos que recogen la intervención de los Fondos Estructurales en las Regiones Objetivo I en el período 2000 al 2006. En

el caso de la Región de Murcia todos los ejes de intervención mantienen como prioridad horizontal la protección del medio ambiente y el desarrollo sostenible, además de incorporar actuaciones específicas de defensa, protección y mejora del medio ambiente, siendo el agua y todo su ciclo un factor primordial en el desarrollo presente y también futuro de la Región de Murcia. Las actuaciones cofinanciadas con Fondos estructurales y de cohesión se centrarán en el saneamiento, en la depuración y en la reutilización de aguas residuales, teniendo como respaldo el hito normativo que ha supuesto para nuestra Región la reciente aprobada Ley Regional de Saneamiento y Depuración.

Mediante la aplicación de esta norma y con el apoyo económico de los Fondos Estructurales avanzaremos en la resolución de uno de los desequilibrios ambientales que más afectan a esta Comunidad Autónoma y, en particular, a cada uno de los municipios de la misma.

El FEOGA Orientación va a contribuir, por su parte, a apoyar acciones de silvicultura y de

conservación del paisaje. También se ha recogido en este Programa Operativo un referente concreto a actuaciones dirigidas directamente al entorno urbano. Así se ha dispuesto un eje prioritario de desarrollo local y urbano en el que se pretenden una serie de acciones que están basadas en el concepto de desarrollo sostenible. Se han previsto actuaciones de prevención y preservación de la biodiversidad y recuperación de espacios degradados que permitan mejorar las potencialidades turísticas de nuestros municipios que, en la mayoría de los casos, se encuentran ligadas tanto a sus características ambientales como también a su riqueza cultural.

Por último, deseo expresar mi convicción de que la IX Jornada Temática que se va a celebrar durante el día de hoy, así como la décimo primera Reunión plenaria de la Red de Autoridades Ambientales, que celebraremos mañana, nos permitirá avanzar en las consideraciones ambientales y los mecanismo de coordinación para la gestión de estos Fondos comunitarios y su eficacia para contribuir a la mejora y calidad del medio ambiente local.



Tras la Sesión de Apertura, se celebró una Rueda de Prensa.



... 2. *P*ONENCIAS. *P*PRIMERA *P*PARTE

MODERADOR: D. CARLOS DOMÍNGUEZ COLLADO

DIRECCIÓN GENERAL DE CALIDAD Y EVALUACIÓN AMBIENTAL

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE



NUEVOS MODELOS Y CRITERIOS PARA PLANIFICAR LAS CIUDADES

D. SALVADOR RUEDA PALENZUELA

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



1. La ecología urbana un nuevo marco para resolver los conflictos y disfunciones actuales

Hasta que la explosión urbana no ha alcanzado una cierta dimensión no se ha hecho evidente -la evidencia ha sido dramática en algunos casos- que los ecosistemas de los cuales depende la ciudad tienen una capacidad de carga determinada. Los límites de explotación de los sistemas no han sido fijados en cada caso, y el resultado ha sido un agotamiento de los recursos y una desestructuración de los sistemas en algunos casos de modo irreversible. La expansión poco a poco de la ciudad y la explotación sectorial de los recursos no ayuda a comprender la dimensión global del impacto. La única manera de abordar los conflictos derivados de la explotación excesiva de los sistemas es sabiendo como funcionan de manera integrada, sabiendo, también, como funciona el ecosistema urbano.

La concepción actual del urbanismo y la ordenación del territorio se quedan en las puertas cuando tratan de abordar el funcionamiento de los sistemas; se limitan a indicar cuales son las funciones

previstas, tipologías funcionales de gran alcance, y la compatibilidad entre ellas.

Haciendo un repaso de las disfunciones y escenarios conflictivos creados por la ciudad es evidente que el urbanismo no puede resolverlos. Su fondo epistemológico y conceptual y los instrumentos que configuran su disciplina son apropiados para resolver problemas parciales, pero no los son para dar respuesta a problemas propios de la autoecología, que son propios de los ecosistemas urbanos, es decir, de la ecología urbana.

Los problemas parciales son muy importantes, pero la inquietud y las preocupaciones también son globales. Se trata de responder a la cuestión de la posible persistencia de ciertos sistemas y principalmente sistemas en un estado de desarrollo progresivo. Si este desarrollo consiste en un crecimiento exponencial, caso de la ciudad difusa, la respuesta es, ciertamente negativa (Margalef, 1986).

La aptitud de la ecología para participar en la discusión de la sostenibilidad no es tan solo porque los sistemas económicos y humanos forman parte de la biosfera y este es el tema de estudio de la

ecología. También viene del interés de la ecología por el análisis profundo de los sistemas y concretamente, por sistemas cuyos componentes, por cierto, los más importantes, son organismos (Margalef, 1986).

El hombre y sus ciudades son sistemas, considerados a su vez como subsistemas de sistemas más amplios, que soportan sus estructuras en procesos de recurrencia inestables. Las ciudades son ecosistemas interdependientes de otros sistemas que constituyen su entorno, formando una "unidad" íntima "ciudad-entorno".

El traspaso de información, materia y energía entre la ciudad y el entorno es la base que mantiene y hace más compleja si cabe, la estructura organizada de la ciudad, pero en la misma medida, el entorno se modificará fruto de esta relación (Rueda, S. 1995).

La adopción de pautas, normas y reglas jurídicas, económicas, organizativas y técnicas, centradas en esta "unidad", la denominamos ecología urbana

El cambio de paradigma consiste en el reconocimiento de la naturaleza dotándola de valores propios, que deje de ser lo otro, lo exterior; para convertirse, también, en el centro mismo del pensamiento, donde la idea rectora sea el reconocimiento del conjunto complejo de relaciones que se dan en los ecosistemas, situando al hombre como uno de sus aspectos parciales.

El nuevo paradigma no quiere decir que deban olvidarse los conflictos, que en el orden social, económico y político han sido resueltos o estén aún por resolver; en todo caso, los derechos humanos habremos de resituarnos en el nuevo marco de referencia.

Desde el marco de la ecología urbana, los trazos básicos para la resolución de parte de los conflictos y disfunciones que hoy tenemos planteados, podrían ser los siguientes:

En primer lugar se considera la ciudad como un ecosistema y en consecuencia, el diagnóstico necesario para el planteamiento y la intervención posteriores habrían de acomodarse a los principios y reglas que dicta el funcionamiento del sistema urbano en la búsqueda intencionada de maximizar la entropía recuperada en forma de información, en otros términos, significa hacer más eficiente el sistema

urbano, y minimizar la entropía proyectada al entorno, es decir, reducir la huella ecológica de la ciudad.

La ciudad compacta y diversa, en casi todas sus partes, es el modelo sistémico que mejor interpreta el aprovechamiento de la entropía, en tanto que la traduce en organización de la ciudad aumentando su complejidad, del mismo modo que permite reducir drásticamente la entropía proyectada al entorno. Es el modelo que permite reducir mejor el consumo de materiales, energía, tiempo y suelo, a la vez que proporciona los mecanismos de regulación y control para conferir estabilidad al sistema (Rueda, S. 1995).

Cuando la unidad de estudio e intervención es el ecosistema urbano, la unidad puede ser el conjunto de la ciudad o también partes de la ciudad previamente delimitadas. En cualquier caso es necesario especificar los efectos de la intervención local en relación al sistema más amplio. Del mismo modo que una célula es importante para la vida de un organismo, las partes que configuran la ciudad deberían ser tratadas con un cuidado extremo, tanto en su contenido, por las relaciones que establecerá con el resto de variables, como formalmente, por la proyección simbólica que tendrá sobre el inconsciente individual y colectivo. La lentitud en los procesos de cambio es una garantía necesaria, aunque no suficiente, para conseguir sistemas urbanos complejos.

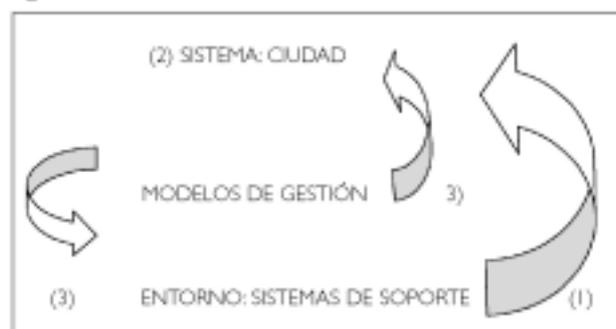
Pero la ciudad como ecosistema necesita explotar otros sistemas para mantener y aumentar, si cabe, su complejidad. Poner límite a la explotación de los sistemas, atendiendo a los principios de funcionamiento de estos y permitiendo su sostenibilidad en el tiempo, se revela como la estrategia óptima que configura la otra parte del modelo de ordenación del territorio. Si una parte es la ciudad compacta y compleja, la otra parte la constituyen unos sistemas naturales complejos y maduros y un conjunto de campos de cultivo, pastos y setos conformando un mosaico diverso que proporciona los equilibrios necesarios entre explotación y sucesión, para su conservación en el tiempo. El mosaico indicado es la retícula que se ha manifestado sostenible durante siglos en la Europa templada

2. La unidad sistema-entorno

Todos los sistemas individuales y ecosistemas en la naturaleza tienen tendencia a aumentar su

parte inferior; su ENTORNO. Los flujos de la parte derecha del esquema expresan el grado de explotación (el grosor de las flechas es proporcional a los flujos que se quiere representar) a que sometemos a los ecosistemas de soporte (entorno) y los de la izquierda el nivel de impacto. Los esquemas recogen el contenido de los sumandos que constituyen la unidad (igualdad) sistema-entorno.

Figura 1



- (1) Los sistemas urbanos explotan a los sistemas de soporte extrayendo materias primas y ejerciendo una primera presión sobre ellos. Como es obvio, la explotación ejercerá un mayor o menor impacto en la organización de los sistemas de soporte (complejidad del entorno) en función de su intensidad y de la fragilidad del propio entorno (sensibilidad).
- (2) Los materiales y la energía extraídas del entorno llegarán a la ciudad más o menos transformados y elaborados (materias primas y bienes de consumo) de modo que le permita a esta mantener y aumentar, si cabe, su organización (complejidad del sistema).
- (3) Los modelos de gestión (son los que pueden aumentar o disminuir nuestra capacidad de anticipación), organizan los flujos y el consumo de recursos. Los modelos determinan el grado de explotación del entorno y el impacto entrópico que

proyectan sobre este y sobre el propio sistema urbano.

3. Modelos e indicadores urbanos de ocupación del territorio: la ciudad compacta y la ciudad difusa

A continuación se resumen los aspectos básicos de dos modelos antagónicos representados por la ciudad compacta y compleja, y por la ciudad difusa, dispersa en el territorio. Sabemos que estos modelos no se encuentran en la realidad en estado puro y, por lo tanto, lo que se expone más adelante no deja de ser una simplificación que tiene su justificación en facilitar el hilo de la exposición y sobre todo en marcar dos polos extremos que nos ayuden a situar, luego, los modelos de cada ciudad con relación a éstos; saber si nos acercamos más o menos al modelo de ciudad compacta o al modelo de ciudad difusa. El panel de indicadores que se proponen pretende hacer un diagnóstico aproximado de la situación de la ciudad en estudio, con relación a los modelos teóricos que aquí se dibujan.

Los dos modelos se representan en sendos esquemas, donde se puede comprobar que en el modelo de ciudad difusa el consumo de suelo y el deterioro que causa en los sistemas de soporte, así como el consumo de energía y materiales extraídos de dichos sistemas para mantener la organización urbana, es mayor que el correspondiente al modelo de ciudad compacta. Lo mismo sucede con relación a los flujos contaminantes proyectados sobre los sistemas de soporte de ambos tipos de ciudad, debido a los modelos de movilidad, edificación y servicios asociados de cada modelo urbano. Se incluye también una primera representación de la complejidad en forma de mensaje con iconos (recuadros con figuras en los esquemas), en el caso de la ciudad difusa el mensaje es repetitivo y simple, y es diverso y complejo en la ciudad compacta.

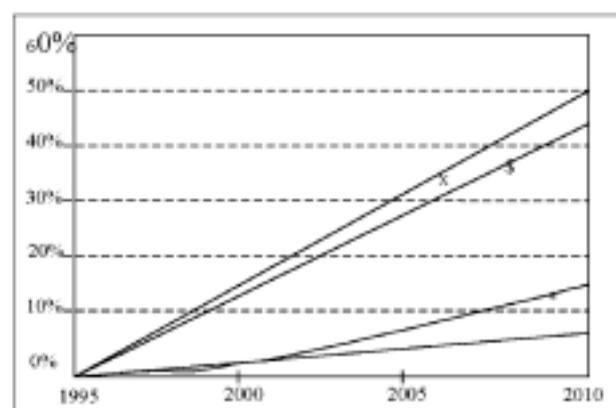
Cuadro 1: Comparación entre los modelos de ciudad compacta y ciudad difusa desde el marco de la unidad sistema-entorno.

		Modelo de ciudad difusa		Modelo de ciudad compacta	
Presión sobre los sistemas de soporte por explotación		nivel	causa	nivel	causa
consumo de materiales	para la producción y el mantenimiento del modelo urbano	>	la dispersión de la edificación y las infraestructuras. La superficie edificada por habitante es mayor. Tipología edificatoria con mayor mantenimiento	<	la proximidad entre usos y funciones supone un menor consumo de materiales. La superficie edificada/habitante es menor. Tipología edificatoria con menor mantenimiento
consumo de energía	en relación al modelo de movilidad	>	el modelo de movilidad descansa en el vehículo privado	<	la mayoría de viajes se pueden realizar a pie, bicicleta o en transporte público
	en relación a las tipologías edificatorias		se consume más energía en las tipologías edificatorias unifamiliares		las demandas energéticas en bloques de apartamentos es menor
	en relación a los servicios	>	dispersión de las redes	<	por proximidad de las redes
consumo de agua	en relación a las tipologías edificatorias	>	consumo en jardín, piscina, etc.	<	en edificación plurifamiliar es menor
presión sobre los sistemas de soporte por impacto		nivel	causa	nivel	causa
	consumo de suelo y pérdida de suelo llano y fértil	>	explosión urbana del modelo sin crecimiento demográfico	<	consumo restringido, supeditado al crecimiento de la población
	pérdida de biodiversidad	>	insularización de los sistemas agrícolas y naturales por la expansión de las redes de movilidad	<	conservación de los sistemas agrícolas y naturales. Conservación del mosaico agrícola, forestal, pastos y setos, típico de la Europa templada
	perdida de la capacidad de infiltración del agua. Aumento de la velocidad del agua de lluvia caída hasta llegar al mar	>	impermeabilización de las áreas de infiltración y otras y canalización de cauces	<	conservación de las áreas de infiltración y los márgenes del cauce.
	emisión de gases de efecto invernadero	>	por un mayor consumo energético	<	el consumo energético es menor
	emisión de contaminación atmosférica	>	por el modelo de movilidad y el modelo energético	<	es menor por un menor consumo de energía y una mayor accesibilidad

Cuadro 1: Continuación.

mantenimiento y aumento de la organización del sistema urbano.		nivel	causa	nivel	causa
complejidad		<	las partes del sistema urbano se simplifican. Se separan los usos y las funciones en el espacio. En cada espacio solo contactan los portadores de información de características similares: los obreros con los obreros, en los polígonos industriales, los estudiantes con los estudiantes en el campus universitario...	>	se consigue mayor diversidad de portadores de información en todas las partes del sistema urbano
compacidad y proximidad entre los portadores de información		<	la dispersión de usos y funciones en el territorio proporcionan tejidos urbanos laxos.	>	La concentración edificatoria da lugar a tejidos densos y de usos y funciones próximos entre sí
Cohesión social		<	segrega a la población en el espacio según etnia, religión...	>	la mezcla de personas y familias con características económicas, etnias... supone una mayor estabilidad social porque aumenta el número de los circuitos reguladores recurrentes
calidad urbana	contaminación atmosférica	<	la separación de usos permite obtener niveles de inmisión menores.	>	el uso más intenso del tejido urbano proporciona niveles de inmisión mayores.
	ruido	<	es menor en ciertos tejidos urbanos y sensiblemente igual o mayor en otros.	>	la concentración de vehículos provoca un aumento de las emisiones ruidosas. La reducción del nº de vehículos circulando puede suponer una disminución del ruido urbano.
	espacio público	<	se reduce y se sustituye por espacios privados en grandes contenedores urbanos: deportivos, de compra, de transporte, etc.	>	la calle, y la plaza constituyen los espacios de contacto y de convivencia por excelencia, que pueden combinarse con el uso de espacios en grandes contenedores.

Figura 2: Prospectiva de algunos aspectos clave en los sistemas urbanos europeos.



x consume; § GDP; * posesión de vehículos; urbanización

La urbanización se expresa como la fracción de individuos residentes en áreas urbanas (74,5 % en 1995); el consumo (en b ECU) ascendió a 3,3 en 1995; la posesión de vehículos se calculó como el número de vehículos/1000 habitantes (395 en 1995).

Fuente:EEA Fact Sheets on Societal Trends.

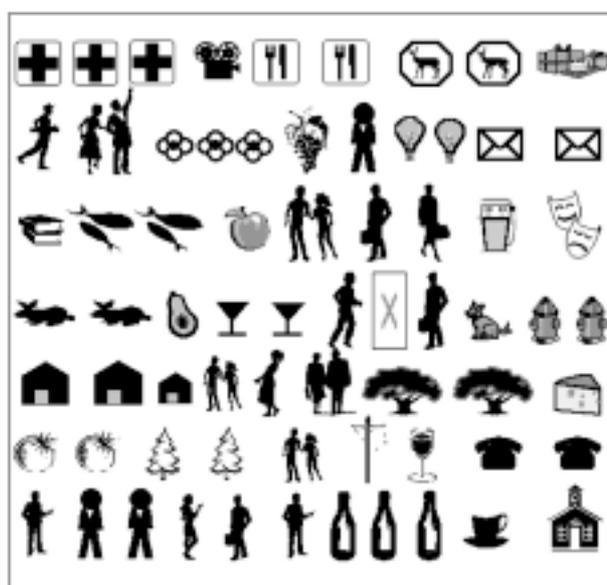
La diversidad H la podríamos representar con un conjunto de iconos. Cada símbolo sería un portador de información. El conjunto de iconos da lugar a un mensaje que nos permite calcular su información.



Portadores de información en una urbanización de la ciudad difusa

Cuadro 2

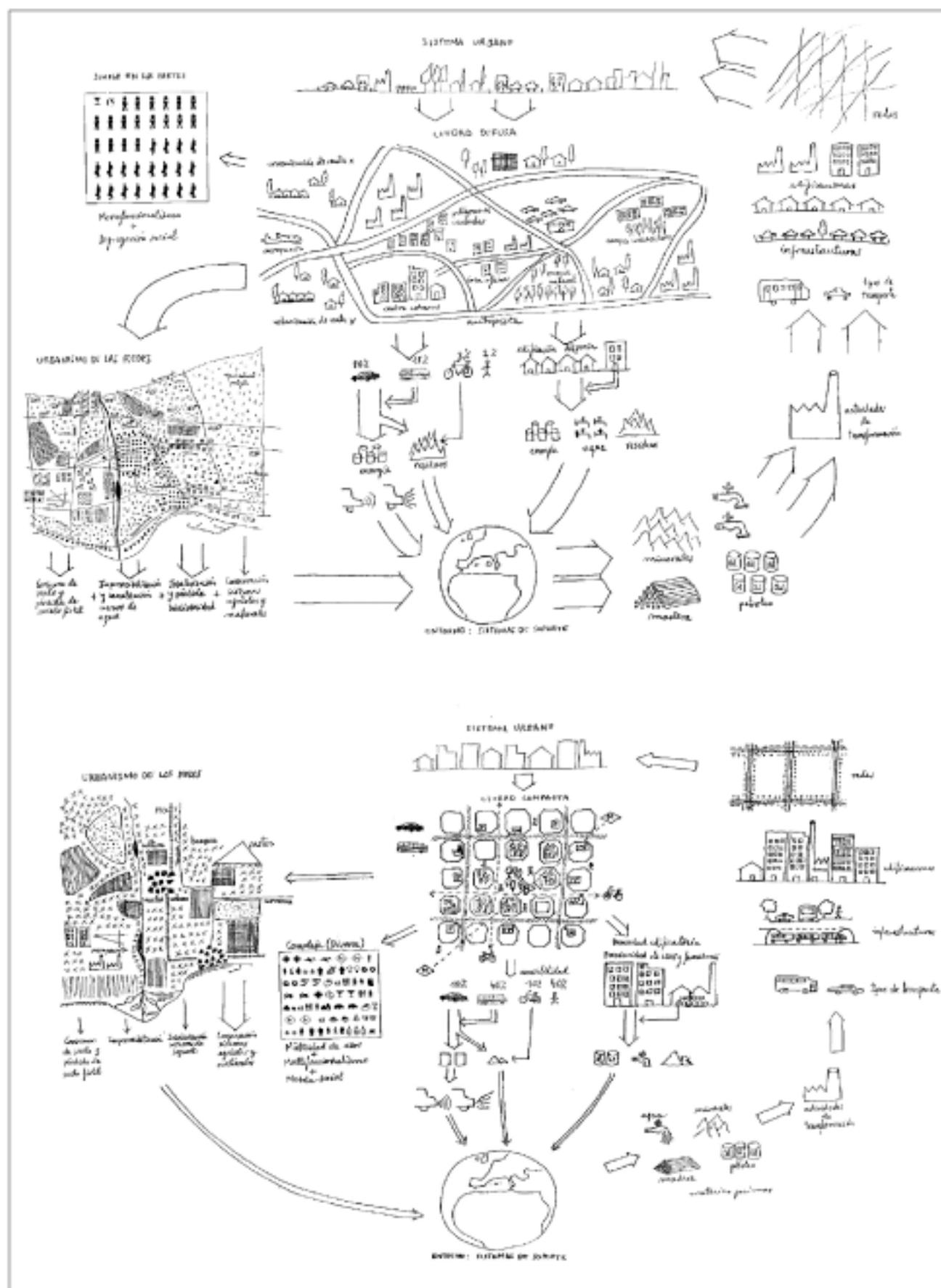
El rápido aumento del transporte privado y el consumo intensivo de recursos son las principales amenazas para el medio ambiente urbano y, en consecuencia, para el bienestar humano. En muchas ciudades, constituyen hoy el 80 por ciento del transporte mecanizado. Las previsiones relativas al crecimiento del transporte en Europa occidental indican que, en un escenario de "situación sin cambios", la demanda del transporte de pasajeros y mercancías por carretera podría llegar a duplicarse entre 1990 y 2010, con un aumento de la cantidad de automóviles de entre el 25 y el 30 por ciento, y un incremento del 25 por ciento en el número de kilómetros por vehículo. Se espera que, durante la próxima década, se acelere el crecimiento actual de la movilidad urbana y de la propiedad de automóviles en las ciudades de Europa central y oriental, con los correspondientes aumentos del consumo de energía y de las emisiones relacionadas con el transporte. EEA.



Portadores de información en un tejido urbano de la ciudad compacta Figura 4

En el caso de la ciudad difusa se intenta revelar la información contenida en una urbanización que tiene un conjunto de portadores de información muy pequeño, por ejemplo una tienda de comestibles, un bar y un conjunto de individuos con características muy similares (en principio no diferenciables). Si a cada símbolo dibujado le asignáramos una letra del abecedario, la lectura del mensaje sonaría algo así a, b, ccccc, ddddd,.... la información contenida en el mensaje es muy reducida, es muy "simple". No ocurre lo mismo en el mensaje correspondiente a un área similar en la ciudad compacta; su lectura da idea de la complejidad del mismo, que de hecho representa la complejidad que atesora el propio espacio urbano seleccionado. El mensaje precisa los distintos portadores de información y el número de cada uno de ellos.

Figura 3. Modelos de ocupación del territorio: modelo de ciudad difusa y ciudad compacta y compleja.



Cuadro 3: Índices e Indicadores básicos para el seguimiento de los modelos de ciudad

Enunciado	Formulación	Unidad de medida	Escala del indicador	Incidencia	Descripción
La complejidad del sistema urbano (H)	$H = -\sum_{i=1}^n p_i \log_2 p_i$	Bit	local	En el sistema urbano	H es la diversidad y su unidad es el bit de información. P _i es la probabilidad de ocurrencia. Indica el número de miembros que cumplen una peculiaridad en el conjunto de miembros de la comunidad. La diversidad (H) es una medida indirecta de la organización del sistema urbano calculada a través de la teoría de la información. Se trata de saber el número de portadores de información, con capacidad de contacto, en cantidad y diversidad en un mismo espacio. Los portadores de información del sistema urbano son las personas clasificadas por categorías y las actividades, entidades e instituciones.
Compacidad urbana (C)	Fórmula ¹	Adimensional. Su representación gráfica puede referirse a una área de referencia	local	En el sistema urbano	Es una medida de la "eficiencia" edificatoria en relación al consumo del suelo.
Compacidad corregida (C _c)	Fórmula ²	Adimensional	local	En el sistema urbano	Se relaciona la densidad edificatoria con la superficie de convivencia de carácter público: espacios verdes, plazas, aceras de ancho mínimo.
Consumo de energía (E)	E E/N E/Superficie E/P _i (³)	Kwh/a Kwh/hab/a Kwh/m ² /a Kwh/ P _i /a	global (local)	En el sistema urbano. Sobre los sistemas de soporte	La energía permite el funcionamiento y el mantenimiento de la organización del sistema urbano. Son interesantes las relaciones de energía con población, portadores de información y superficie urbana.
Eficiencia del sistema urbano (E _r)	EF = E/H	Kwh/bits	ocal	En el sistema urbano.	Es una medida de la "eficiencia" del sistema urbano. Indica la cantidad de recursos (en este caso la energía) para mantener una información organizada determinada en el sistema urbano.
Influencia potencial del sistema (I _p)	I _p = H.E I _{pi} = P _i .E	bits·Kwh	local	En el sistema urbano.	Indica el poder de explotación de un espacio, entendiendo que este es una función de la información organizada y de su consumo de energía. Entre dos espacios (A y B) que interactúan donde I _{piA} > I _{piB} parece que el flujo neto de materiales y/o energía y/o información irá en la dirección de mantener o aumentar la complejidad de (A) y de simplificar o reducir la complejidad de (B).
Huella ecológica del sistema urbano (EF _p)	EF _p = N·(ef)	ha	global	En los sistemas de soporte	Indica la superficie de suelo productivo necesario para mantener una población determinada, independientemente de donde sea que se encuentre este suelo.

¹ C = (s² techo / s² suelo por parcela) (s² suelo por parcela) / s² urbanizada (s_u)² C_c = (s² techo / s² suelo por parcela) (s² suelo por parcela) / s² espacios verdes y espacios públicos de convivencia³ P_i = portadores de información.

Cuadro 4: Indicadores complementarios para el seguimiento de los modelos de ciudad

Enunciado	Formulación	Unidad de medida	Escala del indicador	Incidencia	Descripción
Superficie urbana (S ₁)		ha	local	sistema urbano	La superficie urbana es aquella que contiene los usos de vivienda, industria, comercio, almacenes, oficinas, parques, equipamientos y los usos compatibles con ellos, los cuales, mediante las relaciones a través de las redes, caracterizan el hecho urbano. Quedan excluidos los usos tradicionales de estos tipos, consolidados y ligados a la explotación de los recursos naturales.
Superficie urbana + superficie periurbana (S ₂)		ha	regional	sistema urbano	La superficie de usos periurbanos es aquella que acoge usos del suelo incompatibles por sus efectos o tamaño con los usos definidores del suelo urbano. Incluye: aeropuertos, circuitos de cámaras, depuradoras, cárceles, talleres ferroviarios, etc.
Superficie urbana + superficie periurbana + superficie usos indirectos (S ₃)		ha	regional	sistema urbano y sistemas de soporte	La superficie de usos indirectos incluye aquel conjunto de áreas territoriales que son explotadas para dar servicio a los sistemas urbanos y que no son agrícolas ni forestales: canteras, embalses, áreas intersticiales en los nudos viarios, suelo yermo o, mejor, abandonado, a la espera de ser urbanizado, etc.
Superficie urbanizable (S ₄)		ha	local	sistema urbano y sistemas de soporte	La superficie urbanizable es aquella reservada para usos urbanos
Dado edificado D _e y Dado urbanizado	$D_e = \sum_{i=1}^n s_{ei} \cdot h_i / s$	m	local	sistema urbano	La representación del dado edificado nos da la altura media, es decir; la relación entre el volumen edificado y el suelo que ocupa. El dado urbanizado se calcula del mismo modo sustituyendo la suma de superficies edificadas por la superficie urbanizada S ₁ .
Saturación urbana municipal S _{u1}	$S_{u1} = \frac{S_{urbana} + S_{urbanizable}}{S_{total}} \cdot 100\%$	%	local	sistema urbano	Muestra la proporción de suelo urbano actual previsto en el planteamiento vigente sobre el total de suelo municipal. Es conveniente aplicar este índice en relación al suelo municipal con pendiente menor al 10% (suelo llano)
Consumo potencial de suelo urbano (S _u)	$S_u = \frac{S_{urbana}}{S_{urbana} + S_{urbanizable}} \cdot 100\%$	%	local	sistema urbano	Muestra la cantidad de suelo que ha llegado a suelo urbano sobre el total previsto en el planeamiento vigente.

FINANCIACIÓN COMUNITARIA PARA CORPORACIONES LOCALES: FONDO DE COHESIÓN

**D. JOSÉ ANTONIO ZAMORA
RODRÍGUEZ**

*SUBDIRECTOR GENERAL DE FONDOS
DE COMPENSACIÓN Y COHESIÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE FONDOS COMUNITARIOS
Y FINANCIACIÓN TERRITORIAL*

Ministerio de Hacienda



Estoy aquí por una doble razón. En primer lugar, porque soy nuevo en la gestión del Fondo de Cohesión y tengo ahora la oportunidad de ponerme en contacto con casi todas las personas que en España tienen competencias en materia medioambiental. Un área que es clave para que el Fondo pueda gestionarse bien. Y, en segundo lugar, también me da la oportunidad de conocer a todas aquellas personas de las que ya me han hablado y con las que sé que se han mantenido en el pasado una relación muy buena desde la Unidad del Fondo de Cohesión.

Básicamente, voy a dividir mi exposición en dos partes, en la primera voy a describir a grandes rasgos cual es la situación actual del Fondo de Cohesión, con una breve mención a los antecedentes para situarnos en un marco. En segundo lugar, voy a plantear dos problemas que podemos tener en el futuro. Uno en el futuro lejano y otro en el inmediato. Éste lo estamos sufriendo ya.

Como probablemente muchos de ustedes sabrán, el Fondo de Cohesión es un instrumento creado por la Comunidad Europea para facilitar la

convergencia real de los países relativamente más pobres económicamente. Ahora estamos en la segunda fase del Fondo, para el período 2000-2006. La dotación total es de 18.000 millones de euros y para España se destinan 11.000 millones de euros, aproximadamente 1'8 billones de pesetas. Esta cifra nos obliga a "consumir" anualmente ayudas por importe de 1.622 millones de euros, aproximadamente unos 170.000 millones de pesetas. Nuestra tarea principal es intentar llegar al 100% de la cuota de ayudas porque si no, es dinero que España pierde.

Debo decir, en este sentido, que en el año 2000 prácticamente tenemos cubierta ya la cuota y creo que no habrá ningún problema para que a finales de año podamos decir que no hay ni una sola peseta perdida. De todas maneras, nos tienen que ayudar porque todavía hay que dar un pequeño empujón. En definitiva, en el Ministerio de Hacienda no decidimos en la práctica sobre el Fondo de Cohesión. Deciden ustedes y nosotros nos limitamos a organizar, y tramitar a la Comisión Europea, las solicitudes de ayuda consideradas elegibles. Pero, en definitiva, ustedes son los que nos ayudan a gastar el dinero. Y, realmente, cubrir la

cuota no es fácil porque se necesita tener un número suficiente de proyectos y con unas características determinadas. El número lo tenemos pero las características empiezan a fallar en bastantes casos. El principal fallo no es la calidad de fondo de los proyectos que generan los técnicos, sino que algunos de los requisitos exigibles de tipo medioambiental no se cumplen con el rigor que la Comisión Europea nos está exigiendo.

Este año vamos a cubrir la cuota del Fondo de Cohesión para España. Es un requisito del Reglamento del Fondo que la cobertura se dedique a proyectos de infraestructura de transportes y medio ambiente y que debe ser equilibrado en el reparto: 50% a transportes y 50% a medio ambiente, a lo largo del período global 2000-2006. En la actualidad, tenemos una cartera ligeramente sesgada hacia proyectos de transportes. Generalmente, el tren de alta velocidad Madrid-Barcelona lo consume casi todo y podía consumir mucho más si no estuviéramos al límite de 50%. Esto nos va a obligar en los años futuros a hacer un esfuerzo para presentar más proyectos de tipo medioambiental. En los cálculos que hemos hecho para la cuota de medio ambiente, hemos contado con algunos proyectos importantes que estaban bloqueados. Me refiero al acondicionamiento ambiental del río Torio a su paso por León, con una inversión próxima a los 3.000 millones de pesetas, y otro muy importante que es la presa de Melonares para abastecimiento de agua a Sevilla, por importe de 25.000 millones de pesetas. Gran parte de las objeciones que se habían presentado han sido subsanadas por el Ministerio de Medio Ambiente.

Este año, aparte de los proyectos que asignamos a la Administración del Estado, hemos realizado tres convocatorias. En primer lugar, a las Comunidades Autónomas se les asignaron 90.000 millones para el bienio 2000-2001, como anticipo de la cantidad que globalmente les corresponderá y que debe negociarse próximamente cuando se negocie el sistema de financiación. Esta convocatoria se circunscribió a proyectos de tipo medioambiental, dando prioridad a los residuos, saneamiento y depuración y abastecimiento. Es así por una razón muy sencilla. Hay que hacer inversiones muy importantes para cumplir las Directivas comunitarias de agua y residuos y es

lógico que el Fondo de Cohesión se utilice para financiar las inversiones ligadas a dichas Directivas. Aunque la cuota asignada era de 90.000 millones, hemos tenido una demanda por importe de 575.000 millones, seis veces más, que ha obligado a un proceso de reasignación de recursos entre Comunidades objetivo, teniendo en cuenta la planificación histórica de cada una de ellas, donde la población ha jugado un peso muy importante.

Una cuestión que se plantea es si este año o en el 2001 haremos alguna otra convocatoria en Comunidades Autónomas. Estamos barajando diferentes escenarios y uno está contemplado en esta posibilidad, pero no se ha tomado la decisión definitiva. De todas maneras, no cabe olvidar que los 90.000 millones eran para 2000-2001, que teóricamente cubren el año que viene.

La segunda convocatoria se realizó en función del Pacto de Financiación Local suscrito por el Ministerio de Economía y Hacienda y la Federación Española de Municipios y Provincias. Se llegó a un acuerdo por el que se fijaba la participación de las entidades locales en los Fondos europeos para el período 2000-2006. El acuerdo estableció los criterios de participación de estas entidades en el Fondo de Cohesión y se acordó que podían presentar proyectos todos los Ayuntamientos de más de 50.000 habitantes, según el padrón de 1998, y las capitales de provincia de todas las regiones españolas. Esto último hacía que pudieran participar aquellas capitales de provincia que no llegaran a 50.000 habitantes, Soria, Teruel, Ávila y Cuenca. También se acordó que podían presentarse mancomunidades, consorcios y agrupaciones de Ayuntamientos, representados por Diputaciones, Consejos y Cabildos insulares, siempre que la suma de los habitantes que englobe la agrupación supere los 50.000 habitantes. Se estableció un modelo indicativo de 8.400 pesetas por habitante, de una doble manera. En el caso de los municipios, el módulo fijaba la cuota total a la que tenían derecho. En el caso de las agrupaciones, de las entidades supramunicipales, se marcaba el límite máximo al que tendrían derecho. Este es el sentido de la expresión "en principio, 8.400 pesetas" cuando se refiere a las entidades supramunicipales. Esto se estableció así por una razón muy sencilla. No sabíamos el volumen de posible demanda que existía y no podíamos adquirir el compromiso de determinar una cuota

por habitante fija porque podría englobar cualquier tipo de previsiones. La decisión fue acertada, como les demostraré a continuación.

La dotación total del Fondo para cada año, en el conjunto de municipios y entidades supramunicipales, era de 30.000 millones, lo que llevaba el conjunto de dotación del Fondo de Cohesión ayuda para todo el conjunto de municipios y entidades supramunicipales a 210.000 millones. En estas ayudas el Pacto acordó reservar 37.800 millones para entidades supramunicipales, con lo cual quedarían 173.000 millones para los municipios y 17.800 para los entes supramunicipales.

Respecto a la convocatoria a municipios, se recibieron 256 proyectos, se seleccionaron 201 y se retiraron 55. Estos últimos fueron retirados por los propios municipios por varias razones. Algunos eran proyectos incompletos y se habló con el responsable del municipio lo retiró sin ningún problema. Nosotros intentamos no interferir en la medida de lo posible y minimizar nuestro nivel de interferencia en decisiones de este tipo.

Del total de proyectos seleccionados, 201 ya han sido enviados a la Comisión. Están a punto de enviarse 341, y en el año 2001 se enviarán 31. La demanda de ayuda supone aproximadamente un 80% y sería del orden de unos 125.000 millones. Lo que da idea de que casi en la convocatoria de un año hemos cubierto los 173.000 millones de la cuota de Ayuntamientos para todo el período, hasta el año 2006. Entonces, sabemos que habrá una nueva convocatoria destinada a Ayuntamientos, pero estamos a la espera de alguna decisión de última hora. En principio, esa posible nueva convocatoria estará destinada a aquellos Ayuntamientos que no han consumido su cuota de participación en el Fondo. Podrán entonces presentar un nuevo proyecto. Esto se hará, probablemente, en el mes de diciembre.

El otro tipo de entidades que participan son los entes supramunicipales. En este caso, la demanda ha sido todavía mayor: Como gestor del Fondo diré que gestionar no está siendo fácil pues los proyectos enfrentados son de una heterogeneidad extraordinaria. Hay proyectos desde 50 millones de pesetas hasta 10.000 millones de pesetas. Las diez mayores propuestas se llevarían, si se adjudicaran tal

cual han sido presentadas, el 75% del importe global del Fondo. Desde el punto de vista geográfico hay un dominio cuantitativo del número de proyectos presentados por el sur de España. Claramente dominan los proyectos de Andalucía sobre los de las demás Comunidades Autónomas.

Las cifras de la convocatoria supramunicipales dicen que el 19 de septiembre de 2000 se habían recibido 152 proyectos, y que el 20 de septiembre se recibieron veinte más. La demanda en el importe de las inversiones ligadas a estos 152 proyectos era de 132.000 millones de pesetas, con lo cual, prácticamente, multiplicamos por tres la cantidad máxima prevista para ese tipo de entes. Esto nos obliga a establecer criterios de asignación de reparto del exceso de demanda, cómo eliminar el exceso de demanda o cómo repartirlo de manera razonable. Ahí estoy abierto a cualquier sugerencia pero estamos pensando en utilizar los siguientes criterios. En primer lugar, va a ser un criterio sectorial dando prioridad máxima a los residuos. En segundo lugar, a saneamiento y depuración de aguas residuales. Y, en tercer lugar, a abastecimiento de agua potable. Estos van a ser los criterios sectoriales y primeros a utilizar en la selección de proyectos.

En segundo lugar, vamos a dar preferencia a las soluciones integrales en su doble faceta. Es decir, que el proyecto sea completo y que se integre en la actuación conjunta con objetivos globales de tipo más general. En tercer lugar, que sea conforme con los planes sectoriales regionales. En cuarto lugar, y eso figuraba en la convocatoria aunque no ha sido respetado en muchos de los proyectos presentados, que supere un millón de euros. Y, por supuesto, el tope máximo por el que se va a financiar no puede superar las 8.400 pesetas por habitante. En quinto lugar, la madurez del proyecto.

Estos son los criterios que vamos a aplicar. Hemos mantenido un primer diálogo con la Federación Española de Municipios y Provincias sobre ello y estamos abiertos a cualquier comentario o sugerencia. Esta es la actual situación del Fondo de Cohesión. En principio, no está prevista la celebración de ninguna otra convocatoria para entes supramunicipales.

Ahora, les quiero plantear dos problemas que podemos tener en el futuro con total seguridad.

Uno es el de la aplicación del principio "quien contamina paga". En la reunión con la FEMP se planteó el tema y pedimos a la Federación que difundiera entre sus miembros la importancia de que fueran reflexionando sobre este aspecto. Saben que el Reglamento del Fondo de Cohesión establece que la cuantía de la ayuda se condicionará a la aplicación del principio de quien contamina paga. Cuando esto se planteó por vez primera en Bruselas, nosotros no nos opusimos a la idea general porque es una idea razonable y este tipo de ideas razonables pronto acaban por cuajar. Entonces, es mejor negociar su aplicación que oponerse a algo que se podría posponer un año o tres años, pero que al final acabaría imponiéndose. En segundo lugar, porque tenía una fuerza y una base jurídica muy fuerte como para oponerse a ella. Ahora está en el Tratado, Artículo 130, y, en consecuencia, no teníamos muchas posibilidades de ganar esa batalla. Primó el convencimiento de que era algo razonable y que lo que debíamos hacer era negociar su aplicación para facilitar el ajuste de los municipios a gestionar proyectos de acuerdo con el principio. En esta negociación la Comisión aceptó gran parte de nuestras propuestas y se establecieron unas criterios generales de manera que establece el sistema de incorporar ayudas diferentes en función de que el proyecto contemple un sistema de precios para absorber los costes de la contaminación.

Otro asunto relacionado con la aplicación del principio era que el proyecto debía ser compatible con el principio de cohesión económica y social. En tercer lugar, que su aplicación sería gradual. En cuarto lugar, que se debía tener en cuenta en la aplicación cada caso concreto y la carga social. Y, en quinto lugar, de que debería tenerse en cuenta los principios recogidos en el Tratado de utilización prudente y racional de los recursos, en particular del agua y la energía.

Dados estos criterios flexibles, la idea general es que debe establecerse, en la provisión de servicios de infraestructuras de medio ambiente o de transporte, un sistema de tasas o de tarifas que, por un lado, cubra los costes particulares de contaminación que origina y los costes generales debidos al uso o al consumo de productos contaminantes. Y que, por otro lado, que sufrague los costes de mantenimiento, funcionamiento y sustitución de las infraestructuras afectadas.

En los sectores de infraestructuras en los que esté aún por desarrollar un marco legislativo sobre tasas de contaminación, como son los de agua, transporte y energía, la Comisión propone que la modulación se use como un incentivo para que, de manera progresiva, se vayan introduciendo las tasas. En el sector en el que ya existe un marco legislativo como, por ejemplo, el de la gestión de residuos, el porcentaje de ayuda podrá variar dependiendo de una serie de criterios. Los criterios propuestos en un documento elaborado por la Comisión, difundido entre los Estados miembros, son básicamente tres. En primer lugar, cuando las tasas cubren perfectamente los costes de mantenimiento y gestión en la vida útil de infraestructuras, el porcentaje de financiación del proyecto podrá ser el máximo. Si no cubre completamente estos costes el porcentaje de ayuda podrá alcanzar un máximo del 50% si existen tasas. Pero si no existieran tasas el proyecto de infraestructura no podrá tener ayudas públicas. Hay un principio de flexibilidad y es que aunque no existieran tasas, se podrían aceptar estas ayudas públicas si hubiera un Plan o un compromiso, con un calendario, destinado a establecer este sistema de tasas. Plan cuyo cumplimiento debería verificarse en el momento en que haya una inspección sobre la ejecución del proyecto.

En relación con este principio, la Comisión ha pedido al Gobierno español un documento en el que se ofreciera una primera impresión de la situación de España. Hemos distribuido este documento entre la Administración Central y las Comunidades Autónomas, recibiendo sus comentarios. Recientemente, se ha facilitado el documento a la FEMP para que lo distribuya entre sus miembros. La principal conclusión del documento es que, con carácter general, las normas actualmente vigentes en España cumplen en alguna medida con la aplicación del principio de quien contamina paga. Más concretamente, se puede distinguir varias áreas y éstas son las conclusiones del documento que se han de transmitir a la Comisión.

En primer lugar, en los sistemas de recogida de basuras está prácticamente generalizada la existencia de tasas que, en la mayoría de los casos, digamos, cubren los costes inherentes a la prestación del servicio. También el caso de tratamiento aplicado a las basuras hay un

desarrollo incipiente de un sistema de tarifas que suele ser directamente proporcional al peso de las basuras generadas y que cubre los costes de explotación, mantenimiento y reposición. Estamos pues en la línea correcta y lo mismo se puede decir con el sistema integral de gestión de embalajes. Ahí también estamos iniciando un camino en la dirección correcta. Creo que los Ayuntamientos son los elementos clave y les animo a que vayan reflexionando sobre ese tema. Supongo que recibirán, en algún momento, el documento que elaboramos a través de la FEMP y que vayan pensando que en cualquier momento nos van a empezar a exigir, con una cierta seriedad, que se vaya aplicando el principio. Es mejor estar preparados.

Quiero hacer referencia al otro problema. Cada vez tenemos más retrasos en la tramitación de

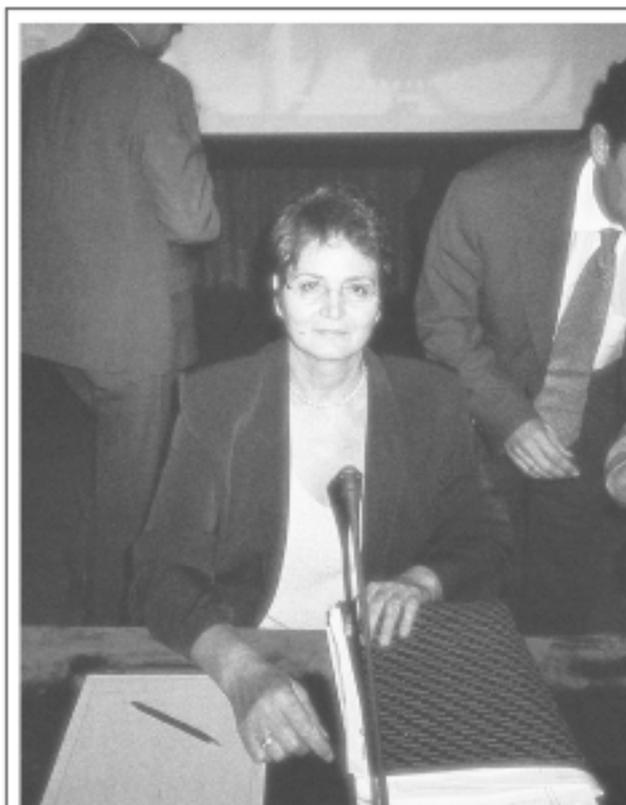
proyectos frente a la Comisión Europea porque faltan certificados ambientales. Este es un problema que tenemos que resolver porque podemos perder dinero y podemos crear retrasos en los cobros por la falta de esos certificados ambientales que, en el caso de las Corporaciones Locales, deben emitir las Comunidades Autónomas. Diré que la mayoría de los proyectos presentados por los municipios llegan sin los certificados correspondientes. En este sentido, yo quiero pedir a todas las autoridades implicadas un esfuerzo porque el problema está empezando a ser serio en la medida en que hay muchos proyectos bloqueados. Al final acaban exigiendo el documento y lo tenemos que tener. Entonces, de nuevo pido esta colaboración. Va a haber alguna iniciativa política a más alto nivel recabando esta colaboración y yo les animo a que nos presten la mayor ayuda posible.

**FINANCIACIÓN
COMUNITARIA PARA
CORPORACIONES LOCALES:
PROGRAMA OPERATIVO
LOCAL (POL)**

D^a GERMANA BORNAY RUIZ

*SUBDIRECCIÓN GENERAL DE LA
ADMINISTRACIÓN DEL FEDER
DIRECCIÓN GENERAL DE FONDOS COMUNITARIOS
Y FINANCIACIÓN TERRITORIAL*

Ministerio de Hacienda



Una de las tareas que tengo asignadas en la Subdirección General del FEDER es la coordinación de las actuaciones de las Corporaciones Locales en el marco de los Fondos Estructurales, en concreto del FEDER, Objetivo 1.

Antes de hablar del periodo actual, quiero hacer un pequeño recordatorio de lo que fue el periodo anterior de la programación del FEDER, Objetivo 1. En el periodo 1994-1999 se presentaron ante la Comisión Europea programas regionales, y programas horizontales, entre ellos dos específicos para las Corporaciones Locales. Uno de esos programas estaba dedicado a los municipios de menos de 50.000 habitantes (POL), recayendo la coordinación y responsabilidad del mismo en el Ministerio de Administraciones Públicas. El otro programa (POMAL) para los Ayuntamientos de más de 50.000 habitantes, cuya gestión y coordinación correspondió a la entonces Dirección General de Análisis y Programación Presupuestaria del Ministerio de Economía y Hacienda, tratándose de un programa de los denominados de "ventanilla".

Sus grandes líneas de actuación fueron: saneamiento y depuración, gestión de residuos,

recuperación de espacios naturales y mejora del medio ambiente urbano. El número de proyectos que se presentaron en la línea de saneamiento y depuración fueron 450, frente a los 627 totales. Las líneas de recuperación de espacios naturales y medio ambiente urbano quedaron bastante más bajas, se presentaron solamente 37 y 60 proyectos, respectivamente.

En el actual periodo de programación (2000-2006) y en base al acuerdo con la FEMP, los proyectos de saneamiento y depuración no se van a contemplar dentro del programa local previsto. Estos dos tipos de actuaciones, se presentarán al Fondo de Cohesión, por lo tanto, el actual Programa LOCAL (FEDER) no va a financiar este tipo de proyectos tal y como estaba concebido en el periodo anterior.

En el presente periodo de programación todos los programas presentados tienen carácter regional excepto tres programas sectoriales: uno ha sido el de I+D+I, otro el de la Mejora de la Competitividad y Desarrollo del Tejido Productivo y otro el Programa Operativo Local (POL).

¿Qué característica tiene el Programa Operativo Local en este período? Este Programa tiene dos ámbitos de actuación, por un lado el de los municipios de menos de 50.000 habitantes que, como en períodos anteriores, sigue siendo responsabilidad del Ministerio de Administraciones Públicas, y, por otro, el de municipios de más de 50.000 habitantes. Este último ámbito es el que se va a coordinar y a llevar de una manera directa desde la propia Subdirección General de Administración del FEDER perteneciente a la Dirección General de Fondos Comunitarios y Financiación Territorial del Ministerio de Hacienda.

Las actuaciones a abordar son aquellos proyectos medioambientales que son específicamente competencia de los Ayuntamientos, así como de desarrollo de la calidad de las ciudades, lo que entendemos por desarrollo urbano.

Antes de pasar a comentarles las medidas específicas que se han incluido en el Programa, y antes de seguir avanzando, les diré que el mismo se encuentra presentado en la Comisión Europea, pero en las reuniones de negociación para la aprobación del Marco Comunitario Apoyo, la Comisión nos ha exigido modificar algunas apartados del mismo, estando en este momento procediendo a su modificación para su remisión de nuevo a la Comisión.

La distribución financiera del programa es la siguiente: para los Municipios de más de 50.000 habitantes es el 22 %, en tanto que el 78% corresponde a los municipios de menos de 50.000 habitantes. Las cantidades son relativamente bajas para el ámbito de los proyectos competencia de los grandes Ayuntamientos, cuya cantidad asciende a 237 millones de euros, frente a los 875 Meuros de los Municipios de menos de 50.000 habitantes, pero este desequilibrio es ficticio ya que el Fondo de Cohesión se ha aumentado en la misma cantidad que se ha rebajado en este programa, con el fin de poder financiar los proyectos de residuos, y saneamiento y depuración de los grandes Ayuntamientos.

Para el reparto de estos 237 Meuros se ha establecido un módulo indicativo de 3.341 euros por habitante y año según el padrón municipal de 1998. Asimismo se abrió una convocatoria a finales de junio con el fin de ir avanzando en la gestión del programa, aunque el mismo no está aún aprobado, dada la

complejidad del mismo. En esta convocatoria se abría la posibilidad de que los Municipios presentaran proyectos que cubrieran la totalidad de la cantidad prevista para todo el período de programación o solamente las anualidades 2000-2001.

Está previsto abrir una nueva convocatoria para aquellos municipios que no hayan consumido la cantidad total que tienen asignada.

En esta primera convocatoria aunque no tenemos todavía la cifra definitiva de los proyectos presentados, puedo decir que alrededor del 80% de los Municipios han presentado proyectos para cubrir bien la totalidad o parte de las cantidades que tienen asignadas.

Las líneas de actuación previstas, teniendo en cuenta que los proyectos residuos, y de saneamiento y depuración van a ser cofinanciados por el Fondo de Cohesión, se incluyen en dos ejes fundamentalmente, el eje 3, "medio ambiente y entorno natural", donde las medidas que contemplamos son la "regeneración y protección de espacios naturales y rurales", la medida de "vigilancia, control y reducción de la contaminación ambiental", y la medida de "recuperación de espacios degradados". Todas son líneas de actuaciones que se desarrollarían en el entorno de las ciudades. En el eje 5 de "desarrollo local y urbano", se han incluido las medidas de rehabilitación y equipamiento de zonas urbanas, la mejora de los sistemas de transportes urbanos y el equipamiento de apoyo a la integración social en el medio urbano. La medida que más se ha potenciado es la de rehabilitación y equipamiento de zonas urbanas, con un 30%, seguida de la de regulación de los sistemas de transporte urbano y el equipamiento de apoyo a la integración social.

Éstas son las prioridades marcadas en el programa presentado a la Comisión Europea, pero después de analizados los proyectos que han sido presentados en la Subdirección General de Administración del FEDER, les comento que estas prioridades han sido retocadas en función del tipo de proyectos que las Administraciones Locales han presentado basándose en sus necesidades reales. Así, el eje de medio ambiente, que tenía previsto una inversión del 20% en la medida 3.6 de regeneración de espacios naturales y rurales, los proyectos presentados representan alrededor del 10%. En vigilancia, control y reducción de la contaminación

atmosférica estamos en el 3%, frente al 5 % previsto; en la medida de recuperación de espacios degradados en un 3%, frente al 10% estimado inicialmente. Sin embargo, la medida 5.1, donde estaba previsto un 30%, en este momento el volumen de proyectos presentados alcanza alrededor del 65%.

Bien es verdad que todavía no se han presentado el 100% de los proyectos, pero esto nos da una idea más que suficiente de la realidad y de las necesidades que los Ayuntamientos tienen planteadas.

En este momento se está trabajando en los criterios de selección de proyectos, criterios que han de ser aprobados en el Comité de Seguimiento del Programa Operativo.

En nuestras comunicaciones con los Ayuntamientos se ha intentado insistir en la necesidad de que los proyectos que se presenten se encuentren recogidos en Planes estratégicos, es decir, que se trate de actuaciones integradas y no actuaciones aisladas. De hecho, la Comisión tiene previsto antes de hacer la evaluación intermedia del Marco Comunitario de Apoyo, realizar una evaluación específica para ver como los Ayuntamientos han ido avanzando en la visión integrada de los proyectos.

Asimismo, quiero comentarles que uno de los cambios fundamentales de este período de programación es la de la financiación. Frente al período anterior en el que se funcionaba con el sistema de anticipos, en este período de programación la financiación se efectuará mediante el sistema de reembolso, es decir, las Corporaciones Locales han de adelantar los fondos y efectuar los pagos de las certificaciones de obra correspondientes. Las cantidades pagadas serán certificadas por el Ayuntamiento a la Dirección General de Fondos Comunitarios y Financiación Territorial, quien a la mayor brevedad posible les efectuará la transferencia de la ayuda FEDER correspondiente a estos gastos certificados.

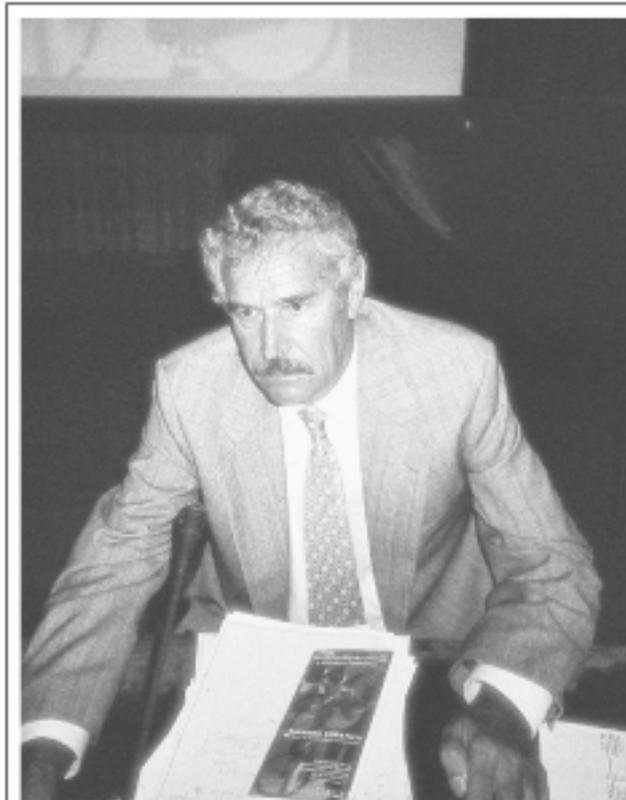
Por último, en la Iniciativa Comunitaria URBAN, donde hay actuaciones de este mismo tipo para las ciudades de más de 20.000 habitantes, se efectuó una convocatoria en julio. Ha terminado ya el período de presentación de los programas el 15 de septiembre y, en este momento, se está analizando para poder seleccionar los programas que han de ser presentados por parte del Estado español. Han sido 78 las ciudades que han presentado un proyecto para tener opción a la Iniciativa comunitaria URBAN, pero desgraciadamente serán solamente diez los proyectos que se podrán seleccionar para su presentación a Bruselas.

FINANCIACIÓN COMUNITARIA Y NACIONAL PARA MUNICIPIOS DE TAMAÑO PEQUEÑO

D. ANGEL GARCÍA ANTONIO

*SUBDIRECTOR GENERAL DE ANÁLISIS
ECONÓMICOS DE ENTIDADES LOCALES
DIRECCIÓN GENERAL PARA LA ADMINISTRACIÓN LOCAL*

Ministerio de Administraciones Públicas



Mi intervención se centrará en la financiación comunitaria y nacional para los municipios de tamaño pequeño, concretamente, a los municipios menores de 50.000 habitantes. Me alegra mucho haber oído esta mañana la importancia que tienen las Corporaciones Locales en todo lo relativo al medio ambiente. Si bien, cuando hablamos de Corporaciones Locales estamos hablando de muchas cosas diferentes, pues Corporación Local es un municipio de 100 habitantes de la provincia de Burgos y Corporación Local es el municipio de Barcelona.

En el ámbito de los municipios menores de 50.000 habitantes todavía, y menos mal, vive el 50% de la población española. 19 millones de habitantes residen en los municipios menores de 50.000 habitantes. Si importante es la distribución municipal de esos 8.000 y pico municipios, de los cuales 7.900 son menores de 50.000 habitantes, mucho más importantes son los más de 35.000 núcleos de población que tiene España. Los problemas surgen y hay que solucionarlos donde viven las personas y donde viven las personas son los núcleos de población.

El Ministerio de Administraciones Públicas tiene dos áreas muy diferenciadas que son los ámbitos de las administraciones territoriales, dentro de los cuales están las Comunidades Autónomas y las Corporaciones Locales. Dentro del Área de las Corporaciones Locales hay una Dirección General para la Administración Local que gestiona, quizá, uno de los programas más antiguos que existen en la Administración General del Estado. Es el Programa de Cooperación Económica Local. Data del año 1958 y es un programa que surge como consecuencia de la insuficiencia absoluta de las infraestructuras y equipamientos de los municipios. Sobre todo de los pequeños municipios. Y no solamente de la insuficiencia de estos pequeños municipios sino de la incapacidad económica de éstos para hacer frente a dichas carencias.

En esas fechas surge este programa de ayuda directa del Estado a las Corporaciones Locales para la dotación de infraestructuras, servicios y equipamientos de su competencia. Esta ha sido la filosofía de un programa que, lógicamente, ha cambiado a lo largo de ese tiempo. Pero, los objetivos y las inversiones del programa han

contribuido a que nuestro mundo rural ya no se parece en nada al de 1958. Hoy, por suerte, nuestros núcleos rurales tienen una mejor calidad de vida, como consecuencia de esa dotación de infraestructuras a la que ha contribuido, de alguna manera, este programa.

Este Programa de Cooperación Económica Local se inspiran dos principios constitucionales: **solidaridad y coordinación entre las distintas administraciones**. Solidaridad porque incide con mayor intensidad en aquellos ámbitos o territorios en los cuales las deficiencias son mayores y en los que las capacidades económicas son menores. Es un programa de solidaridad y de redistribución de recursos, en el que rige el principio de coordinación entre las distintas administraciones públicas porque participan todas las administraciones, desde la Administración General del Estado a través del Ministerio de Administraciones Públicas que financia estos programas, las Comunidades Autónomas que tienen la función y la capacidad atribuidas por sus estatutos de coordinar estos planes y programas de cooperación, las Diputaciones, los Cabildos, los Consejos Insulares y, lógicamente, están los municipios receptores de las ayudas y en los últimos años, como luego veremos, la Unión Europea financiando proyectos Locales a través de los programas operativos comunitarios locales.

El Programa de Cooperación está regulado por el Real Decreto 1328/1997, de 1 de agosto, y tiene un significado, una estructura o elementos muy determinantes, como son una evaluación objetiva de las necesidades. Es un programa de redistribución de recursos, y para hacer esa redistribución de recursos debemos conocer la realidad territorial en la que nos movemos. Para conocer esa realidad territorial se dispone de un instrumento que denominamos *Encuesta de infraestructura y equipamiento Local*, que nos dice como están todas y cada una de las infraestructuras y servicios locales, no solamente a nivel municipal sino en esos núcleos de población. Este instrumento tiene una denominación incorrecta, ya que no es una encuesta sino un censo que actualizamos conjuntamente con los municipios, las Diputaciones, Cabildos Insulares, etc., de una manera periódica y que nos da una información exhaustiva de cómo y dónde están las deficiencias. Allí, en aquellos sitios donde están esas deficiencias, podemos actuar de una manera más intensiva.

Hay una distribución objetiva de los recursos a través de unas fórmulas polinómicas, consensuadas con las Corporaciones Locales. Las ayudas se modulan en función de los tipos de actuaciones que se llevan a cabo y, a partir del año 1991, existe la posibilidad de incorporar proyectos financiados por la Unión Europea, como así ha venido sucediendo desde ese año.

La gestión del Programa se efectúa a través de las Diputaciones, Cabildos y Consejos Insulares y de las Comunidades Autónomas uniprovinciales con la participación directa imprescindible de los afectados que son los municipios. Las actuaciones que se llevan a cabo dentro de la estructura de este programa se resumen en dos figuras: **los Planes Provinciales e Insulares de Cooperación y los Programas Operativos Locales**. Sobre todo, los Programas Operativos Locales de los municipios menores de 50.000 habitantes.

Las actuaciones incluidas en el Programa se financian por las instituciones o las administraciones antes comentadas: Unión Europea a través del FEDER, Ministerio de Administraciones Públicas vía Presupuestos Generales del Estado, Comunidades Autónomas, Diputaciones y Ayuntamientos afectados. En términos cuantitativos los Planes Provinciales suponen del orden de casi 80.000 millones de pesetas/año, que van dirigidos a infraestructuras con incidencia en el desarrollo de nuestros núcleos rurales y, en definitiva, contribuyen a la mejora del medio ambiente y la calidad de vida de los ciudadanos que viven en estos territorios.

La financiación de los Planes Provinciales procede, en una tercera parte de los Presupuestos Generales del Estado, mientras que las Comunidades Autónomas participan con un 10%. En los Programas Operativos el 70% corresponde a la Unión Europea, las Diputaciones y los Ayuntamientos aportan del orden del otro 30% restante. Este es el resumen del Programa de Cooperación el que se entroncan los Programas Operativos Locales de los pequeños municipios.

En el periodo 1989-1993, desde el Ministerio de Administraciones Públicas entendíamos que los recursos de la Unión Europea deberían llegar también hasta los municipios más pequeños. Efectivamente, en el Marco Comunitario Apoyo de

aquella época se decía que el 7% de los recursos del FEDER irían a las Corporaciones Locales. En base a ese 7%, elaboramos conjuntamente, con el Ministerio de Economía y Hacienda, el primer Programa Operativo Local (POL) para los municipios menores de 50.000 habitantes. La gestión debería recaer a través de las Diputaciones, Cabildos y Consejos Insulares porque gestionar 200 proyectos desde el Ministerio de Economía y Hacienda -para municipios mayores de 50.000 habitantes- es relativamente fácil. Pero gestionar 7.700 proyectos del POL a través de cada uno de los municipios es imposible. Además, tenemos una administración intervenida como son las administraciones provinciales insulares que en virtud de la Ley de Bases de Régimen Local, tienen la competencia para llevar a cabo este tipo de actuaciones.

El primer POL data de 1991 que fue aprobado para el periodo 1991-93. A pesar de las dificultades iniciales se consiguió alcanzar los objetivos previstos tanto en el tipo de realizaciones como en el plazo de ejecución previsto. Dicho Programa Operativo tenía una clara valoración de dotación de infraestructuras con incidencia en el medio ambiente local.

El segundo POL, 1994-99, que estamos terminando de ejecutar, se establece por acuerdo entre el Ministerio de Economía y Hacienda y la Federación Española de Municipios y Provincias -FEMP- dentro de contexto de la financiación de las Corporaciones Locales. Como sabrán, la participación de las corporaciones locales en los tributos del estado se negocia quinquenalmente entre la Administración General del Estado y las Corporaciones locales a través de la FEMP.

En ese marco de financiación para el quinquenio 94-98 se acordó la participación de las corporaciones locales a través de los Fondos Estructurales para dicho periodo. Concretamente, se estableció que habría un segundo POL para los municipios menores de 50.000 habitantes, con una dotación económica del FEDER de 15.000 millones de pesetas/año, notablemente superior a lo que había sido el primer POL. Este POL se ha desarrollado normalmente, aunque también hubo un periodo complicado al inicio del mismo, porque complicado es gestionar 7.000 proyectos de 2.500 municipios beneficiados en este segundo POL. El

primer requisito que se nos establecía era comprometer el gasto antes del 31 de diciembre de 1999. No solamente se comprometió la totalidad sino que se superó. En estos momentos estamos ya casi llegando al 90% de la ejecución, entendiendo por ejecución los pagos efectuados de ese periodo y tenemos todavía lo que resta de este año y el año 2001 para realizar la totalidad de los gastos.

Para el periodo 2000-2006 habrá un nuevo Programa Operativo Local que afectará a todos los municipios de las regiones Objetivo I. Bajo mi punto de vista el que exista un solo programa local parece lo más acertado. No obstante, este Programa Operativo Local diferenciará tres ámbitos municipales, **municipios mayores de 50.000 habitantes, municipios entre 20.000 y 50.000 y menores de 20.000 habitantes**. La dotación comunitaria, en términos de ptas/año será de 21.000 millones para los municipios menores de 50.000 habitantes y 6.000 millones para los superiores a los 50.000. En principio, podría pensarse en una mayor dotación económica para los pequeños municipios frente a los medianos y grandes, si bien hay que añadir a estos los recursos procedentes del Fondo de Cohesión, que serán de otros 15.000 millones de pesetas, lo que hace un total de 21.000 millones, cifra idéntica a la destinada a los pequeños municipios.

En cuanto a las actuaciones previstas se diferencian según el tamaño de los municipios. Así, para los municipios comprendidos en 20.000 y 50.000 habitantes las inversiones se dirigen a dos ejes. Uno: **medio ambiente, entorno natural y recursos hídricos**, con tres medidas: abastecimiento de agua a la población y las actividades económicas, saneamiento y depuración de aguas residuales y gestión integral de los residuos urbanos e industriales y dos: **desarrollo local y urbano** con las siguientes medidas: fomento y apoyo a las iniciativas de desarrollo local, conservación y rehabilitación del patrimonio histórico artístico y cultural, infraestructuras y equipamientos sociales y sanitarios, e instalaciones deportivas y de ocio.

Para los municipios menores de 20.000 habitantes, las actuaciones se enmarcan dentro del **desarrollo local y urbano** y en la medida específica para ellos, como es infraestructura y equipamientos colectivos.

Desde el Ministerio de Administraciones Públicas ya tenemos en marcha la elaboración y aprobación y ejecución, por parte de las Entidades Territoriales afectadas del Programa Operativo Local de los municipios menores de 50.000 habitantes, en lo referente a la anualidad de 2000, estando incluso un elevado porcentaje de proyectos ya adjudicados.

Es preciso indicar las dificultades que las Corporaciones Locales se pueden encontrar, si

como parece el nuevo sistema de flujos financieros de los fondos FEDER, los beneficiarios finales, en este caso los Ayuntamientos, no reciben los recursos hasta que no hayan justificado los pagos de la inversión. Esto implicaría que las Diputaciones Provinciales tendrían que establecer, con entidades financieras, créditos puente para poder justificar la inversión realizada. Este sistema resultaría muy gravoso para las arcas provinciales e insulares, dado que los costes que originarán esos créditos puentes pueden ser importantes.

3. PONENCIAS. SEGUNDA PARTE

MODERADOR: D. LUIS PEÑALVER CÁMARA

SUBDIRECTOR GENERAL DE COOPERACIÓN INSTITUCIONAL Y POLÍTICAS SECTORIALES.
DIRECCIÓN GENERAL DE CALIDAD Y EVALUACIÓN AMBIENTAL

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE.



Mesa de Ponencias. De izquierda a derecha, Fernando Esteban, Martí Abella y Luis Peñalver .

LA RENOVACIÓN DE LA CIUTAT VELLA (Centro histórico de Barcelona) Y LA APLICACIÓN DE LOS FONDOS EUROPEOS

D. MARTÍ ABELLA

GERENTE DE PROCIVESA
(PROMOCIÓ CIUTAT VELLA, S.A.)
EMPRESA MIXTA MUNICIPAL DE BARCELONA



Vamos a intentar seguir en sus aspectos más importantes el proceso de transformación del centro histórico de Barcelona y a ser posible en el más breve espacio de tiempo.

ANTECEDENTES HISTÓRICOS

La transformación y revitalización del distrito de Ciutat Vella de Barcelona es un proyecto que nace de la obligación derivada del proceso de degradación anterior, vivido por este centro histórico a partir del derribo de las antiguas murallas medievales (1854), derribo que supuso al mismo tiempo el inicio de la urbanización del Proyecto de Ensanche (Ildefons Cerdà, 1859) y que conllevó como primera consecuencia el inicio del proceso de abandono que, casi sin tregua, se fue produciendo a partir de aquel momento hasta nuestros días.

Las actuaciones urbanísticas de renovación se inician de manera programada a partir de 1988, aunque el proyecto técnico nace en 1980 justo después de las primeras elecciones municipales realizadas en democracia.

Las principales características del distrito municipal de Ciutat Vella son: una superficie algo

superior a los 4 kilómetros cuadrados, hasta mediados del siglo XIX era la única Barcelona existente y su perímetro quedó definido por las trazas de las antiguas murallas medievales y el puerto. En el ámbito residencial el máximo histórico se alcanza a mediados del siglo XX y coincide con el último gran proceso migratorio que vive nuestro país, en ese momento viven en Ciutat Vella 250.000 personas, a partir de aquel máximo se inicia un proceso de abandono constante de la población que a medida que adquiere capacidad adquisitiva abandona las zonas más degradadas en busca de mejor calidad de vida, así se llega a los 84.000 habitantes actuales. Cifra que desde la administración municipal se considera óptima y que los programas de intervención pretenden estabilizar.

El proceso de degradación es largo y obedece a motivos muy variados, algunos circunstanciales como los derivados de la concentración de actividades marginales vinculadas a tráfico y consumo de estupefacientes, otros estructurales como los derivados de la tipología medieval de calles y edificios. Había problemas de origen urbanístico como los generados por el mismo Plan Cerdà que proponía la apertura de tres grandes vías

a través del tejido urbano consolidado, pensadas al servicio de la nueva ciudad que necesitaba unos accesos rápidos y cómodos al punto vital que constituye el puerto, imponiendo así a la pobre ciudad antigua el sacrificio de una importante porción de su forma y carácter al tiempo que dividía el barrio en zonas de difícil comunicación. El proyecto de crear nuevas vías a través de Ciutat Vella, a pesar de no ser ejecutada inmediatamente permanece en el modelo urbanístico de la ciudad, a través de diversos planes y alineaciones hasta 1976, año en que se aprueba definitivamente el Plan General Metropolitano que afecta a Barcelona y 27 municipios más. Este plan continúa proponiendo la apertura de grandes vías recogiendo la vieja aspiración del ingeniero Cerdà. Cabe mencionar que únicamente una de las vías propuestas en 1859 llegó a realizarse, es la Vía Laietana abierta entre los años 1907 y 1914, en una actuación que abrió una profunda herida en la sociedad barcelonesa, anonadada por el coste humano social y patrimonial que significó este logro.

ACTUACIONES 1980-2000

El año 1979 el nuevo ayuntamiento de la ciudad nace con un importante problema sobre la mesa: la situación del centro histórico es grave y las razones que producen la degradación no parecen tendentes a mejorar; sino todo lo contrario. Las condiciones de habitabilidad de amplias zonas son absolutamente precarias -viviendas en ruinas, edificios con redes de servicios viejas o inexistentes, etc.-, las actividades económicas -en especial comercio y hostelería- van desapareciendo una detrás de otra, no hay equipamientos cívicos que alimenten la vida en comunidad, la seguridad ciudadana es inexistente más allá de las grandes calles y avenidas. Ante este panorama, el equipo de gobierno que procede o ha estado directamente vinculado a los movimientos sociales y vecinales, reconoce la necesidad perentoria de actuar rápidamente para, en primer lugar, parar el proceso de degradación y a continuación iniciar el proceso de revitalización. Sabe que para aspirar al éxito en este difícil reto tiene que entender los problemas de la población residente y usuaria de este centro histórico y asumir que solo con la participación de todos los afectados se podrá avanzar en la buena dirección. El primer punto del acuerdo cívico supone aceptar que el modelo de apertura de grandes vías es contrario a los intereses del centro histórico y sus habitantes.

El segundo punto de confluencia entre administración y administrados se concreta en la idea de transformar los grandes ejes de la degradación -coincidentes con las trazas de los antiguos proyectos de apertura de vías- para implementar en ellos los elementos urbanos cívicos y sociales que se requiere en estas zonas para poder alcanzar un futuro mejor. La creación de nuevo espacio público y de todo tipo de equipamientos va a ser la espina dorsal del proyecto. Y el programa de liberación del suelo necesario para destinarlo a estos usos públicos se deberá basar en la reinstalación en viviendas de promoción pública de las familias afectadas por la desaparición de su antigua residencia. Estos objetivos quedaron reflejados en los nuevos proyectos urbanísticos que se denominaron PERI del Raval, PERI del Sector Oriental, PERI de la Barceloneta y PERI del Gòtic Sud.

El desarrollo de los programas urbanísticos se extiende entre 1980 y 1983. Pero al finalizar este proceso la ciudad no puede hacer frente a las 200 operaciones que aquellos planes preveían y se produce un estancamiento que de manera insospechada acabará siendo muy positivo. En este tiempo de reflexión la ciudad aprovecha para plantear si únicamente un proyecto urbanístico va a ser suficiente para transformar los términos de la evolución del centro histórico. La respuesta es, no. Únicamente con operaciones urbanísticas no va a ser suficiente y se empieza a plantear un programa más amplio, constituido por diversos ámbitos que se coordinaran entre sí. Esto sucede en 1984 y el proyecto se denomina, Plan de Actuaciones Integradas (PAI) con ello el alcalde, Pasqual Maragall, delega en el Concejal del distrito de Ciutat Vella -con facultades de Teniente de Alcalde- el encargo de iniciar el proceso de coordinación de todos los ámbitos en que se considera necesario intervenir para superar la degradación:

- Urbanismo
- Bienestar social
- Infraestructuras y redes de servicios
- Programas de movilidad y red de aparcamientos disuasorios
- Seguridad ciudadana y salubridad pública
- Plan de usos y estímulo a la actividad económica

Sin duda, el urbanismo es el eje central de la transformación y el ámbito que más esfuerzos va a exigir; esto queda patente cuando nos damos cuenta

que tiene objetivos tan ambiciosos como expropiar y derribar 500 edificios con 400.000 metros cuadrados de techo edificado, 4.200 viviendas y unos 800 locales, todo ello para liberar más de 100.000 metros cuadrados de suelo -unas 10 manzanas del Ensanche-. Son parámetros que imponen muchísimo respeto y desde luego obligaron a la corporación municipal a plantearse como poder gestionar un proyecto tan ambicioso y además lo más rápidamente posible. La solución adoptada es la creación de una entidad para-municipal, un instrumento con forma de sociedad anónima y capital mixto, donde la sociedad civil participa de forma minoritaria, pero con un papel activo, sobre todo los comerciantes y las entidades con intereses económicos en el barrio, que se agruparon para poder participar en el accionariado de la nueva sociedad que se denominó Promoció Ciutat Vella SA. Esta sociedad, a la que represento, ha asumido el papel de liderar el desarrollo del programa de renovación concretado en los parámetros antes mencionados, invirtiendo a lo largo de los últimos doce años más de 35.000 millones de pesetas.

Un dato que da idea de la magnitud del proyecto urbanístico desarrollado así como de la filosofía de continua revisión de los objetivos previstos, es que en origen había unas 200 operaciones que conformaban los PERI aprobados. Paulatinamente se ha ido añadiendo nuevas actuaciones al conjunto previsto hasta llegar a la cantidad de 326 operaciones, 228 de las cuales ya estaban totalmente acabadas al finalizar el ejercicio de 1999, 50 se hallaban en proceso de gestión y tan solo 48 no han sido iniciadas -la mayoría por considerarse no necesaria su ejecución-.

Otro dato interesante del proyecto es analizar cómo se han invertido en estos once años los 150.000 millones de pesetas invertidos desde los entes y administraciones públicas. La creación o mejora de espacio público, los equipamientos cívicos y las infraestructuras son los tres grandes ámbitos que se reparten el grueso de la inversión realizada.

El proyecto de renovación urbanística se basa en la liberación de suelo ocupado por antiguas edificaciones que en la inmensa mayoría de los casos se hallaba ocupado por familias y locales comerciales, en ambos casos la condición indispensable que se auto impuso la administración municipal era reinstalar el máximo posible de afectados en la

misma zona donde vivían antes de iniciarse el proceso. Esto a obligado a realizar un enorme esfuerzo para la disposición de nueva vivienda de promoción pública en este mismo centro tan densamente urbanizado, para ello fue absolutamente necesario alcanzar un amplio acuerdo con la Generalitat de Catalunya que permitiera la creación continuada de nuevas promociones de vivienda. Fruto de ello ha sido la construcción de más de 2.600 viviendas para reinstalar otras tantas familias. Cabe puntualizar que en esta cifra se incluye las casi 600 viviendas rehabilitadas por Promoció Ciutat Vella SA y las 400 viviendas construidas por el Patronat Municipal de l'Habitatge.

El proyecto urbanístico está finalizando la mayoría de sus objetivos y se está entrando en una nueva etapa en la que el Ayuntamiento se plantea si el esfuerzo realizado en estos últimos años es suficiente para generar una nueva dinámica dentro del centro histórico. O bien es necesario continuar con el esfuerzo extra realizado, aunque sea siguiendo una estrategia diferente. Parece evidente que el camino de la gestión urbanística -expropiación, vaciado y derribo-, es una opción casi agotada, al límite de lo que se puede realizar sin acabar destruyendo el barrio y su carácter. Hace un año, el Ayuntamiento decidió continuar en los esfuerzos y crear una nueva empresa cumpliendo así uno de los mandatos que tenía la actual PROCIVESA -diseñada para un período efectivo de catorce años-. En la actualidad se está concretando el modelo y objetivos de la nueva empresa que va a seguir asumiendo el papel de motor del proceso de revitalización del centro histórico de Barcelona. Lo que parece seguro es que el ámbito urbanístico no va a continuar siendo el eje de las actuaciones sino que partiendo de la idea de que el proceso urbanístico ha generado una nueva situación en Ciutat Vella, ya existen nuevas calles, nuevas plazas, nuevos locales comerciales y nuevos equipamientos. Ahora lo que hay que hacer es aprovechar toda la energía positiva liberada para consolidar nuevos usos y nuevas maneras de vivir el centro histórico.

Antes comentaba que el proceso es básicamente urbanístico pero tiene otros ámbitos de intervención. Por ejemplo, la movilidad tanto interna como externa ha sido un factor decisivo en el desarrollo de los factores de degradación y ahora se pretende que pueda jugar el mismo papel però al revés, como factor de desarrollo de nuevas potencialidades. En Ciutat Vella desde 1990 hay

proyectos y realizaciones que van en el sentido de distribuir el ámbito geográfico en grandes supermanzanas que van siendo cerradas al tránsito corriente, sólo permitiéndose el acceso los vecinos con una acreditación especial y reservando un horario de carga y descarga que permite que los comercios funcionen con normalidad.

El año 1960 Barcelona ya realizó una primera experiencia peatonalización del centro histórico, en la zona más comercial de la ciudad hoy conocida como BamaCentre. En la actualidad el ámbito restringido de BamaCentre ha sido reordenado y ampliados sus objetivos. Otro ejemplo, el barrio de Ribera, está funcionando desde 1995 con un programa de limitación de acceso a vehículos no autorizados. El proyecto municipal es ir extendiendo este modelo a las restantes supermanzanas planificadas. El proyecto de restricción de acceso al barrio de Ribera fue el primer contacto con los programas europeos de financiación de actuaciones de mejora del centro histórico, el programa LIFE de actuaciones medioambientales fue el instrumento utilizado y significó la concienciación de que en nuestro afán por mejorar el medio ambiente urbano ya podía contar con un nuevo y poderoso aliado, la Unión Europea. Para Ciutat Vella las consecuencias más beneficiosas llegarían un poco más tarde con el de Fondo de Cohesión -más adelante serán analizadas con detalle-.

Uno de los barómetros con los que valorar el éxito o fracaso del conjunto de la operación de revitalización consiste en detectar si los propietarios y vecinos que viven en Ciutat Vella se incorporan al proceso de renovación a través de la rehabilitación integral de sus edificios y viviendas particulares. En este sentido los datos estadísticos que disponemos, así como los gráficos de la evolución de la actividad de rehabilitación controlada por la Oficina de Rehabilitación de Ciutat Vella -ORCV-, nos ofrecen unos resultados más que esperanzadores. En los once ejercicios de existencia de la ORCV, ha realizado 1.697 expedientes de renovación de elementos comunes correspondientes a otros tantos edificios y 777 expedientes de obras en viviendas, con lo cual 22.449 viviendas han sido repercutidas por actuaciones de mejora total o parcial -el 45% de las 49.749 viviendas censadas en el distrito-.

Si analizamos el comportamiento de las actuaciones de rehabilitación realizadas entre 1988 y

1999, podemos extraer conclusiones muy interesantes. En primer lugar podemos observar un período de unos tres años en que se produce una actividad mínima -alrededor de 30 expedientes de edificios- que se puede atribuir a una dinámica natural de renovación situada en las zonas menos degradadas. A continuación se inicia un período de unos cuatro años, entre 1990 y 1994, en que las operaciones de renovación urbanística van tomando cuerpo y se produce el primer tirón atribuible a la mejora del entorno y a la consolidación de la idea de un futuro mejor -una media de 70 edificios rehabilitados integralmente por año-. Finalmente, a medida que el proceso de renovación avanza y se consolida la revitalización en todos los frentes, añadiéndole a ello la implantación de programas específicos de estímulo y financiación gestionados desde la ORCV -Convenios entre el Ministerio, la Generalitat y el Ayuntamiento-, la rehabilitación privada a alcanzado unos niveles absolutamente satisfactorios -264 edificios rehabilitados integralmente de media en los ejercicios que van de 1995 a 1999-.

Se puede concluir de los datos antes mencionados que la rehabilitación del parque edificado privado se ha incorporado definitivamente al proceso de revitalización de Ciutat Vella, y que para ello a sido necesario implementar medidas de estímulo desde las administraciones, con la mejora substancial del entorno urbano. La suma de todos estos factores ha acabado generando las condiciones mínimas a partir de las cuales a los propietarios privados les resulta rentable invertir en la mejora de sus propiedades y de esta manera se puede cerrar el círculo del proceso de renovación de un centro histórico degradado.

FONDOS EUROPEOS

El primer contacto del programa de renovación de Ciutat Vella con los Fondos europeos se produjo en 1993 y fue paradójicamente a través del Programa LIFE al cual se presentó la solicitud de financiación de una serie de actuaciones de mixtidad urbana. El proyecto presentado se denominó "Operaciones de Mixtidad Urbana y Movilidad Alternativa en los barrios de Casc Antic y Gòtic de Barcelona" e incluía desde la creación de nuevo espacio público arbolado entre las calles Allada-Vermell hasta la primera implantación del camil-bici en el ámbito de Ciutat Vella en el entorno

del barrio de Ribera, pasando por facilitar la ubicación de un nuevo campus universitario en una zona anteriormente muy degradada por la presencia preponderante de actividades marginales y ligadas a la prostitución. Se incluían en este proyecto la creación de la super-manzana de acceso automovilístico restringido del barrio de Ribera, que forma parte del ambicioso programa de división de todo el ámbito de Ciutat Vella en 9 grandes zonas, todas ellas con acceso restringido.

Este proyecto no tuvo una gran transcendencia económica, pues solo supuso una subvención del 1% -50 Millones de pesetas- del total del presupuesto presentado, pero tuvo el efecto positivo de señalar una línea de colaboración de futuro.

En 1994 se vio la oportunidad de abrir una nueva línea de colaboración, esta vez a través del Fondo de Cohesión. En aquel momento el programa de intervención de Ciutat Vella ya estaba muy avanzado en su ejecución, aunque faltaba por completarlo alguna de las actuaciones más complejas del programa - Pla Central del Raval, Apertura de la Avenida F. Cambó y continuación de los Jardines del Casc Antic-. Finalizar estas operaciones - todas ellas, ya iniciadas - suponía una inversión no inferior a los 5.900 Millones de pesetas.

Se presentaron dos proyectos a la Comisión Europea, el primero en el año 1994 y correspondía a las actuaciones para finalizar el denominado eje del Pla Central del Raval. Esta actuación sumaba cuatro operaciones de renovación urbanística desarrolladas de norte a sur que sumaban 60 edificios a adquirir por la vía de la expropiación, vaciar 832 viviendas y 108 locales comerciales, derribar 91 edificios con 88.405 metros cuadrados de techo construido para liberar finalmente 27.469 metros cuadrados de suelo para destinarlo a nuevo espacio público urbanizado, nuevos equipamientos y nueva vivienda de promoción pública. Además el proyecto incluía la pavimentación de 36.992 metros cuadrados de calles y plazas distribuidas entre 9 calles y 1 nueva rambla. Este proyecto ha supuesto también la implantación de la recogida neumática de residuos y la renovación de entre 1.410 y 2.200 metros lineales de todas las redes de servicios existentes en la zona donde se ha intervenido, incluyendo la creación de un nuevo colector de aguas residuales y pluviales de 2.220 metros lineales que recorre el barrio del Raval de norte a sur.

Mención aparte merece la dotación de una doble red de recogida neumática selectiva de residuos, esta nueva instalación se ha realizado en toda la extensión de la nueva rambla del Raval y conjuntamente con la instalada en la plaza de Sant Agustí, son la primera experiencia de este tipo que se realiza en el Raval.

El proyecto, denominado "Regeneración Ambiental de Ciutat Vella Pla Central del Raval", fue completado totalmente durante el ejercicio del año 2000, siendo el punto culminante de este proceso el acto cívico de inauguración del nuevo espacio denominado rambla del Raval de 317 por 58 metros, realizada con gran impacto popular y ciudadano durante las fiestas patronales de la ciudad que se celebran el mes de septiembre.

Abundando en esta línea el año 1995 se presentó una nueva solicitud de financiación correspondiente a la zona del Casc Antic, en este caso se trataba de finalizar una serie de operaciones que se desarrollan en forma de cruz en el centro del barrio y suponen la creación de un nuevo eje de acceso al interior del barrio y la liberación de suelo necesaria para urbanizar un nuevo gran espacio público. Este proyecto incorporaba también la renovación de las redes existentes así como la incorporación de la fibra óptica y la recogida neumática de residuos.

El proyecto presentado suponía la adquisición de 71 edificios, el traslado de 584 familias y 107 locales comerciales y el derribo de 103 edificios con 70.620 metros cuadrados de techo edificado. Con todo ello se consigue la liberación de 19.465 metros cuadrados de suelo anteriormente ocupado.

A 31 de diciembre de 1999 este proyecto había alcanzado el 68% de cumplimiento en lo referente a adquisición de edificación y el 41% de los objetivos de urbanización definitiva del suelo liberado, las actuaciones han continuado de acuerdo con las posibilidades de reinstalación de las familias afectadas - el único condicionante que llega a provocar retrasos en el programa - y según las previsiones actuales este proyecto podrá finalizar a mediados del 2002 cuando sean utilizables las últimas viviendas de promoción pública necesarias para ubicar las aproximadamente 70 últimas familias.

A modo de análisis y valoración del significado de los Fondos europeos en el proceso de renovación

de Ciutat Vella, creemos que es necesario entender el escenario en que se produce la participación comunitaria y en que fase del proceso ocurre. En el año 1994 el proyecto de renovación del distrito ya llevaba acumulada una inversión pública de 82.613 millones de pesetas y en aquel momento ya se vislumbraba, por un lado el avanzado estado de desarrollo del mismo, y por otro las dificultades para continuar manteniendo el esfuerzo económico por parte del Ayuntamiento de Barcelona - que en aquellas fechas aún se estaba reponiendo del enorme esfuerzo realizado en la preparación de la ciudad para los Juegos Olímpicos -, a pesar de tener

muy clara la necesidad perentoria de no parar ni el proceso ni la intensidad del mismo. En este contexto la finalización de las dos grandes operaciones del Raval y del Casc Antic aparecía como una gran incógnita de futuro y sin duda la posibilidad de obtener financiación comunitaria significó despejar todas las dudas posibles respecto a la finalización de los compromisos adquiridos.

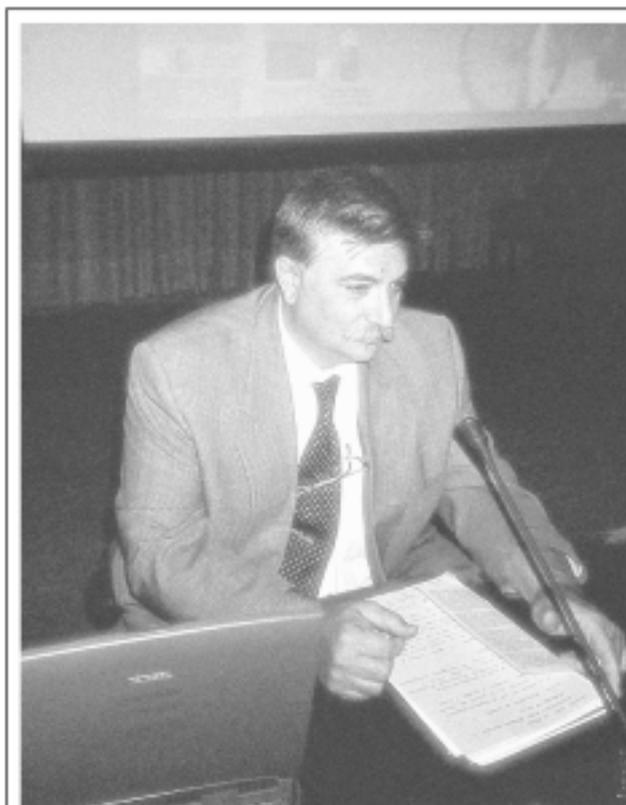
Para la ciudad de Barcelona la posibilidad de acogerse a la financiación comunitaria en el proyecto de renovación del centro histórico, habrá significado la garantía para culminar el proyecto en los términos en que se planteó el proyecto inicial.

LOS SISTEMAS URBANOS: MARCO PARA UN DESARROLLO TERRITORIAL SOSTENIBLE

D. FERNANDO ESTEBAN MORATILLA

*DIRECTOR TÉCNICO DE LA UNIDAD
DE DESARROLLO TERRITORIAL
SECRETARÍA DE ESTADO DE AGUAS Y COSTAS*

Ministerio de Medio Ambiente



Comienzo mostrando mi adhesión hacia lo expuesto por Salvador Rueda en su ponencia. Pero voy a centrarme en la incompatibilidad entre desarrollo sostenible y los procesos de consumo generales.

Creo que es absolutamente imposible, con el grado de desarrollo tecnológico que tenemos en este momento, mantener ambos unidos: el Desarrollo económico y la Sostenibilidad. Pues no parece muy lógico que los procesos de consumo, que por su propia definición no tienen suma cero, sean sostenibles a largo plazo. Me conformo con llamar desarrollo sostenible a aquellos procesos que limitan la acelerada progresión de la degradación medioambiental y del desarrollo social en general. Con esto me vale.

Nuestros mayores nos han dejado unas ciudades razonables en las que se podía vivir. Eran unas ciudades ciertamente humanizadas donde primaba la convivencia y las relaciones sociales. Hoy en día el panorama es muy distinto y el futuro no parece que vaya a venir a cambiar esta tendencia. Por tanto, conformémonos con un desarrollo sostenible de las ciudades que signifique "no estropear más de lo que ya hemos estropeado hasta el momento".

El segundo de mis comentarios es sobre cómo se están aplicando los Fondos comunitarios para la ayuda a las entidades locales. En dos intervenciones anteriores he escuchado hablar de cantidades asignadas y proyectos, cuando realmente el objeto de nuestro encuentro es hablar del desarrollo sostenible de nuestras ciudades.

He escuchado también, como imperativo o condicionante externo, pesado e incómodo de cumplir que "la Comisión Europea nos exige planes integrados que enmarquen los proyectos susceptibles de ser financiados". Y yo pregunto ¿es que hay proyectos que no están integrados en planes?, ¿todavía promovemos el desarrollo de nuestras ciudades sin tener planificadas las actuaciones?, ¿es que alguien presenta proyectos que no se deban a un objetivo o a un modelo deseado?, ¿es que seguimos con esa historia y con esa cultura?

A lo mejor no es cuestión de dinero sino de empezar a estudiar y a reflexionar sobre qué es lo mejor para el futuro de nuestras ciudades. O es que acaso el problema es llegar a gastarnos todo el dinero que hemos conseguido de financiación de la Unión Europea. Evidentemente no puede serlo o

mejor dicho, no debería serlo. Seguro que si doy ahora mismo 1.000 millones de pesetas a Martí Abella - compañero de mesa -, al final de mi intervención sabe cómo más o menos gastárselo. Pero si se lo doy para que lo haga con racionalidad probablemente le costará un par de años preparar una estrategia de gasto, porque pensará en los hijos de los hijos de sus hijos y en la responsabilidad de la herencia que les ha de transmitir.

El objetivo del desarrollo sostenible no es gastarse el dinero. Y si la política de los proyectos financiados por la Unión Europea tiene ése como único objetivo, mal porvenir nos espera. Tenemos que empezar a pensar cual es el modelo de ciudad que queremos. Por ejemplo ¿Queremos para Murcia el modelo de ciudad de Madrid?. Hay que plantearlo desde una perspectiva del servicio público, saber qué objetivos perseguimos, qué estrategias tenemos que preparar y qué planificación específica debemos realizar.

Después escoger los proyectos que sean más importantes, más adecuados y buscarles financiación. No al revés, pues no cabe un planteamiento que parta de la financiación disponible, diciéndonos que como tenemos la financiación debemos buscar en nuestros cajones cualquier tipo de proyectos con tal que se ajusten exactamente a la cantidad disponible para esa región o para esa ciudad; porque si los proyectos no se ajustan estrictamente a la cantidad disponible no pueden ser financiados.

Me pregunto a menudo de qué estamos hablando. Acaso estamos hablando de un desarrollo sostenible en términos de balance contable donde el reparto cuantitativo hasta la segunda cifra decimal sea la única condición para la selección de los proyectos. Personalmente no voy por ese camino. El que propongo pasa por establecer primero, cuáles son los objetivos, después, cuál es el modelo, cuál es la estrategia, cuál es la planificación y cuáles son los proyectos y por último, buscar la financiación. Y además, a eso no se llega pensando en un despacho sino hablando, trabajando y coordinando las actuaciones entre las distintas administraciones, órganos y agentes implicados.

Bajo mi punto de vista, creo que las ciudades tienen una importancia capital en el desarrollo de la Unión Europea que hoy conocemos. Evidentemente, son los focos de prosperidad y de desarrollo

económico y la fuente de las ideas de la convivencia y del desarrollo social. Es más, son la base de los Estados actuales.

¿Qué es lo que esperamos de las ciudades?. Que tengan una disponibilidad de capital humano, una localización favorable y que estén próximas de los lugares de decisión administrativa. Todo esto parece que a una ciudad le da importancia y relevancia en comparación con el resto. Pero junto a ello aparecen una serie de riesgos importantes, como son la **elevada tasa de desempleo**, que se concentra en barrios concretos de muchas ciudades y se constituyen en fuentes de pobreza y marginación; la **sobreexplotación de los usos del suelo**, pues no tenemos nada más que ver los precios de suelo de cada una de nuestras ciudades para saber donde va la cosa bien y donde no; o el efecto contrario, como es **el abandono de algunos centros** en el interior de las ciudades, de escasa accesibilidad por los medios de comunicación privados. Otro de los factores importantes es **la congestión** que se deriva de las propias infraestructuras urbanas. Todos estos problemas se acumulan en el mismo lugar, lo cual evidentemente va en detrimento de la calidad ambiental del conjunto de la ciudad.

Sin embargo, el medio ambiente urbano no es un aspecto aislado y separado de todos los demás. El medio ambiente ha de estar integrado en un espacio físico en equilibrio con la actividad humana, con las perspectivas de futuro mejor, con el acceso a la cultura y a la formación e información.

Ninguno de esos efectos puede ser abordado con garantías de éxito desde una visión exclusivamente municipal. Si alguien piensa que va a resolver los problemas de la ciudad sólo, se equivoca; pues si bien las ciudades son entidades en sí mismas, su razón de ser y su futuro no pueden separarse del territorio de su entorno. En consecuencia, los Estados, las Comunidades Autónomas tienen mucho que decir sobre las ciudades y mucho que hacer de forma coordinada para resolver los problemas actuales y, sobre todo, para preparar su futuro.

Las ciudades se enfrentan, en consecuencia, a un triple desafío. El reto de la sostenibilidad, el reto de la cohesión y el reto de la competitividad. Para afrontar estos retos hace falta decisión política. Pero decisión política incluso en priorizar unos retos sobre otros, porque no todo el mundo ni todas las ciudades tienen

los mismos déficits, ni parten de la misma situación inicial ni tienen objetivos comunes. El desarrollo territorial ha de ser equilibrado en sus tres elementos: medio ambiente, cohesión y competitividad. Dependiendo de cada una de las situaciones se tendrá que hacer más incidencia en uno que en otro.

En este sentido soy un absoluto defensor de la filosofía que dimana de la Comisión Europea sobre la necesidad de planteamientos integrados, por ejemplo si no hubiéramos entrado en la Unión Europea y no nos hubieran obligado a tener depuración de aguas residuales, probablemente, no tendríamos el nivel de calidad de aguas que tenemos en este momento. Por tanto, aunque nos cueste ajustar nuestros proyectos a estrategias integradas, tenemos que hacerlo porque es positivo y lógico, y si no nos hemos dado cuenta por nosotros mismo, es muy positivo que desde la Unión Europea adopten la decisión por nosotros.

Por eso, cada vez que la Comisión Europea dice algo, creo que tiene algo de razón.

Por ejemplo, en la propuesta de Directiva comunitaria sobre evaluación ambiental de planes y programas ¿hay alguien en este mundo que considere que no es positivo hacer una evaluación anterior y posterior del impacto ambiental de las grandes actuaciones en materia de infraestructuras?, ¿alguien en su sano juicio puede pensar que eso es negativo?. Quizás se pueda contestar sobre la forma de llevarla a la práctica pero no el espíritu de su contenido.

En el año 1997 la Comisión Europea lanzó la Comunicación Hacia una Política Urbana para la Unión Europea, que luego se desarrolló en el Marco de Actuación para el Desarrollo Urbano Sostenible. Esta iniciativa propone los siguientes objetivos:

- Acrecentar la prosperidad económica y el empleo en las ciudades
- Fomentar la igualdad, la integración social y la regeneración en las zonas urbanas
- Proteger y mejorar el medio ambiente urbano; hacia una sostenibilidad local y mundial
- Contribuir a un buen gobierno y a la participación ciudadana

Desde el Ministerio de Medio Ambiente promovimos un pequeño grupo de trabajo, en el que intervenían los Ministerios de Hacienda, Trabajo y Asuntos Sociales, de Fomento, de Administraciones Públicas y la FEMP, al objeto de estudiar las propuestas que hacía la Comunicación de la Unión Europea, trabajando en cinco temas concretos: el desarrollo local, el medio ambiente urbano, los barrios desfavorecidos, el gobierno local y participación ciudadana y la integración de políticas, planes estratégicos y planes de ciudades. El documento fruto de este trabajo ha sido publicado este año, y los informes enviados a la Comisión Europea sirvieron tanto para la publicación del Marco de Actuación como para el Foro celebrado en Viena en noviembre del año 1998.

Los objetivos más importantes, en particular en el tema de medio ambiente, han sido evaluar el estado del medio ambiente urbano y su relación con otras políticas sectoriales, así como la necesidad de establecer políticas integradas sobre la ciudad, que respeten el hábitat urbano. El último de los temas, que para mí es el más importante se centró en la necesidad de integración de políticas en planes estratégicos y planes de ciudad.

Como conclusión de todo el seminario surgió la necesidad de hacer planes integrados para las ciudades y tener previsto los posibles impactos de los proyectos antes de ponerlos en marcha. Además, era muy conveniente y en algunos casos imprescindible, la participación del ciudadano en los periodos de preparación de los planes y a la hora de evaluar el impacto social de los grandes proyectos.

Otro documento importante es el, que se denomina Estrategia Territorial Europea. Representa el esfuerzo de diez años de trabajo de una serie de representantes de los Estados, cuya intención ha sido estudiar la posibilidad de orientar la planificación estratégica de los Estados miembros de la UE sobre la base de un territorio continuo, donde no hubiera fronteras. Este documento establece ciertas orientaciones para un desarrollo más o menos equilibrado y sostenible de todas las ciudades y territorios de la UE, en un marco previsible de la ampliación a medio plazo. Ofrece asimismo un conjunto de medidas que pueden servir para hacer que el desarrollo europeo de los próximos 20 años sea equilibrado, sostenible y permita reducir las disparidades sociales existentes en la actualidad.

Hay muchos países en la Unión Europea que han tomado este documento como referencia para la definición de sus estrategias de desarrollo territorial. Es decir, están realizando las planificaciones sectoriales en sus territorios apoyándose en lo que se dice en el documento de la ETE. En otros países no ha sido así.

Quería decirles que en este documento se reflexiona especialmente sobre los problemas de las ciudades y de los sistemas de ciudades. Creo que es un documento de altísima calidad y que merecía la pena incluirlo en esta exposición.

En las ciudades se produce una amalgama de acciones, efectos, competencias, agentes involucrados en la gestión que necesita una línea directriz que introduzca orden tanto en el desarrollo económico como en los usos de la ciudad. Ese cierto orden

tiene que ser en base a un planeamiento estratégico acordado por todos los agentes afectados.

Tras mi intervención, quisiera que quedara una idea clara, que no es otra que la necesidad de integración de las políticas en la ciudad, pues si bien la política ambiental no puede considerarse como la simple adición de las políticas sobre el agua, el aire o los residuos, tampoco la planificación estratégica puede ser el resultado de la adición de las planificaciones sectoriales, sean éstas relativas al medio ambiente, a las infraestructuras, o la seguridad ciudadana. Por el contrario, lo primero ha de ser la definición y el acuerdo social sobre la política estratégica integrada y, después, el establecimiento de las políticas sectoriales enmarcadas en ella.

Muchas gracias por su atención.

4. COLOQUIO



A última hora de la mañana, y terminado el segundo bloque de Ponencias, se suscitó un corto debate y cruce de preguntas entre los asistentes y los ponentes.

D. JOSÉ CALVO

Federación de Municipios de Extremadura.

Me quedaba una duda en el aire acerca de la ponencia sobre el POL y los ayuntamientos menores de 20.000 habitantes. Parece ser que la forma de pagar las obras financiadas por el POL, parece ser que ahora cambian. Pero no sé si esa normativa la introduce el Gobierno español o la Comisión Europea. Según he entendido, si antes se pagaba por certificaciones parciales, ahora hay que hacer las obras y una vez que ya están hechas se justifica el fondo de la factura. Si es así, que se aclare un poco más puesto que a los ayuntamientos menores de 20.000 habitantes nos va a perjudicar enormemente.

D. ANGEL GARCÍA ANTONIO

Ministerio de Administraciones Públicas.

La verdad que es un problema. Lo insinuó Germana Bornay, lo ratifiqué y desde el Ministerio de Administraciones Públicas se ha puesto de manifiesto en el foro que corresponde, que es el Ministerio de Hacienda, las dificultades de los municipios a la hora de hacer frente a estos planteamientos. Hay que anticipar el dinero y la verdad que no estamos los ayuntamientos en general y la Administración Local preparados para afrontar este asunto. Es un tema indudablemente de equidad. Desde el Ministerio de Administraciones Públicas seguimos haciendo gestiones para ver si hay posibilidades de que los recursos o anticipos que pueda hacer la Unión Europea puedan ser derivados hacia los responsables ejecutores de las obras. Probablemente, el apoyo del Ministerio de Administraciones Públicas está a disposición de los municipios.

Pregunta

No sé si se lo tengo que preguntar a la Comisión Europea o a los distintos Ministerios. El año pasado cuando estuvimos hablando de los proyectos de los distintos Fondos se nos dijeron dos cosas muy claras. La primera de ellas es que una vez que nos concedían un proyecto tenía que estar

sustancialmente realizado en una buena medida para no ser penalizados. Yo por los datos que veo aquí observo que hay un retraso inmenso con relación a la aprobación de los proyectos por la Comisión. Muchos de ellos supongo que serán posibles siempre y cuando tengan la financiación y veo que va a ser muy difícil, visto el retraso, que la mayor parte de ellos no sólo estén iniciados.

La segunda pregunta es ¿hasta qué punto está cerrado el pacto de introducir el principio de quien contamina paga? ¿no tendremos luego sorpresas? Porque, realmente, hay muy pocos ayuntamientos que en España sean capaces de estar aplicando el principio de quien contamina paga. ¿Nos van a dar una prórroga para que se aplique bien o ya desde el principio contamos con el 50% en lugar de con el 80 de financiación?

D. JOSÉ ANTONIO ZAMORA RODRIGUEZ

Ministerio de Hacienda.

Yo voy a contestar solamente a la segunda parte porque me he referido al principio de quien contamina paga. Supongo que la Comisión Europea y sus responsables de medio ambiente podrán decir algo. Creo que hasta ahora esto es algo así como una especie de espada de Damocles. Es lo que se puede decir ahora. En algún momento, en el futuro, empezarán a hacer preguntas sobre si se aplica o no se aplica el principio y cómo se está aplicando. De momento, como se ha dicho anteriormente, nosotros hemos preparado un borrador, que no hemos enviado oficialmente todavía, y vamos señalando el estado en el que se encuentra la aplicación de España en términos generales. Esto es todo lo que puedo decir.

D. RAÚL ZORITA DÍAZ

Dirección General de Medio Ambiente de la Comisión Europea

Efectivamente, se ha pedido al Estado miembro que indique el estado de la situación y una posible evolución en el futuro. No me atrevo a confirmarlo pero lo digo en público, con el riesgo que conlleva, que en este momento y para los proyectos que se han enviado a Bruselas, y que ahí lo que se ha pedido al Estado miembro es que diga en qué estado se

encuentra la situación, creo que la financiación no vendrá disminuida. Ahora bien, en un momento determinado el principio de quien contamina paga, se va a ir implantado paulatinamente. No va a ser un golpe brusco, sino se va a ir implantando y se va a exigir cada vez más.

En principio, lo que se pretende es que con los ingresos que se pueden producir en aplicación del principio de quien contamina paga, por ejemplo con los cánones en el tema de depuración de aguas, se permita el tratamiento y no la inversión en sí. Lo cierto es que la idea que se tiene en la Comisión Europea es la de ir aplicando el principio poco a poco.

D^a GERMANA BORNAY RUIZ

Ministerio de Hacienda

Quería aclarar un poco el tema de la presentación de los proyectos. Desde el Ministerio de Hacienda no pedimos que sean proyectos ya iniciados sino todo lo contrario. Que sean proyectos nuevos. Lo que decimos es que sean proyectos lo

suficientemente maduros para que luego no planteen ningún problema a la hora de llevarlos a cabo. Como somos el Ministerio de Hacienda, tenemos que cuidar mucho que la financiación esté perfectamente controlada.

Respecto a este aspecto, y en el tema de los Fondos Estructurales, una vez aprobado el proyecto vamos a considerar elegibles los gastos efectuados desde el 1 de enero del año 2000, que es el período de elegibilidad. En el momento en que empiecen a llegarnos certificaciones de las entidades locales nosotros, de manera inmediata, vamos a transferir los fondos, si es que no hay ningún cambio previsto. Quiero matizar que el tema de los flujos financieros se ha modificado muy sustancialmente en los Reglamentos y que, inicialmente por las noticias que tenemos, la Comisión no está dispuesta a que haya ninguna prórroga. En eso es taxativa. Si tienes una anualidad y así planteas el proyecto, te lo han aprobado de acuerdo con una anualidad. Simplemente te dan dos anualidades más para pagar y eso es una cosa que está aprobada en el propio Reglamento. Debíamos de pensar que no va a asistir ninguna posibilidad de que nos amplíen el plazo.

5. PONENCIAS. TERCERA PARTE

MODERADOR: D. JOSÉ ÁLVAREZ DÍAZ

COORDINADOR DE PROGRAMAS
DIRECCIÓN GENERAL DE CALIDAD Y EVALUACIÓN AMBIENTAL

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE



De izquierda a derecha, Soledad Perlada, Javier Rodríguez-Navoa, Luis Ciro Pérez, Antonio Gutiérrez, Rosaura del Val y José Álvarez Díaz.

TRANSPORTE Y MOVILIDAD URBANA: EL FACTOR ENERGÉTICO Y MEDIOAMBIENTAL

D. LUIS CIRO PÉREZ FERNÁNDEZ

*INSTITUTO PARA LA DIVERSIFICACIÓN Y
AHORRO ENERGÉTICO (IDAE)*

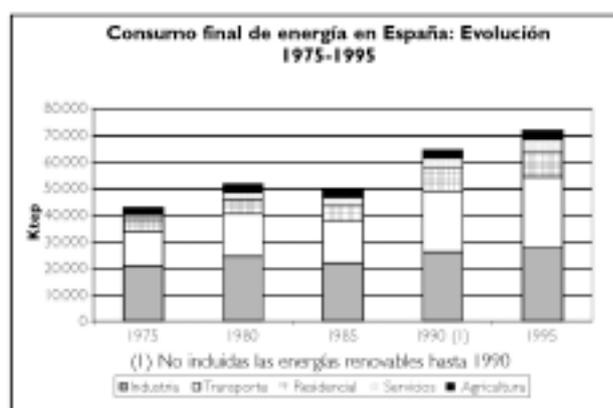
Ministerio de Ciencia y Tecnología



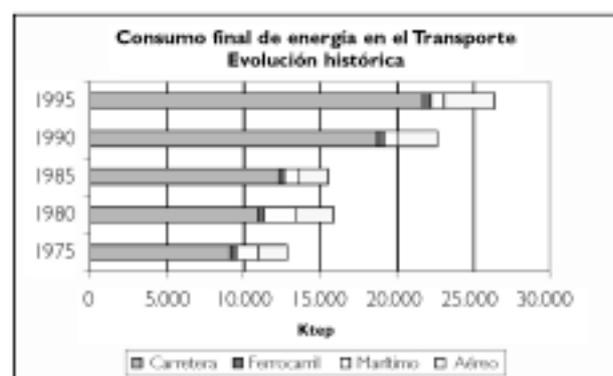
En esta ponencia voy a tratar la evolución que ha seguido el consumo de energía en el transporte, sus perspectivas futuras, el peso que tiene el transporte urbano y las consecuencias medioambientales que se derivan, así como algunas medidas de posible aplicación.

Desde hace un cuarto de siglo el transporte ha ido ganando continuamente peso en la estructura de consumo energético. Hace 25 años, la industria representaba prácticamente la mitad del consumo final de energía en nuestro país - el 49% -, mientras que el transporte suponía el 30% de ese consumo. Pero ya hace años que el transporte viene ocupando, junto con la industria, el primer lugar, y se encuentra por encima de la industria si se excluyen los usos no energéticos. En los datos que presento, la industria recoge los consumos de energía para usos como materia prima: etileno para derivados plásticos, asfaltos, etc, lo que hace que su consumo se encuentre igualado con el del transporte, pero excluyendo esos usos, el transporte consume más energía que la industria.

Dentro del sector, la carretera es absolutamente predominante. Esto es algo que está pasando en todo Occidente, pero en España todavía es más acusado. Actualmente la carretera absorbe aproximadamente el 80% del consumo de energía del sector y además su participación es creciente. Entre 1975 y 1985 se producen dos pautas muy diferenciadas: en el primer quinquenio, de crecimiento de energía y, en el segundo, no sólo de contención, sino incluso de reducción, afectando a todos los sectores. No hay que olvidar que entre 1975 y 1985 España vivió años de recesión económica permanente. En 1975, además, estaba reciente la primera crisis del petróleo y en 1979-1980 se produjo la segunda, lo que junto a otros factores, influyó decisivamente para esa reducción de consumos. Sin embargo, la carretera, a pesar de la reducción en todos los sectores y en los demás modos, siguió ganando terreno. Después, llegaron años de crecimiento, con una explosión del consumo que continúa y una carretera que sigue ganando peso dentro de la estructura general.



Fuente: MINER (Secretaría de Estado de Industria y Energía)



Fuente: MINER (Secretaría de Estado de Industria y Energía)

Como el consumo de energía tiene importantes consecuencias ambientales y, en concreto, es el principal responsable de la emisión de dióxido de carbono - CO_2 - que, a su vez, es el principal gas de efecto invernadero, no sólo interesa analizar lo que ha ocurrido en los años pasados, sino intentar atisbar por donde pueden ir las cosas en el futuro. Con ese objetivo, hemos simulado recientemente dos escenarios de energía y CO_2 hasta el año 2010, desde el Grupo de Prospectiva Energética en el que además del IDAE, han participado la Subdirección General de Planificación Energética, del antiguo Ministerio de Industria y Energía, actualmente dependiente de la Dirección General de Política Energética y Minas del Ministerio de Economía, y la Subdirección General de Análisis y Programación Regional y Sectorial, del antiguo Ministerio de Economía y Hacienda, actualmente dependiente de la Dirección General de Presupuestos del Ministerio de Hacienda. A finales de 1997 se había completado un primer trabajo con la simulación de un escenario hasta el año 2020 y entre el año pasado y el presente se han llevado a cabo los dos nuevos escenarios, denominados Escenario Tendencial y Escenario Ahorro Base. En cada uno de ellos, se ha evaluado, en primer lugar, el consumo final de energía, seguido del consumo de los sectores transformadores y, por último, las emisiones asociadas de CO_2 .

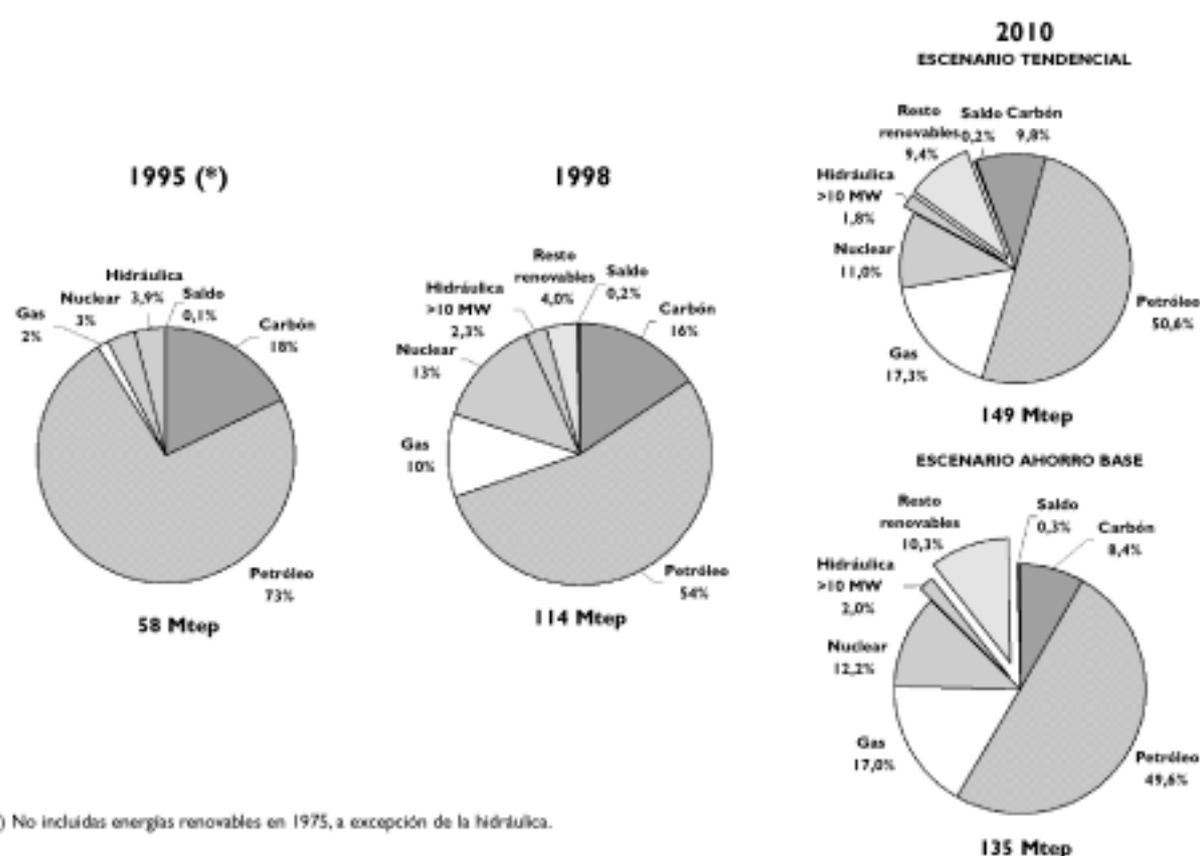
Los consumos en los dos escenarios apuntan a un crecimiento significativo, especialmente en el Escenario Tendencial, que representa continuidad en actuaciones de eficiencia. Por su concepción, no se proyectan directamente los consumos pasados, pero sí las pautas, así como el tipo de políticas de eficiencia energética y de protección medioambiental. Por su parte, el Escenario Ahorro Base supone y requiere cambios importantes en las pautas de consumo y en la integración de políticas, en concreto, en integración de políticas de eficiencia energética y de medio ambiente en otros sectores.

Por lo que se refiere a la evolución de consumos en el último cuarto de siglo, mientras en 1975 el petróleo representaba las tres cuartas partes de nuestro consumo primario, en 1998 la participación del petróleo había descendido a poco más de la mitad, habiéndose producido una diversificación significativa de fuentes entre esos años: penetró el gas natural, se desarrolló la nuclear y, de forma moderada, algunas energías renovables. Entre 1975 y 1998 el consumo de energía primaria se duplicó en España, al pasar de 58 millones de toneladas equivalentes de petróleo - tep - a 114 en 1998. En 1999, ha sido de 119 millones de tep.

Desde 1973 hasta 1980 la intensidad energética, es decir, el consumo de energía por unidad de PIB, estuvo creciendo continuamente. Sólo a partir de 1980, en años de recesión económica, tras la segunda crisis del petróleo y con un precio del dólar creciente - que en 1985 alcanzó valores similares a los actuales, pero que no se han registrado en otros periodos históricos -, comenzó a reducirse la intensidad energética. La crisis, el precio del dólar y la adopción de medidas alrededor de 1980 propiciaron ese descenso de la intensidad energética, que se mantuvo durante casi toda la década, hasta que, a finales de los ochenta, en años de fuerte crecimiento económico, cuando la cotización del dólar había bajado y los precios del petróleo estaban en un nivel relativamente bajo, se hacía difícil aplicar medidas que consiguieran reducir los consumos.

Los dos escenarios recientemente simulados arrojan para el año 2010 unos consumos de 149 millones de tep en el primero de los casos, en el Escenario Tendencial, y de 135 millones de tep en el Escenario Ahorro Base, ambos con reducción de la intensidad energética durante la próxima década. Resulta difícil pensar que se consigan menores niveles de consumo que los resultantes en el

EVOLUCIÓN Y PERSPECTIVAS DEL CONSUMO DE ENERGÍA PRIMARIA EN ESPAÑA POR FUENTES



Fuente: Elaboración IDAE con datos de MINER, IDAE y Grupo de Prospectiva Energética IDAE-MINER-MEH

escenario de ahorro y ello tiene sus implicaciones sobre las emisiones de CO₂. En los dos escenarios se ha considerado que se desarrolla por completo el Plan de Fomento de las Energías Renovables aprobado a finales del año pasado, que prevé un fuerte desarrollo de las mismas y pretende que en el año 2010 estas fuentes supongan el 12% de nuestro consumo de energía primaria, cuando actualmente representan alrededor del 6%.

En lo relativo a las emisiones de CO₂, es necesario señalar que el 92% del total de estas emisiones proviene del consumo de energía, a la vez que el CO₂ de origen energético representa las dos terceras partes de las emisiones de los seis gases, o grupos de gases, de efecto invernadero controlados por el Protocolo de Kioto - CO₂, CH₄, N₂O, HFC, SF₆ y PFC -, una vez ponderados por su potencial de calentamiento global a 100 años, y que los compromisos derivados del Protocolo obligan a la Unión Europea a una reducción del total de emisiones de esos gases - considerados globalmente - del 8% en 2008-2012, con respecto a 1990. Con el

reparto intracomunitario de la carga, a España se le permite aumentar las emisiones un 15% en ese periodo.

Los resultados del Escenario Tendencial arrojan un crecimiento de las emisiones de CO₂ de origen energético del 48% en el año 2010 con respecto a 1990, y el transporte aumenta sus emisiones un 73% en ese periodo. A la luz de los compromisos derivados de Kioto, la adopción de urgentes e importantes medidas en el sector transporte resulta básica.

El Escenario Ahorro Base, además de contemplar, como el otro escenario, el desarrollo completo del Plan de Fomento de Energías Renovables, supone y requiere una sensible intensificación de las medidas de eficiencia energética y protección medioambiental, dando lugar a niveles significativamente inferiores a los del Escenario Tendencial de consumo y emisiones de CO₂ en todos los sectores. Las emisiones de CO₂ que se derivan de este escenario crecen un 28% - un 47% las del transporte - en el año 2010 con respecto a 1990.

El hecho de que ambos escenarios consideren en sus hipótesis que se alcanzan los ambiciosos objetivos de energías renovables del mencionado Plan, que evita la emisión a la atmósfera de un importante volumen de emisiones de CO₂ - entre 19,5 y 41,5 millones de toneladas anuales en 2010, según se evalúen las emisiones evitadas por la generación de electricidad con renovables, con relación a las que se producirían de generar esa electricidad en centrales de ciclos combinados a gas natural o con relación a centrales convencionales de carbón -, tiene un efecto ya descontado en el crecimiento de emisiones de ese gas en los dos escenarios simulados de entre 9 y 20 puntos porcentuales en el año 2010.

Es necesario resaltar que no parece probable reducir los consumos de energía por debajo de los resultantes en el escenario de ahorro, que ya supone un crecimiento muy contenido durante la próxima década. El crecimiento de emisiones por debajo de ese 28% podría buscarse, bien por mayor desarrollo de las energías renovables que el previsto, bien por mayores sustituciones hacia formas más eficientes -cogeneración y ciclos combinados- y hacia combustibles más limpios en la generación de electricidad.

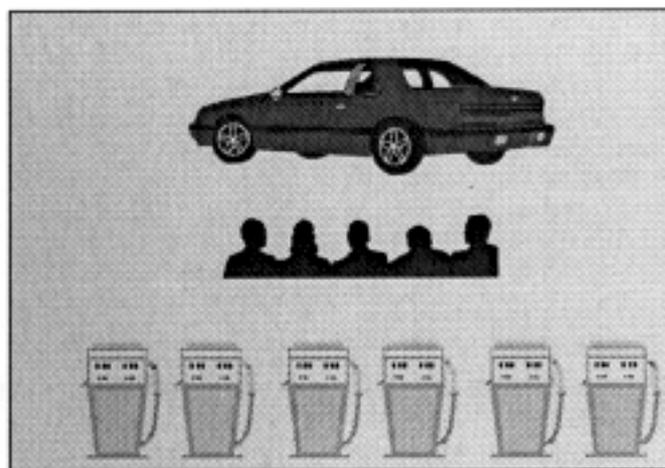
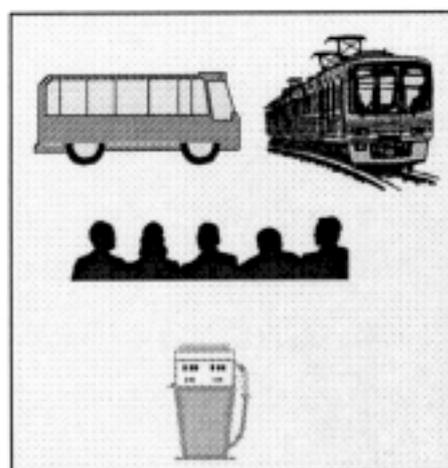
Por lo que respecta a la carretera, el transporte urbano tiene una importancia decisiva en el consumo y en las emisiones. Si la carretera absorbe el 80% de la energía del sector, cerca de la mitad del consumo por carretera tiene lugar en ámbitos urbanos. Por otro lado, el concepto de la movilidad urbana está cambiando. El crecimiento de los núcleos de población alrededor de las ciudades hace que los límites de esas ciudades sean difusos y cambiantes, y la utilización del coche cada vez más intensiva, siendo este modo de transporte el principal responsable de las emisiones del sector en las ciudades. Señalemos que para transportar la misma cantidad de personas el vehículo privado consume seis veces más energía que el transporte público.

Son muchas las emisiones derivadas del transporte: no sólo CO₂, sino también monóxido de carbono - CO -, NO_x, SO₂, compuestos orgánicos volátiles, partículas, ozono, etc. Todas con diferentes efectos sobre la salud y el medio ambiente, y el CO₂, con efectos importantes sobre el calentamiento del planeta.

Para abordar los problemas de congestión y medio ambiente derivados del transporte en

TRANSPORTE Y MOVILIDAD URBANA

- Concepto cambiante de movilidad urbana
- Ámbitos urbanos: La mitad del consumo de energía en transporte por carretera y el 40% del sector.



Emisiones	Origen	Efectos
CO₂	Reacciones combustión	Efecto invernadero
CO	Combustión incompleta	Tóxico
NO_x	N ₂ + O ₂ (aumento T)	Daño para la salud
SO₂	Combustión	Lluvia ácida
COV	Combustión deficiente	Irritaciones. Cancerígeno
Partículas	Combustión	Tóxicas. Cancerígenas
Ozono	Contaminante secundario	Irritaciones

ámbitos urbanos, hay que diferenciar dos tipos básicos de actuaciones: uno dirigido a cambiar las formas de movilidad y otro dirigido al consumo de los vehículos.

Sobre las formas de movilidad es importante la sensibilización sobre los efectos producidos por el tráfico, que cada vez se conozca en mejor medida el daño medioambiental que supone la utilización de cada tipo de energía y cada modo de transporte, porque la energía es un bien absolutamente necesario para el desarrollo económico y social pero, a su vez, su consumo representa una importante agresión al medio ambiente y constituye la principal injerencia humana en el sistema climático.

Por lo que se refiere al transporte público, su continua mejora y ampliación es un elemento básico para la movilidad y el medio ambiente urbanos, cuya agilidad depende, en buena medida, de las facilidades de que disponga para su circulación y la posibilidad de utilización de plataformas exclusivas para ese tipo de transporte.

El transporte público se encuentra ante el reto permanente de disuadir a algunos o a muchos de los usuarios habituales del transporte privado de su utilización, y eso, aparte de las limitaciones que en cada caso puedan existir, supone ofrecer mayores y continuas ventajas, especialmente en cuanto a disponibilidad y calidad, que son factores básicos para un uso más extendido. Mientras el sector del automóvil asiste a una revolución en los vehículos que fabrica, con nuevos equipamientos, incrementos de potencia, mayor comodidad y seguridad, el transporte público que, sin duda, ha mejorado y mucho en la mayoría de las ciudades españolas en

los últimos años, está continuamente sometido al reto de irse adaptando a una demanda cambiante.

Otra actuación importante que no afecta al tráfico, pero es fundamental para mitigar consumo y emisiones, se refiere a las medidas de información dirigidas a la adquisición de vehículos, que van a estar circulando, consumiendo y emitiendo durante varios años. Todos los días se toman millones de decisiones que afectan al consumo de vehículos, pero algunas de ellas son especialmente importantes porque son las que se adoptan cuando se va a comprar un coche. Pocas veces, a la hora de comprar un vehículo privado, se dispone de información suficiente sobre el consumo de los diferentes vehículos, a pesar de que hay diferencias importantes entre coches de la misma categoría.

Los acuerdos de la Comisión Europea con la Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles - ACEA - prevén una reducción sustancial de las emisiones de CO₂ en los turismos hasta el año 2008, para llegar en ese año a 140 gramos de CO₂ por km -reducción del 25% con respecto a 1995 - como media de los vehículos vendidos en ese año. Acuerdos similares se han adoptado con las asociaciones japonesa y coreana.

Un aspecto muy importante es la información al consumidor y el etiquetado de vehículos. En este sentido se orienta la Directiva 1999/94/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la información sobre el consumo de combustible y sobre las emisiones de CO₂ facilitada al consumidor al comercializar turismos nuevos, Directiva que ha de transponerse a las respectivas legislaciones de los Estados de la Unión Europea no más tarde del 18 de

enero de 2001, y prevé el etiquetado de los turismos nuevos que se pongan a la venta. La forma en que se lleve a cabo la información y el etiquetado puede tener una influencia muy importante en la adquisición de vehículos.

Para terminar, quisiera mencionar algunas de las actividades que en el ámbito del transporte urbano - algunas afectan a todo el transporte - se impulsan desde el IDAE:

- Promoción del gas natural en autobuses en diversas ciudades. En Madrid, actualmente hay 50 unidades que contribuyen a la mejora del medio ambiente y a las que próximamente se incorporarán otras 20.
- En relación con los biocarburantes, por un lado, se han llevado a cabo durante un año algunas pruebas piloto en autobuses de la EMT de Madrid a partir de aceites de girasol, con resultados satisfactorios, por lo que está prevista su continuidad. Por otro lado, en el presente año se ha puesto en marcha la planta de producción de bioetanol de Cartagena, con una capacidad para producir 80.000 toneladas anuales de etanol - alrededor de 50.000 tep -. Igualmente, se encuentra en proyecto la creación de otra planta de biocarburantes - biodiesel - en Reus a partir de aceites vegetales usados. A este respecto, el Plan de Fomento de las Energías Renovables en España 2000-2010 prevé una

contribución de los biocarburantes de 500.000 tep anuales al final de ese periodo, en sustitución de carburantes de origen fósil.

- En relación con el coche eléctrico, el pasado año se llevó a cabo una campaña de promoción y difusión durante 9 meses, en colaboración con Iberdrola, Unión Fenosa y el fabricante de Citroen y Peugeot. La aceptación general fue buena aunque se puso de manifiesto la necesidad de acuerdos entre las administraciones, empresas y suministradores para hacer frente a las limitaciones logísticas y de precio actualmente existentes.
- Campaña con Repsol durante 6 meses para el adecuado mantenimiento de vehículos.
- Junto al Ministerio de Medio Ambiente, organización en España de "La ciudad sin mi coche", celebrada el pasado 22 de septiembre, con resultados muy positivos.
- Acuerdo con la Dirección General de Tráfico - DGT - para la formación a futuros conductores en conducción económica.
- Promoción de la Directiva sobre etiquetado de turismos nuevos antes mencionada.
- Planes de transporte y campañas de mejora de la movilidad urbana con diversos ayuntamientos españoles - Granada, Gijón y Tres Cantos -.

PROYECTO EUROPEO "La ciudad sin mi coche"

D^a MARÍA SOLEDAD PERLADO HERGUETA

DIRECCIÓN GENERAL DE CALIDAD Y
EVALUACIÓN AMBIENTAL

Ministerio de Medio Ambiente



El proyecto europeo "La ciudad sin mi coche", se encuadra dentro del desarrollo sostenible y, en este caso, el desarrollo sostenible en la ciudad y en la necesidad de conseguir unas ciudades más habitables y más saludables.

¿Por qué surge un proyecto de esas características? Porque tenemos constancia, por numerosas encuestas que se han hecho a nivel de toda la Unión Europea, de que los europeos están preocupados por los problemas crecientes de movilidad urbana, de contaminación del aire y de aumento del ruido. Algunos datos que justifican esta preocupación son los siguientes. Más del 50% de las emisiones de los agentes contaminantes de óxido de nitrógeno y monóxido de carbono proceden de los vehículos de transporte por carretera y al 25% de los ciudadanos europeos les molesta el ruido del tráfico. Y lo que es bastante importante en el tema del consumo de energía, el índice de crecimiento anual de consumo de energía es del 4%, lo que hace que este consumo se duplique cada 20 años.

En el marco legal en el que nos movemos, la Unión Europea ha adoptado la Directiva Marco

sobre Calidad del Aire del año 1996 y, actualmente, está preparando una Directiva sobre el ruido. También tenemos los programas de AutoOil que establecen requisitos para carburantes y vehículos. Todo esto ha hecho que en numerosos países, durante los años 90, se hayan iniciado actuaciones y promovido iniciativas que tenían como fondo la utilización más racional del vehículo privado y el fomento del uso del transporte público. En el Reino Unido, en Alemania, y en Italia, durante los años 90, se han hecho experiencias de este tipo. En el año 1998 el Ministerio francés de Planificación del Territorio y el Medio Ambiente lanzó una operación nacional para que el día 22 de septiembre se estableciera como día para la utilización racional del vehículo privado. Fue dentro de Francia un éxito bastante rotundo y el año 1999 se celebró, además de en Francia en Italia, en 92 ciudades, y en el cantón de Ginebra.

En España, la zona donde se celebró este día fue en Cataluña. Se realizó como jornada de autorreflexión y tuvo bastante éxito y seguimiento. Además, se estableció una Comisión de Coordinación en toda la Comunidad Catalana en la que participaban la Comunidad Autónoma, los

Ayuntamientos, las Diputaciones, y organizaciones sociales y ciudadanas interesadas en el tema.

Todas estas premisas que acabo de contar encajaban dentro de las prioridades de la Unión Europea en cuanto a movilidad, en cuanto a transporte urbano y calidad de vida en la ciudad, por lo que la Unión Europea adoptó como proyecto el día de "La ciudad sin mi coche", el 22 de septiembre, y lo implantó para su celebración en todos los Estados de la Unión Europea. Fue aprobado el año pasado por el Parlamento Europeo y está apoyado para el año 2000 por el programa LIFE. El pasado mes de febrero, ministros y altos cargos de los diferentes Estados miembros de la Unión Europea firmaron una declaración de apoyo al proyecto europeo "La ciudad sin mi coche" en Bruselas. Por parte española lo firmó el Secretario General del Ministerio Medio Ambiente.

Este proyecto europeo se desarrolla a través de unos objetivos, unas condiciones de participación, una coordinación del proyecto, unas actuaciones, un informe final y unas recomendaciones que los coordinadores dan a todos los participantes en el proyecto.

¿Qué objetivos generales tiene?. Aumentar la conciencia pública sobre el aumento, valga la redundancia, de la contaminación en nuestras ciudades y el excesivo consumo de recursos energéticos. Y reafirmar otras alternativas de movilidad urbana, como pueden ser ciclistas, transporte público, peatones, coches compartidos, etc.

Hay un objetivo concreto que es el uso racional del vehículo privado. Con este proyecto no se trata de ir contra el uso del coche ni demonizar el vehículo privado. Se trata de que lo utilicemos racionalmente y no solamente desde el punto de vista medioambiental, sino desde el punto de vista económico. Como estamos viendo últimamente, los carburantes están subiendo muchísimo y la rentabilidad de coche privado en la ciudades es muy baja porque nos cuesta muy caro. Además, se ha demostrado que más de la mitad de los viajes motorizados en Europa son menores de 3 kilómetros. En esa distancia sería muy saludable que los ciudadanos europeos que no estuvieran mermados en sus capacidades físicas pudieran pasear o tomaran el transporte público.

¿Qué se pretende?. El uso masivo del transporte público y mostrar otras prácticas de movilidad humana. Todo esto potenciando comportamientos compatibles con el ahorro de energía y la disminución de emisiones contaminantes.

¿Qué objetivos finales tiene el proyecto?. Sensibilizar a los responsables políticos y a los ciudadanos en la necesidad de cambiar los hábitos de movilidad en las ciudades. Nos debemos de concienciar de que nuestros hábitos no son sostenibles y no son adecuados para tener la ciudad que tanto deseamos. Independientemente de las actuaciones que hagan las administraciones públicas, en este caso los ayuntamientos, los ciudadanos somos los que debemos mentalizarnos y cambiar nuestros hábitos de movilidad en la ciudad. Con todo esto lo que se pretende, como utopía final de este proyecto, es una mejora del medio ambiente urbano y una mejora en la calidad de vida de las ciudades.

¿Cuáles son las condiciones de participación en este proyecto?. Firmar la carta europea común a toda la Unión. Es una carta de compromiso que se firma por el responsable del Ayuntamiento, informar a los coordinadores de la firma de esta carta enviándole una copia o un original y respetar la fecha límite de adhesión que era el 15 de julio del 2000. La coordinación europea se lleva a través de la Agencia francesa ADEME que es una agencia de la energía homóloga del IDAE.

Esta coordinación se ha desarrollado en reuniones a las que han asistido los representantes de los 15 Estados miembros. Se han diseñado y se han adoptado elementos de comunicación comunes. También se han adoptado elementos de evaluación comunes para que todo tuviera un resultado común, porque el éxito del proyecto está en que todo se hiciera el mismo día y se hicieran actuaciones que se pudieran evaluar con los mismos criterios. En España, la coordinación la hemos llevado conjuntamente entre el Ministerio de Medio Ambiente, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, y el Instituto para Diversificación y Ahorro de la Energía - IDAE -. Para ello se ha firmado un convenio de colaboración que cubre todos los aspectos técnicos del proyecto, además de todos los gastos que se han podido derivar de este compromiso.

¿Cuál es la misión de esta coordinación nacional?. Fundamentalmente una función

impulsora y participativa, garantizando la coherencia del mensaje, común en todos los sitios y en todos los Ayuntamientos. Para ello hemos transmitido esta documentación generada en Europa y la hemos traducido al castellano y a los tres idiomas oficiales de España, euskera, gallego y catalán, junto con la promoción nacional del proyecto y unas actuaciones concretas.

Teniendo en cuenta que los protagonistas son las ciudades y sus habitantes, los coordinadores, cualquiera que seamos, tenemos que apoyar las actuaciones de los Ayuntamientos. La promoción del proyecto que ha realizado la coordinación nacional se ha materializado en la definición de una metodología común en la promoción y publicitación del proyecto, en facilitar la participación de las ciudades con todo tipo de información y documentos que hacían factible su participación, y en la difusión de las herramientas técnicas y de comunicación comunes a toda Europa.

Para llevar a cabo esta coordinación, el inicio fue la convocatoria de unas reuniones plenarias a las ciudades capitales de provincia y grandes ciudades de España, con representantes de Ayuntamientos y también con representantes de alguna Comunidad Autónoma y de la FEMP. Este Pleno de ciudades creó un Comité Técnico que ha establecido los criterios de homologación de toda la documentación europea a nivel de validación de los resultados. También se han realizado reuniones con sectores sociales como Sindicatos, Asociaciones y ONG, dándoles la información básica del proyecto y pidiendo que entre sus ámbitos de competencia impulsaran y apoyaran el proyecto.

Hemos realizado también, además del sitio específico en INTERNET que existe en la Unión Europea - www.22september.org - un sitio específico en INTERNET en el Ministerio de Medio Ambiente y en el IDAE, donde aparece toda la documentación que hemos aportado y todos los datos últimos sobre el proyecto.

A partir de este momento tenemos que realizar la evaluación de todas las ciudades adheridas al proyecto y que suman 215 Ayuntamientos. Se les ha mandado documentos "pre - día 22 de septiembre" y "post - 22 de septiembre", para que nos manden los resultados. La coordinación nacional hace una evaluación directa de nueve ciudades que han sido

elegidas por el Comité Técnico: Barcelona, Sevilla, Gijón, Valladolid, Murcia, Santa Cruz de Tenerife, Pamplona, Castellón y Ciudad Real. Una vez que tengamos el informe realizado con todos los datos de todas las ciudades españolas participantes en el proyecto, haremos la presentación de resultados a nivel estatal y europeo.

A nivel estatal, la presentación, se hará aproximadamente hacia el 14 de diciembre de 2000 y se va a estructurar en tres áreas: área de aceptación del ciudadano; área de las emisiones a la atmósfera; y área de la intensidad de ruido producido. Luego habrá una presentación de resultados a nivel europeo con todos los países conjuntamente con el informe nacional de España. Después haremos una relación de ciudades que hayan realizado actuaciones siguiendo las directrices de los documentos de evaluación. Vamos a hacer un catálogo de actuaciones realizadas por los Ayuntamientos para que sirvan de guía para posteriores ediciones a los municipios.

Las recomendaciones generales sugeridas a las ciudades para que afronten este proyecto, es que busquen nuevos medios para satisfacer la movilidad y, en todo caso, que procuren evitar las restricciones. Las ciudades tienen autonomía para realizar sus actuaciones de acuerdo con sus características, porque no es lo mismo una ciudad costera que una ciudad montañosa, una ciudad del interior pequeña que una gran ciudad como puede ser Barcelona. Potenciar la difusión del proyecto es muy importante entre los escolares y los responsables educativos, porque el futuro está entre los escolares y ellos son los que se tienen que concienciar.

Es importante que los Ayuntamientos aprovechen una jornada como ésta para presentar nuevas actuaciones municipales y, sobre todo, conseguir actuaciones permanentes. Este es uno de los objetivos básicos del proyecto. No es conveniente el transporte público gratuito, según nos han dicho algunos Ayuntamientos que han hecho esta experiencia y que no ha sido positiva.

En resumen, lo que queremos es un cambio de mentalidad del ciudadano, una participación de toda la sociedad con especial atención de los comerciantes porque es un sector muy sensible a todas estas alteraciones dentro de la movilidad de las ciudades. No es una celebración de un día, sino un

día de reflexión sobre nuestros cambios de movilidad y sobre todo de búsquedas imaginativas para poder llevarlos a cabo.

Y ahora rápidamente les voy a dar unos datos provisionales. Han participado 26 países no solamente la Unión Europea sino también Estados como Israel, Argentina, Eslovenia, Eslovaquia, Rumanía, etc., con un total de 825 ciudades, de las cuales 215 municipios han sido españoles. Según estimaciones provisionales del IDAE respecto a este día, parece ser que se ha ahorrado la energía equivalente a 6,9 millones de litros de gasolina y gasóleo, dejándose de enviar a la atmósfera 17,19 millones de kilogramos de dióxido de carbono. El

tráfico se redujo entre un 11% y un 46% - según los responsables de tráfico, una reducción del 10% en una ciudad colapsada se nota apreciablemente -. Se redujo el nivel de ruido, y la ocupación media del transporte público aumentó en un 10%.

Es posible reducir el tráfico, es posible la disminución de la contaminación y del ruido, es posible la colaboración de sectores sociales políticos y sindicatos y organizaciones porque lo hemos podido comprobar. Y es posible debatir sobre este tema que es lo más positivo de este proyecto. Lo que tenemos que intentar conseguir son actitudes ciudadanas sostenibles para mejorar un poco este medio ambiente que a todos nos trae un poco de cabeza.

**EL FERROCARRIL
Y LA CONEXIÓN DE
NÚCLEOS URBANOS
CON EL MENOR IMPACTO**
**Una experiencia en
la ciudad de Ourense**

**D. JAVIER RODRÍGUEZ – NOVOA
GONZÁLEZ**

*CONCEJAL DELEGADO DEL ÁREA
DE RÉGIMEN INTERIOR*

AYUNTAMIENTO DE OURENSE



Obviamente no voy a hablar de los trenes de alta velocidad, ni de velocidad media, ni de esa interconexión regional entre nuestras ciudades. Les voy a hablar de un proyecto que tiene la ciudad de Ourense en base al ferrocarril. Si les hiciera una descripción muy breve de cómo es el ferrocarril en mi municipio seguramente coincidiría con otros muchos municipios de toda España: líneas con más de 100 años de antigüedad que apenas han sido modificadas, que fueron pensadas para el carbón y que hacen que los trenes no sean competitivos en tiempo y que la gente descarte el ferrocarril como medio de transporte.

Pónganse en la piel del alcalde de una capital de provincia del interior, del extra-radio de esta Península Ibérica, que vive en esta ciudad en declive del interior de España, que es una ciudad cuyos golpes de desarrollo se han basado en grandes inversiones en infraestructuras. Un día está soñando y esa gran infraestructura por la que quiere pasar a la historia en la mente de sus conciudadanos es un Metro. Y, verdaderamente, ¿cuánta inversión necesitamos para instalar un Metro en nuestra ciudad? ¿50.000 millones de pesetas? Desde luego, si nos dirigimos al Ministerio de Fomento pidiéndole

50.000 millones para un Metro no se reirán de nosotros pero nos dirán que el impacto ambiental es tan grave que no podríamos hacer esta inversión en una forma adecuada. Si además eres el alcalde de una ciudad con 2.000 años de historia y cada vez que levantas el pavimento de una calle te aparece un resto arqueológico, el horadar tu ciudad se hace complejo.

Pero resulta que la solución la teníamos delante y nunca la habíamos visto. En la ciudad de Ourense hay cuatro líneas de ferrocarril: la línea que viene por Monforte - León y la línea que viene por Puebla de Sanabria - Zamora y enlaza con la Ruta de la Plata. Después, otras dos líneas de enlace hacia las Rías Bajas y enlace hacia Santiago y las Rías Altas. Porque la gran ventaja competitiva de Ourense, dentro de nuestra Comunidad Autónoma, es que somos el paso natural para acceder al resto de Galicia. Como todas las ciudades del interior somos una ciudad que en el último siglo ha multiplicado por diez su población. En las últimas cinco décadas ha pasado de 35.000 a 113.000 habitantes y siendo la entrada natural a Galicia por ferrocarril y teniendo este crecimiento brutal, como podrán comprender, de cinco barrios

en los que podríamos definir nuestra ciudad por cuatro pasa el ferrocarril. Muchas veces incluso es una barrera arquitectónica que impide el enlace entre barrios. Como si hubiera una montaña o un río en el medio.

Basándonos en esto le hemos propuesto a RENFE, y nos lo ha aceptado, generar un Metro de superficie en nuestra ciudad. Casi todas las líneas férreas que pasan por nuestra ciudad y nuestros barrios pasan al lado de los polos de atracción de

posibles pasajeros :la Universidad, el complejo hospitalario, cinco polígonos industriales incluido el Parque Tecnológico de Galicia, la zona administrativa, etc. El planteamiento es que mediante una inversión mínima de 50 millones de pesetas, más dos trenes lanzaderas diesel -o eléctricos porque está electrificada una de las líneas - se generarían dos líneas de Metro aprovechando el trazado actual del ferrocarril. Esta actuación, sin duda, contribuirá a descongestionar el intenso tráfico privado que actualmente soporta la ciudad de Ourense.

**GESTIÓN MUNICIPAL
DE LOS RESIDUOS
DEPOSITADOS EN LAS
INSTALACIONES DE
RECEPCIÓN DE LOS
PUERTOS PESQUEROS:
CONVENIO "MARPOL"**

**D. ANTONIO GUTIÉRREZ
GONZÁLEZ**

DIRECCIÓN GENERAL DE PESCA

Comisión Europea.

D^a ROSAURA DEL VAL IZQUIERDO

*DIRECCIÓN GENERAL DE ESTRUCTURAS
Y MERCADOS PESQUEROS.*

Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.



D. Antonio Gutiérrez González

Debo plantearles nuestra ponencia desde el punto de vista comunitario y por ello voy a hacer referencia en principio al Artículo 6 del Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea que establece el principio sobre el cual los requisitos relativos a la protección del medio ambiente deben integrarse en la definición y en la apreciación de las políticas y las actividades comunitarias que se refiere el Artículo 3, especialmente con vistas al fomento de un desarrollo sostenible.

Esto obviamente se aplica a todas las políticas comunitarias y, por tanto, a la de pesca. La interacción entre la pesca y los ecosistemas marinos debe integrarse por consiguiente en la política pesquera común, que como ustedes saben es una política comunitaria de aplicación directa y cuyo Reglamento es de aplicación directa en todo el territorio de la Comunidad.

Nuestra Normativa se debe transcribir directamente en las legislaciones nacionales de los Estados Miembros. Por ello, la Comisión Europea, sensibilizada sobre los problemas del medio

ambiente, ha hecho una Comunicación al Consejo y al Parlamento Europeo en la cual reconoce las implicaciones que tiene el medio ambiente en la política pesquera común. Y aunque esta comunicación es muy amplia y toca diversos aspectos sobre la actividad pesquera propiamente dicha, también reconoce la identidad de los objetivos fundamentales de la gestión pesquera y de la conservación de la naturaleza.

Este reconocimiento de la Dirección General de Pesca y la Dirección General de Medio Ambiente de la Comisión Europea ha mejorado la cohesión y la coordinación de esos dos sectores en sus respectivas competencias.

Los intereses convergentes entre esta política pesquera común y la política de medio ambiente constituyen para la Dirección General de Pesca un instrumento para organizar la pesca sostenible dependiente del mantenimiento y el establecimiento de los stocks. Todo esto dentro de las grandes líneas. Dentro de las prioridades de esta comunicación definidas se encuentra, por una parte, la gestión integrada de las zonas costeras a través de una serie de programas de demostración.

Por otra, la aplicación directa y la mejora de la formación y la información a través de la transparencia y de la formación de los profesionales de los sectores correspondientes.

Esto quiere decir que nadie mejor para aplicar las medidas de protección del medio ambiente que los que tienen que vivir de ese medio ambiente. Los proyectos de Comunicación destinados al público en general y con participación de las Organizaciones no Gubernamentales, profesionales de los sectores medioambientales representativos, etc. En este punto debo informarles que el Comité Consultivo de la Pesca, organizado recientemente, ha integrado como miembros activos del mismo a las organizaciones no gubernamentales de medio ambiente, tales como WWF, Greenpeace, etc. Y estas organizaciones colaboran en la información y promoción de la colaboración entre investigadores y demás.

Para nosotros esto es un punto clave porque tradicionalmente existía una separación entre lo que es el sector científico y la profesión. Nosotros ya intentamos argumentar este tipo de contactos y la confianza mutua entre las dos partes, porque unos son necesarios para los otros. En este contexto intervienen una serie de acciones y de actuaciones de organizaciones internacionales, derivadas de agencias de la Organización de las Naciones Unidas que, en definitiva y derivado de lo que conocemos como MARPOL se traduce en una serie de iniciativas para mejorar la interacción entre la política de pesca y el medio ambiente. Creo que en estos momentos lo mejor es que Rosaura del Val, representante de la secretaría General de Pesca Marítima nos ilustre sobre lo que significa MARPOL en todo este asunto.

D^a Rosaura del Val Izquierdo

La protección del medio marino es una de las grandes preocupaciones a nivel mundial, y tanto los políticos como los científicos y los gestores, están de acuerdo en que hay una serie de repercusiones muy directas y globales sobre la climatología, los sistemas acuáticos y su biodiversidad, la calidad de las aguas, etc. que van a repercutir en todos los Estados. En estos casos de repercusiones a nivel mundial se encuentran implicadas las organizaciones internacionales, quienes deben

tomar las riendas del asunto mediante la adopción de convenios y compromisos internacionales de carácter preventivo, al objeto de proteger lo que es un patrimonio de todos.

Si tenemos en cuenta que el litoral europeo suma 90.000 kilómetros de costa, de los cuales 8.000 aproximadamente son españoles, nos daremos cuenta de la importancia de proteger estos recursos naturales. Entre la variedad de factores que pueden incidir en la degradación del ecosistema marino una de ellas son los buques, el transporte marítimo y cualquier actividad que se lleve a cabo en el medio marino. Aproximadamente un 70% de la contaminación que hay en el mar se debe a actividades en la tierra, pero el otro 30% restante se debe al transporte marítimo o las actividades que se desarrollan en este medio. Se calcula que 600.000 toneladas anuales de petróleo y derivados de hidrocarburos se vierten a los océanos, bien sea por descuidos, por infracciones o por los trasvases y las operaciones habituales que se hacen en la mar.

El organismo internacional que se encarga de todas esas cuestiones es la Organización Marítima Internacional (OMI), es una agencia especializada de la ONU que, básicamente, se ocupa del tráfico marítimo, de las relaciones marítimas, de la contaminación y de la seguridad marítima. En el año 1973 se celebró una Conferencia Internacional sobre contaminación del mar; llegándose a un Convenio Internacional cuyo objetivo era prevenir la contaminación causada por los buques.

Posteriormente, en 1978, otra Conferencia Internacional instituyó el Protocolo del 78, que complementa el anterior. Los dos convenios juntos es lo que conocemos por convenio MARPOL 73/78.

Dentro de la OMI, el Comité de Protección del Medio Marino es el órgano que ha interpretado de modo uniforme el Convenio, introduciendo enmiendas y sistemas armonizados de reconocimiento y certificación. El citado Convenio consta de un articulado general y una serie de anexos, que constituyen el cuerpo técnico del Convenio y recogen cada una de las sustancias o materiales que, vertidos al mar, ya sea por su propia naturaleza o por la cantidad en la que se vierten, son potencialmente o realmente peligrosas para los ecosistemas marinos.

Los hidrocarburos, los plásticos, las aguas sucias, las basuras, descargadas en el mar causan un gran riesgo de contaminación y de degradación porque son bioacumulables, persistentes, o simplemente porque resultan nocivas para las condiciones vitales de los organismos marinos.

Ahora bien ¿Cuáles son los Anexos que contiene el convenio MARPOL? Aunque a los buques pesqueros no les afectan todos, por las propias condiciones de la actividad de los buques, que no transportan mercancías y se dedican simplemente a la extracción de organismos marinos, es conveniente recordarlos.:

- El Anexo 1 recoge todas las reglas para prevenir la contaminación por hidrocarburos y mezclas oleosas en general.
- El Anexo 2 se refiere a las reglas para prevenir la contaminación debida a las sustancias líquidas nocivas transportadas a granel.
- El Anexo 3 para aquellas sustancias transportadas en paquetes, contenedores, tanques, camiones, etc. por vía marítima.
- El Anexo 4 se refiere a las aguas sucias de los buques.
- El Anexo 5 es relativo a las basuras.
- El Anexo 6 recoge las normas para prevenir la contaminación atmosférica derivada de las actividades marítimas.

Evidentemente la flota pesquera está compuesta por buques de menor importancia y dimensión que la comercial. En este caso, ¿Qué tipo de residuos pueden esperar los puertos recibir de los buques pesqueros?, y por tanto ¿Qué tipo de residuos deben ser recogidos y tratados por los ayuntamientos en los que se encuentren situados tales recintos portuarios pesqueros?. Fundamentalmente se refieren al Anexo 1 (hidrocarburos), al Anexo 4 (aguas sucias) y al Anexo 5 (basuras). Lo esencial es que se prevean las medidas y estructuras necesarias en función del tipo de residuos que se van a recoger en los puertos y que deben gestionar y eliminar los ayuntamientos implicados. Hay una serie de criterios en función del tamaño del buque, de la distancia a la costa en cuyas proximidades se viertan estos residuos, así como del número de tripulantes y algunas otras características de carácter técnico que tienen que ver con los requerimientos del equipamiento con que debe

contarse a bordo del buque para su retención o tratamiento.

En general, en los buques pesqueros los criterios se basan en su diferenciación por su tonelaje: los que tienen más de 400 GT de arqueo y aquellos que son menores. Los grandes buques deben tener un equipo de separación o filtración de hidrocarburos relativo al mencionado Anexo 1 y un tanque para su retención. Los que tienen menos de 400 toneladas, que no están obligados a llevar este equipo, deben llevar un tanque para recepción de todas estas mezclas con la capacidad adecuada para recogerlas y depositarlas en los puertos. Por lo tanto, en estos casos, el problema está siendo trasladado a los puertos, que deben contar con las instalaciones adecuadas para recoger tales sustancias.

El Anexo 4 se refiere a las aguas sucias procedentes de desagües de inodoros, aguas residuales mezcladas con ellas, etc. Para los buques pesqueros, dependiendo de su capacidad y de su tamaño, se exige una instalación para tratamiento de estas aguas, que podrán de ésta forma ser evacuadas a cualquier distancia de la costa, o bien un equipo que las desmenuce y desinfecte. En último caso, a la flota pesquera se le exigen unos tanques de retención a bordo para estas aguas sucias, con capacidad suficiente para recoger todas las generadas en la actividad pesquera, al objeto de que se viertan al atracar en los puertos pesqueros, o en condiciones muy específicamente reguladas por la administración, puedan verterse al mar .

Respecto a las basuras que en muchas ocasiones se tiran por la borda, práctica ésta que se pretende erradicar, se ha formulado el anexo nº 5. El tipo de residuos que se generan en este apartado se refiere fundamentalmente a restos inorgánicos, cómo pueden ser plásticos resultado de la actividad pesquera, cabuyería, redes de pesca, fibras sintéticas, bolsas de plástico, etc. También materiales flotantes que puedan deberse al embalaje, al envasado de los productos de la pesca, papel, trapos, vidrio, metales, etc. Estos materiales pueden encontrarse desmenuzados o triturados a un determinado tamaño y constituyen distintas categorías que se recogen en el mencionado Anexo 5.

Por otro lado nos encontramos con los materiales orgánicos, cómo son los deshechos del

propio pescado con el que se está trabajando a bordo, triturados o mezclados con las otras sustancias que hemos enumerado antes. Hay una serie de condiciones muy claras fijadas para su posible descarga al mar; función de la distancia a la línea de costa, y en según que zonas marinas. Existen las llamadas Zonas Especiales en el conjunto de los mares del mundo en el cual no se puede eliminar ninguna de estas sustancias que no son degradables: los plásticos, la cabuyería, y las redes. Entre éstas Zonas especiales se encuentra el Mediterráneo, y el Mar del Norte y en ellas únicamente se permite el vertido de desechos de alimentos a más de 12 millas de la costa. Sin embargo, fuera de éstas zonas, los materiales inorgánicos desmenuzados y mezclados con los desechos orgánicos pueden ser arrojados al mar según a qué distancia de la costa. Así pues, según el anexo 5 del Convenio MARPOL, las basuras que no puedan ser eliminadas bajo estas condiciones se almacenarán a bordo hasta su descarga en las instalaciones de recepción de los puertos y, si fuera posible, separados por grupos de materiales.

Esto es un problema estructural, en ocasiones de gran importancia, para la flota pesquera, evidentemente, se están buscando soluciones para su adopción generalizada a corto plazo. Pero lo que es evidente es que este problema se traslada a los puertos y aquí es donde deben también ser mejoradas la dotaciones estructurales y el equipamiento. En este sentido, ha sido elaborada un proyecto de Directiva que seguramente por su importancia ustedes han oído mencionar.

Disponemos en estos momentos del texto de la posición común, parece ser que la tercera lectura ha sido terminada y está simplemente esperando ser traducida para proceder a su publicación.

Esta nueva Directiva concierne a los equipamientos portuarios y pretende reducir la contaminación marina obligando al establecimiento de instalaciones adecuadas para la recogida de residuos de carga y desechos generados por los buques en los puertos. Pero, ¿Cuál es el motivo de la elaboración de ésta Directiva?. Pues es debida a que el convenio MARPOL obligaba a no eliminar determinadas sustancias en el mar, pero no determinaba específicamente que los buques debían entregar esas sustancias en el puerto en el que atracaban.

Lo que consigue la nueva Directiva es invertir la carga de la prueba. Es decir, que todo buque debe desembarcar estos residuos y sustancias que tenga a bordo en el puerto en el que atraque, a no ser que demuestre que puede llegar en buenas condiciones al puerto siguiente. "Sr. patrón, dice la Directiva: Tiene usted obligación de entregarme sus residuos, a no ser que me demuestre que sus instalaciones a bordo le permitan llegar al siguiente puerto para descargar". Y como consecuencia de gran trascendencia, obliga a que los puertos lleven unos planes de gestión de residuos adecuados al número de buques y la capacidad de gestión comercial que posean.

Los buques pesqueros de pequeño porte, como faenan habitualmente cerca de la costa, suelen atracar en los mismos puertos y están exentos de algunas de las condiciones que exige la nueva Directiva. Pero, aún en este caso, sigue siendo una importante cuestión a resolver para los pequeños puertos, puesto que tienen que organizar planes de gestión de residuos, y deben además valorar que, tras la previsible adecuación de la flota pesquera a estos requerimientos medioambientales, van a recibir mucho más material de deshecho. Es aquí donde comienza la tarea de los Ayuntamientos donde se sitúan los puertos pesqueros, que están dependiendo en su mayoría de las Comunidades Autónomas, cuyas autoridades deben trabajar conjuntamente para ser capaces de dar respuesta a las crecientes necesidades que se están generando en estos recintos portuarios.

La Directiva aborda también temas financieros de importancia, porque va a repercutir también el coste de este tratamiento de los residuos en los buques, un tema importante, sobre todo para la gestión de los puertos. Lo que se pretende en último extremo es preservar los océanos de la contaminación. A continuación el representante de la Comisión Europea Antonio Gutiérrez nos va a exponer cuál va ser la forma en la que se tiene previsto atender financieramente, estas necesidades de carácter estructural que se van a generar en los puertos pesqueros.

D. Antonio Gutiérrez González

Como ustedes saben, la Comisión está a punto de adoptar diferentes Programas Operativos, Marcos Comunitarios de Apoyo, etc. que van a definir las inversiones estructurales en los próximos seis años.

Entre ellos está el programa estructural del IFOP del Instrumento Financiero de Orientación de la Pesca, que tiene todos los avales necesarios y que está únicamente pendiente de firma. En este Programa están previstas la serie de medidas que vamos a financiar y que conciernen a la renovación de la flota pesquera en la que se van a tener en cuenta los requerimientos estructurales derivados de la aplicación del Convenio MARPOL 73/78, al objeto de proceder a la instalación a bordo de los buques de contenedores de recepción de los residuos que se puedan producir en el ejercicio de la actividad pesquera.

En lo que concierne a los puertos pesqueros, están previstas inversiones para el acondicionamiento y la modernización de las infraestructuras y de los equipamientos portuarios pesqueros que deberán servir para reducir al mínimo los efectos generados sobre el medio ambiente marino, la limpieza de muelles, recogida selectiva de residuos, según los requerimientos del Convenio MARPOL. Finalmente, en lo que afecta a los profesionales, están previstas una serie de medidas en aplicación y confección de sistemas de mejora y control del sistema medioambiental, el impacto medioambiental como puedan ser la educación, la formación, etc.

Quiero decirles que en este período de programación vamos a abordar desde la política estructural la implantación de todas estas obligaciones. Y digo bien obligaciones de la Directiva MARPOL que si no se hacen desde un punto de vista, si no se corrigen o no se solucionan o no se atacan desde una política comunitaria, desde una política estructural, la tiene que hacer de cualquier forma un Estado miembro. Nosotros la vamos a hacer ahora, con lo cual tiene grandes probabilidades que de aquí a muy pocos años los Ayuntamientos se vean confrontados a un problema nuevo, a un problema de recepción de basuras de los buques que, como acaba de expresar Rosaura del Val, exigen un tratamiento diferenciado para el que deben de estar preparados.

D. José Álvarez Díaz **MODERADOR**

Quisiera añadir a lo que aquí han dicho la Comisión Europea y el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación que, recientemente, la Dirección General de Estructuras y Mercados Pesqueros nos ha invitado para participar en grupos de trabajo para la siguiente fase de la programación estructural, los complementos de programa. Nos han hecho llegar su documentación para que como Secretariado de la Red de Autoridades Ambientales hiciésemos una valoración previa y nos implicáramos en estos grupos de trabajo. Me gustaría decir en este foro que, además de haber sido las autoridades de pesca las primeras que, incluso antes de ponerse en marcha esta Red de Autoridades Ambientales, nos han invitado a participar en sus grupos de trabajo para hacer una integración real del medio ambiente en el sector de la pesca con vistas a la nueva programación 2000/2006, en sus programas pendientes y en esa fase de borradores se contempla un ejemplo de verdadera y real integración de las consideraciones ambientales en todos los ámbitos de intervención.

Se ha hablado aquí de un tema muy concreto como es el Convenio MARPOL y de adelantarnos a la entrada en vigor de una nueva Directiva de las instalaciones de recepción de residuos en los puertos. Pero todo eso y mucho más está previsto ya en estos programas. Por tanto, desde el punto de vista de financiación, estas instalaciones, tanto a bordo de los buques pesqueros como en los puertos, esta prevista en la nueva programación estructural de pesca.

Y como bien expusieron ambos ponentes, sin duda, esto significa, sobre todo en los municipios pequeños en donde existen puertos pesqueros, que, afortunadamente, se va a dejar de echar a la mar determinados residuos, sean oleosos, sólidos o aguas sucias y que hay que depositar en tierra obligatoriamente.

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^a 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 desarrollemos 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^a. 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^a. 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.

