

MEDIO AMBIENTE, ENERGÍA Y MOVILIDAD: POLÍTICAS PÚBLICAS LOCALES PARA UNA GOBERNANZA SOSTENIBLE

Carmen Navarro

Departamento de Ciencia Política

Universidad Autónoma de Madrid

c.navarro@uam.es

Resumen

Tomando como partida las propuestas para las elecciones municipales de 2007 de los programas electorales de los partidos políticos de ámbito nacional en temas ambientales y de sostenibilidad, la ponencia explorará el papel del nivel de gobierno local español en el desarrollo sostenible, sus logros, potencialidades y limitaciones.

1.- Introducción

Nuestras comunidades se enfrentan en la actualidad ante un reto ineludible: ser capaces de invertir el signo de insostenibilidad de los actuales patrones de producción, consumo, ocio y asentamientos humanos sobre el territorio. En general, los sistemas políticos no han sido eficaces hasta la fecha a la hora de integrar consideraciones ambientales en las diferentes áreas de acción pública (transporte, urbanismo, energía, agricultura, etc.) y así, nos encontramos hoy en día ante amenazas globales que eran difícilmente predecibles tan sólo un par de décadas atrás. Calentamiento global, disminución de la capa de ozono, extinción de especies, desertización, son todos ellos expresión del fenómeno de cambio climático al que asistimos y que parece poner en riesgo nuestra forma de vida y desarrollo en un futuro no muy lejano. Ante la seriedad de la situación, las agendas de los gobiernos incluyen sin excepción la promoción de políticas públicas e iniciativas de todo tipo que intenten paliar los impactos dañinos en el entorno. Se diseñan programas, se ensayan nuevos instrumentos de intervención, se coordinan acciones con los diferentes actores y sectores afectados, se evalúan las políticas que se han puesto en marcha, etc. . La diferencia entre el enfoque de las políticas y programas electorales pasados y los actuales radica en que ahora el tratamiento de los temas es más transversal. En general, hemos pasado de la compartimentación de temas en bloques estancos como medio ambiente, urbanismo y ordenación del territorio, transporte o energía, a un tratamiento más interrelacionado entre todos ellos, reconociendo la interdependencia entre unos y otros. También se

GRUPO DE TRABAJO 24

Medio ambiente, energía y ordenación del territorio: políticas públicas para una gobernanza sostenible

reconoce que estos temas se corresponden con competencias compartidas por todas las administraciones públicas y niveles de gobierno. Desde los foros decisorios internacionales hasta los poderes ejercidos por las comunidades locales, todos ellos tienen algo que decir en la búsqueda de soluciones. La responsabilidad se hace también extensible a los actores de la sociedad civil y a los ciudadanos en general quienes, con sus pautas de comportamiento y de consumo, pueden variar en gran medida el signo de la tendencia actual. En definitiva, responsabilidades compartidas, temas interdependientes y actores públicos y privados dibujan un escenario en forma de red o gobernanza, necesitado del ejercicio de una dirección y coordinación eficaces. Es aquí donde los gobiernos locales juegan un papel crucial pues, en su carácter de autoridad más cercana al pueblo, desempeñan una función importantísima en la educación y movilización del público en pro del desarrollo sostenible.

Así lo reconocen también las tres principales fuerzas políticas que, en sus propuestas, con mayor o menor nivel de relevancia relativa con respecto al resto de materias, se hacen eco del diagnóstico de la insostenibilidad y destacan el papel de las comunidades locales para poner freno a la misma.

2.- Análisis comparado de los programas electorales

El PSOE abre el programa afirmando, en la primera frase de su introducción que "el futuro de la tierra depende profundamente del medio ambiente en los próximos años y por tanto de las ciudades sostenibles". Igualmente, en el inicial resumen de acciones incluye las referencias a un nuevo modelo de crecimiento y desarrollo urbano sostenible y a la necesidad de luchar contra el cambio climático. Con parecida contundencia, pero expresada desde un punto de vista más cuantitativo, el Partido Popular dedica dos extensos capítulos de su Programa Marco a las "Ciudades en Verde" y a la "Movilidad" que comprenden casi 100 propuestas de variadísimo signo (de las 680 propuestas de su oferta política). Izquierda Unida por su parte, coloca el tema en un lugar también muy destacado, bajo el rótulo de "La Planificación Urbana: Ciudades Ambientalmente Sostenibles, Habitables, Transitables y Seguras", asumiendo el concepto transversal de sostenibilidad.

Separaremos las materias de medio ambiente y desarrollo sostenible de las de movilidad al analizar los programas electorales.

2.1 - Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible

El **Partido Socialista** construye sus propuestas para la sostenibilidad en torno a los capítulos de urbanismo ("Otro Urbanismo es Posible"), medio ambiente ("Medio Ambiente y Desarrollo: Ciudades y Pueblos Sostenibles") y transporte ("Movilidad Sostenible y Segura"). De este modo, hace una propuesta transversal que, además, pone el énfasis en el proceso a través del cual se llegaría a desarrollar y elaborar propuestas: un proceso participativo de "Agenda 21 Local" o de "Plan Estratégico".

En este tipo de planes, la autoridad local inicia un dialogo con sus ciudadanos, organizaciones locales y empresas privadas que concluye con la aprobación de un Plan de Acción. Mediante la celebración de consultas y la promoción de un consenso, las autoridades locales recibirían aportes de la ciudadanía y las organizaciones cívicas, empresariales e industriales locales y obtendrían la información necesaria para formular las mejores estrategias. Aunque en teoría ambos tipos de procesos de planificación no deberían diferir mucho pues su objetivo es diseñar un modelo de desarrollo para el futuro, en la actualidad las Agendas 21 Locales siguen ancladas en un concepto reducido de sostenibilidad, sesgadas hacia cuestiones ambientales, mientras que los Planes Estratégicos son planes de desarrollo local con una perspectiva más global pero en todo caso con el acento puesto en los temas económicos y de urbanismo.

Se propone así, por la formación socialista, un modelo de políticas de desarrollo urbanístico basado en la sostenibilidad territorial que evite la ocupación indiscriminada y extensiva del territorio. En esta línea de actuación se decanta por la ciudad compacta (aquella que hace un uso más intensivo del territorio) frente a la ciudad dispersa (basada y en las grandes áreas suburbanas propias del modelo americano de asentamientos). Apoya diseños de concentraciones urbanas dotadas de multiplicidad de usos y que integren en el mismo espacio residencias, servicios y lugares de trabajo, potenciando la cohesión social de los barrios y la distinción clara entre espacio urbano y rural. Es una apuesta por un modelo de urbanismo sostenible

GRUPO DE TRABAJO 24

Medio ambiente, energía y ordenación del territorio: políticas públicas para una gobernanza sostenible

entendido como la consecución de núcleos urbanos diversificados en sus usos que evite acaparar excesivamente el territorio y que opte por la ciudad compacta (mejor construir en vertical –edificios de comunidades de vecinos- donde todo esté cerca que en horizontal –“*american suburbs*” donde el vehículo privado sea indispensable para desplazarse).

En lo que respecta al capítulo sobre el Medio Ambiente, entra de lleno en los temas de energía y, en general, de consumo de recursos arrancando desde la afirmación de que tiene que producirse un cambio desde el paradigma “crecimiento=más consumo” (más consumo de suelo, recursos y energía) a uno más acorde con las exigencias del momento, es decir “crecimiento = mayor eficiencia” o lo que es lo mismo, hacer más con menos. Al pronunciarse así, está identificando uno de los mayores problemas en este sector, a saber, la tendencia al aumento de consumo energético que ha venido de la mano del crecimiento económico. En nuestro país aumenta cada año el consumo energía y de recursos y desciende el nivel de eficiencia energética, es decir, la proporción de aumento de consumo de energía es mayor que la de aumento de la riqueza, lo que quiere decir que no estamos siguiendo un modelo eficiente de consumo. Así las cosas, reforzar las políticas dirigidas a reducir los impactos sobre el medio ambiente (incluyendo muy en particular los provocados por los consumos) y elaborarlas participadamente con la población (para que éstas adquieran un compromiso y se asegure así la buena implementación de las acciones adoptadas) serían los ejes de su estrategia. Las medidas en que ésta se plasma son (pag. 41-42):

- Puesta en marcha de Foros y procesos donde los ciudadanos pueden tener la oportunidad de participar de manera activa para diseñar el futuro de la ciudad y así contribuir a mejorar sus condiciones ambientales y sociales;
- Puesta en marcha de Pactos Ciudadanos por la Sostenibilidad como instrumentos que conjugan la participación y el compromiso;
- Crear espacios verdes sostenibles, dotados de sistemas de ahorro en el riego e integrados urbanísticamente en las ciudades;
- Intercomunicar las zonas verdes a través de corredores que potencien los trayectos a pie o en bicicleta;
- Reservas de suelo para áreas forestales;

GRUPO DE TRABAJO 24

Medio ambiente, energía y ordenación del territorio: políticas públicas para una gobernanza sostenible

- Arquitectura bioclimática en las promociones públicas;
- Implantar un modelo de gestión y tratamiento de residuos urbanos basado en el máximo aprovechamiento de sus materiales y en la reducción de los impactos;
- Impulsar las nuevas energías renovables y promover el ahorro y la eficiencia energética;
- Promover el ahorro y la eficiencia energética;
- Desarrollar Planes Energéticos municipales que incluyan la necesidad de la eficiencia energética
- Campañas de sensibilización y concienciación sobre el uso eficiente de la energía, consumo responsable y buenas prácticas
- Planes de Actuación Medioambiental reflejados en las Agendas 21
- Poner en marcha el Programa Objetivo 30% en el uso de energía renovable y reducción de emisiones 2010 referido a instalaciones, oficinas y transportes públicos.

En definitiva, aunque las acciones sean muchas y muy variadas, todos estos puntos se pueden aglutinar en dos tipos de propuestas: a) acciones para la consecución de una mayor eficiencia en el uso de recursos (muy en especial de los energéticos); b) acciones que impliquen a los ciudadanos en la adquisición de compromisos para avanzar hacia la sostenibilidad.

Izquierda Unida, por su parte, realiza su diagnóstico de partida identificando lo que para ella son los tres fenómenos básicos en los que se concreta la insostenibilidad de nuestro modelo de desarrollo para después proponer acciones que la reviertan. Esos tres fenómenos son:

- falta absoluta de criterios conservacionistas y sociales de ordenación del territorio;
- crecimiento desmesurado del uso de las fuentes energéticas sucias;
- desarrollo de una red de infraestructuras que desarticula las relaciones sociales y cuarteo el territorio, terminando con ecosistemas únicos en Europa.

A partir de aquí, IU apuesta por lo que llama “un modelo de desarrollo justo y sostenible”, a alcanzar de forma participada con la sociedad y situando la movilidad como columna vertebral del sistema.

Las medidas concretas que propone, se pueden resumir en las siguientes:

- Las Agendas 21 Locales como marco estratégico, exigiendo la coordinación estatal y la huella ecológica como indicador medioambiental de sostenibilidad.
- La creación de Consejos Asesores del Medio Ambiente con suficiente participación de organizaciones ecologistas, sindicales, vecinales, juveniles y cívicas en todos los municipios de 100.000 habitantes.
- Una política activa frente al cambio climático y por la mejora de la calidad del aire. Aplicación de medidas de la Estrategia de la Unión Europea para el Desarrollo Sostenible. Cumplimiento del Protocolo de Kyoto de reducción de emisión de gases de efecto invernadero. Promoción del transporte público, reduciendo al mínimo imprescindible la construcción y ampliación de autopistas, autovías y vías rápidas, así como líneas de alta velocidad y aeropuertos.
- Protección de los recursos hídricos. Aplicación de medidas de gestión de la demanda en el ámbito de cada cuenca hidrográfica, avanzando hacia una Nueva Cultura del Agua más respetuosa con la conservación de los recursos hídricos¹.
Gestión de la Red Natura 2000, cumpliendo los plazos de designación de los lugares de interés para la conservación
- Incremento del uso de las energías renovables. Aumentar la participación de las energías renovables, principalmente la energía solar, en el suministro de

¹ Basada en un cambio drástico del modelo de regadío en las explotaciones agrícolas para evitar el despilfarro del agua. Control de la evolución del consumo en explotaciones agrícolas, abastecimientos urbanos e industrias. Establecimiento de un sistema de precios donde se repercuta el coste real de obtención de agua y se establezca un sistema de bloques (precio incrementa exponencialmente con el aumento del consumo). Puesta en marcha de programas de ahorro y eficiencia del uso del agua con criterios de planificación de la demanda y con participación de organizaciones económicas y sociales. Promover la reducción del consumo del agua en un 20% desde ahora a 2010. Eficiencia en los programas de regadío, reducción de las pérdidas en las redes de distribución, reutilización de las aguas residuales depuradas, financiación a los agricultores del riego localizado. Puesta en marcha de programas de recuperación de calidad de las aguas. Control de vertidos de origen industrial y de otras actividades económicas.

energía primaria, hasta alcanzar el 25% en el año 2012. Fomento del ahorro y la eficiencia energética².

- Moratoria a la puesta en marcha de nuevas centrales térmicas
- Establecimiento de normas en la construcción y reparación de edificios con el objetivo de mejorar la eficiencia en el uso de la energía, arquitectura bioclimática, máximo aprovechamiento de la energía solar para iluminación y climatización³
- Reducción de residuos e impulsar la reutilización y el reciclaje tendiendo al "vertido cero"⁴
- En función del avance en las políticas de gestión sostenible de los residuos, iniciar la planificación del cierre de las incineradoras.

El programa de medidas resulta coherente con la visión que dan del problema y con la relevancia que esta fuerza política da a los temas de sostenibilidad. Con todo, gran parte de estas acciones implican un alto grado de ambición y, en algunos casos, son algo radicales (cierre incineradoras, moratoria para las centrales térmicas, determinados objetivos cuantitativos de reducción de emisiones, de consumo o de generación de residuos) para el contexto español. Plasman la manifestación de la presencia de los grupos ecologistas y verdes en la plural formación que es Izquierda Unida y no cabe duda de que podrán convertirse en inspiración para la negociación allí donde haya que constituir acuerdos de gobierno de coalición con otras fuerzas progresistas o apoyos a mandatos de alcaldes o alcaldesas.

El **Partido Popular**, en su particular forma de ofrecer esta vez su propuesta a los ciudadanos, abre un capítulo sobre el medio ambiente al que denomina "Ciudades en Verde". En su relación de propuestas concretas, alterna aquellas que se refieren a las responsabilidades locales con las que son competencias autonómicas, pues el

² Se propone reducir el consumo energético en un 20% desde ahora hasta el año 2012.

³ Objetivo de 5 millones de metros cuadrados de colectores solares en 2010, obligación de instalar equipos de energía solar térmica para la generación del 80% del agua caliente sanitaria en todo edificio que se construya o reforme.

⁴ Reducción en cantidad y peligrosidad del volumen de residuos urbanos generados, con el objetivo de alcanzar una reducción del 20% en peso para 2010 respecto a 2000. Tratamiento de los residuos en zonas lo más próximas posible al lugar donde se generan. Fomento de la reutilización, reciclaje y compostaje, Objetivo 60% de los residuos generados el año 2010.

programa es común para los dos. Nosotros aquí, haremos referencia exclusivamente a las acciones de nivel municipal.

El articulado parte de una declaración de principios que recoge los imperativos del desarrollo sostenible, si bien lo hace de una forma mucho más suave que los postulados de las dos fuerzas previamente analizadas. En su propuesta 382 se declara que "apostamos por un desarrollo sostenible que concilie el crecimiento económico y el bienestar social con la protección del entorno. Un medio ambiente saludable es un requisito imprescindible para mantener y garantizar nuestra calidad de vida".

Igualmente, comparte con las otras dos fuerzas políticas la visión de que es preciso implicar a la población en las medidas que se diseñen a adopten para revertir los patrones de insostenibilidad (propuesta 383 "Involucraremos a la sociedad en la lucha contra el cambio climático").

A partir de aquí, el Partido Popular desgrana los instrumentos que pretende aplicar en los Ayuntamientos en que gobierne, agrupándolos por temas. En resumen consisten en los siguientes:

- Medidas de lucha contra el ruido y los impactos negativos que causan en la población (propuestas 384 a 387, 401)
- Fomento del uso de las energías renovables (propuestas 388 a 395, 398, 400)
- Promoción de la eficiencia y el ahorro energético (propuestas 396, 397, 399, 402, 440)
- Promoción de los espacios verdes en las ciudades (propuesta 404 y 408)
- Aplicación de criterios de sostenibilidad en el urbanismo (propuesta 405)
- Minimización de residuos (propuestas 406, 407, 408, 409)
- Medidas para el ahorro y la depuración de las aguas (propuestas 410, 412, 413, 415)

Con un tipo singular de estrategia electoral en cuanto a la redacción del programa, que le lleva a articularlo sólo en propuestas sin incluir –como hacen otras formaciones- una exposición previa de diagnóstico de la situación actual y una

GRUPO DE TRABAJO 24

Medio ambiente, energía y ordenación del territorio: políticas públicas para una gobernanza sostenible

enunciación de los pilares o ejes de sus postulados, el Partido Popular organiza su propuestas en torno a unos temas muy parecidos que sus competidores políticos (eficiencia, renovables, residuos, atención a las áreas verdes, etc.). Se aparta sin embargo de ellos (en especial de Izquierda Unida) en la no radicalidad de las medidas y en la especial importancia que concede al tema de la contaminación acústica. Es, en todo caso, una visión más antropocéntrica del medio ambiente que la que de las otras dos fuerzas políticas que es más ecosistémica.

2.2.- Movilidad

El Partido Socialista aborda el tratamiento del sector de los transportes y la movilidad en su capítulo "Movilidad sostenible y segura" donde comienza afirmando que "los problemas relacionados con los desplazamientos son una de las preocupaciones cotidianas más relevantes de la ciudadanía" y que todos los impactos negativos que se generan en este sector están motivados por un "sistema de movilidad en el que el automóvil privado es protagonista". A partir de aquí, dirige su estrategia al intento de corrección de este fenómeno, es decir, a promover el paso de los ciudadanos hacia otros medios de transporte pues, en su opinión, "la nueva gestión de la demanda y el modelo de sistema de transporte, movilidad, estructura urbano-territorial, es más un problema socio-político que técnico". También declara que ello no será posible sin un "esfuerzo colectivo de información y concienciación ciudadana, de participación, responsabilidad social y responsabilidades compartidas: en el rediseño, concepción, estructura y tejido metropolitano". Congruente con sus propuestas en ámbitos relacionados mantiene que la actuación más importante que se podrá realizar aquí será en el ámbito del urbanismo y la ordenación del territorio, a fin de conseguir que los desplazamientos de la población sean los menos y más cortos posibles, acortando la distancia entre el domicilio y los lugares de trabajo, educación y ocio. Ello, completado con el fomento de un transporte público eficaz y accesible (fomentando especialmente los sistemas de Cercanías en las áreas metropolitanas) darían la combinación perfecta para vertebrar eficazmente el territorio.

Las medidas que propone se podrían resumir en lo siguiente:

GRUPO DE TRABAJO 24

Medio ambiente, energía y ordenación del territorio: políticas públicas para una gobernanza sostenible

- Defender la ciudad compacta (donde las distancias entre el domicilio y los lugares de trabajo, enseñanza y ocio se acorten considerablemente y se eviten la creación de polígonos monofuncionales en las periferias urbanas (centros comerciales, parques tecnológicos, empresariales, etc.)
- Elaborar Planes de Movilidad Urbana Sostenible, con el apoyo de todas las partes afectadas (incluyendo Pactos Cívicos para implicar al conjunto de entidades y ciudadanos y que establezcan la jerarquía clara en el reparto del uso del espacio público: peatones, ciclistas, transporte público, distribución de mercancías, motocicletas y turismos, fomentando el uso de la bicicleta);
- Peatonalización preferente de zonas comerciales
- Fomento de la calidad y accesibilidad del transporte público
- Organización unificada del sistema de transporte en el nivel metropolitano o comarcal a través de la creación de organismos y consorcios con la participación de todos los organismos, públicos y privados, implicados. Dotaremos a la organización de una política de transporte unificada, de una planificación común, de una integración tarifaria, en todo el ámbito de actuación y de una imagen común de todo el sistema de transporte, dando cohesión a una red de transporte público que permita el acceso a todos los puntos vitales de movilidad con la máxima eficiencia
- Política integradas de aparcamiento (promoción de aparcamientos públicos para residentes). Los aparcamientos de rotación en los centros de las ciudades, sólo se realizarán tras lograr un amplio consenso social y estarán ligados a la recuperación de espacios para los peatones, garantizando el aparcamiento a los residentes.

De estas medidas, resulta especialmente interesante la visión que tiene sobre la movilidad metropolitana, a la que concede destacada atención y para la que apoya un sistema de gestión unificado que supere las limitaciones actuales de un sistema formal competencias municipales (el actual) no adaptado a estas necesidades. Asimismo, para las políticas de aparcamientos en los centros de las ciudades, defiende la existencia de un consenso entre los afectados, en clara alusión a los problemas acontecidos recientemente en la aplicación del Sistema de Estacionamiento Regulado en el municipio de Madrid.

GRUPO DE TRABAJO 24

Medio ambiente, energía y ordenación del territorio: políticas públicas para una gobernanza sostenible

Izquierda Unida confiere una importancia relativa inferior a los temas de transporte y movilidad dedicándole unos breves apartados en su propuesta sobre las “Ciudades Transitables” en la que apuesta, como el PSOE, por un modelo basado en el transporte público y en la elaboración de Planes de Movilidad como estrategia de concienciación de la población. Como medidas concretas incluye:

- diseñar una red de carril bici que sirva de alternativa al uso del vehículo privado en trayectos urbanos (con aparcamientos vigilados);
- procurar los medios disuasorios o capaces de reducir la velocidad de los vehículos automóviles;
- apuesta por el transporte público colectivo con criterio de sostenibilidad evitando las macro-obras (recuperación tranvía y recurso al tren ligero como alternativa al metro en ciudades medias);
- construcción de aparcamientos colectivos disuasorios que permitan el cierre de los centros urbanos al tráfico rodado, favoreciendo la peatonalización
- anteponer las aceras anchas, los bulevares o la continuidad en el tránsito peatonal a las grandes avenidas que rompen la ciudad y que sólo facilitan la circulación del automóvil

El **Partido Popular**, por su parte, contempla en su propuesta electoral un capítulo sobre movilidad bajo la rúbrica “Movilidad: valoramos tu tiempo: mejoramos el transporte”. En él, ofrece un total de 36 propuestas que parten de la premisa del derecho a elegir de los ciudadanos el modo de transporte que quieran utilizar, sin hacer una feroz crítica, como hacen los otros programas, al uso del vehículo privado (propuesta 446- “Queremos que cada ciudadano pueda elegir con libertad su modo de transporte. Impulsaremos alternativas atractivas al vehículo privado”). Tras este posicionamiento de partida, las medidas que siguen dibujan una estrategia de grandes inversiones en medios de transporte, no solamente en los medios de transporte colectivo, sino también en la ampliación de la red de carreteras. Es en este último punto en donde se aleja más de las propuestas de la izquierda. A continuación exponemos las propuestas más significativas de su oferta:

- 447 Promoveremos una política de movilidad sostenible con una red de transporte público rápido, cómodo, plenamente accesible y ecológico;

GRUPO DE TRABAJO 24

Medio ambiente, energía y ordenación del territorio: políticas públicas para una gobernanza sostenible

448 Promoveremos una política de infraestructuras para el ciudadano como instrumento de cohesión, vertebración y progreso mejorando la calidad, la seguridad y la capacidad de la red;

449 Queremos que el transporte público llegue a todos los lugares y sirva a todos los ciudadanos. Se crearán nuevas líneas de transporte público, tanto en superficie como subterráneo, para facilitar la movilidad;

450 Promoveremos una política de movilidad sostenible con un transporte público ecológico;

451 Completaremos el mallado de la red de carreteras de gran capacidad y de la red ferroviaria de alta velocidad;

452 Priorizaremos la red ferroviaria de cercanías;

453 Promoveremos la mejora de la red aeroportuaria española garantizando su viabilidad y modernizando su gestión con la participación de la iniciativa privada;

454 Potenciaremos la integración de los puertos con las ciudades, mejorando los servicios a los ciudadanos y a la actividad empresarial;

455 Impulsaremos las redes españolas de infraestructuras de transporte en las redes transeuropeas, dando prioridad a las conexiones transfronterizas;

457 Impulsaremos la puesta en servicio de nuevas estaciones de autobús y la modernización de las existentes;

459 Aseguraremos la compatibilidad del funcionamiento del sistema de transporte con una estrategia de desarrollo sostenible y estableceremos zonas de calidad ecológica basadas en la protección medioambiental;

461 Impulsaremos la integración del ferrocarril en los espacios urbanos, la mejora de la seguridad de la red de ferrocarriles y la supresión de los pasos a nivel;

463 Potenciaremos los sistemas de vigilancia contra la delincuencia para reforzar la seguridad de los usuarios de transporte público;

467 Mejoraremos la seguridad en el transporte de mercancías y optimizaremos los sistemas de gestión del mismo, utilizando los nuevos sistemas inteligentes de transporte;

468 Mejoraremos la seguridad en los caminos escolares a pie y en bici en el entorno de los centros educativos;

469 Ampliaremos los espacios destinados a peatones y crearemos áreas de tráfico con preferencia para residentes, así como itinerarios para la circulación en bicicleta dentro de las ciudades, alquiler y aparcamientos de bicicletas;

470 Adoptaremos las medidas técnicas y legales necesarias para hacer valer los derechos de los afectados por el impacto de los aeropuertos, cuya actividad no puede comprometer el descanso, la salud y el medio ambiente de los ciudadanos, especialmente durante la noche;

477 Habilitaremos zonas de aparcamiento para bicicletas;

478 Impulsaremos la liberalización de los servicios de transporte sobre todas las redes de infraestructura para favorecer la competencia y la mejora de los servicios a los usuarios;

479 Fomentaremos la participación privada en la financiación y gestión de las infraestructuras de transporte”

Como se ve, la lista de propuestas del PP tiene: a) puntos en común con las de los otros partidos políticos (fomento de transporte público, carril bici), b) otros en los que difiere diametralmente (aumento de la construcción de infraestructuras de carretera a fin de que los ciudadanos puedan elegir usar el vehículo automóvil como medio de transporte; participación privada en la financiación de la infraestructuras del transporte) y c) puntos que esta formación trata en detalle y que no merecen igual atención en los otros programas (temas de distribución de mercancías y temas de ruidos).

3. Conclusiones

A lo largo de los pocos años en que la protección del medio ambiente viene siendo una responsabilidad pública (piénsese que la política ambiental tiene tan sólo unas tres décadas de vida), hemos asistido a diversas transformaciones en las preocupaciones concretas que sobre este tema han ido teniendo los gobiernos, así como a diversas oscilaciones en cuanto al lugar que estos problemas han ocupado en sus agendas políticas. De estar preocupados por la turbiedad en los ríos y el aire irrespirable de los centros de las grandes ciudades, hemos pasado a alertarnos por la desaparición de especies, a estar pendientes del incremento de los residuos urbanos o a mirar con recelo la proliferación de organismos transgénicos. De concebir el medio

GRUPO DE TRABAJO 24

Medio ambiente, energía y ordenación del territorio: políticas públicas para una gobernanza sostenible

ambiente referido exclusivamente al medio natural (espacios naturales, fauna y flora) hemos pasado a introducir el concepto de sostenibilidad que es mucho más amplio e incorpora temas de energía, de movilidad, etc. Similares cambios se han dado en la posición de estos temas en las agendas políticas en las que los temas ambientales han estado más o menos priorizados por los gobiernos según los problemas se hayan percibido con y también según estemos ante sociedades de valores más o menos postmaterialistas⁵, en el sentido de sociedades que demandaran más o menos intensamente a sus gobiernos políticas más activas para la protección del medio ambiente.

La sociedad española, por ejemplo, a diferencia de las del norte de Europa, no habría alcanzado aún a fecha de hoy un estadio en donde estén generalizados entre la población los valores de respeto y preocupación por el entorno. Estudios empíricos recientes⁶ muestran que la mayor parte de los españoles no ha adoptado esos comportamientos que podrían denominarse como favorables hacia el medio ambiente, y que un gran porcentaje de la población no es tampoco consciente de la problemática medio-ambiental. Según estos análisis, sólo alrededor de uno de cada diez españoles muestra unos comportamientos verdaderamente adecuados para la protección y conservación del medio ambiente, pero más de la mitad de los españoles tienen unos usos cotidianos que ignoran la necesidad de preocuparse por el medio ambiente o, peor aún, que son claramente perjudiciales y agresivos para él⁷.

Últimamente, y de forma dramática, las cuestiones ambientales se han impuesto a nivel mundial en puestos más destacados de las agendas de los gobiernos, con el agravante de que la preocupación está ahora conectada a temas de seguridad pues se entiende que lo que está en juego es la supervivencia de la especie humana en el planeta en el medio plazo, debido a los efectos del cambio climático. España no

⁵ En estudios empíricos de las ciencias sociales, se han detectado las diferencias entre sociedades en función de valores materialistas y postmaterialistas (Inglehart, 1991). La tesis de este sociólogo es que a medida que una sociedad consigue un mayor bienestar económico se produce un cambio de valores materialistas, centrados en la satisfacción de necesidades materiales (empleo, seguridad, educación básica, sanidad, etc.) en favor de valores postmaterialistas centrados en la satisfacción de otro tipo de necesidades, como la preocupación por el medio ambiente, la cooperación al desarrollo, la paz, etc. que son considerados valores de autorrealización personal.

⁶ Díez Nicolás, J. 2005 El Dilema de la Supervivencia. Los Españoles ante el Medio Ambiente. Madrid

⁷ Un 4% de los españoles pueden ser considerados post-materialistas puros, frente a un 7% de materialistas puros, mientras que el resto son mezcla de unos y otros, predominando levemente los que son algo más materialistas (52%) que los que son algo más post-materialistas (48%).

es una excepción en este sentido, las agendas de todos los gobiernos (incluidos los locales) han incorporado ese tema y han empezado a movilizarse más intensamente que en épocas pasadas.

Los programas electorales identifican el reto y proponen las medidas adecuadas (ver Tabla 1). Y sin embargo, la duda está en si todas esas acciones previstas (de fomento del ahorro de los recursos, de cambio de pautas de movilidad y de consumo, de fin del urbanismo desmesurado, etc.) tendrán acogida entre los miembros de una sociedad en la que, lejos de observarse conductas adaptadas a estos nuevos retos, se mueve justo hacia el extremo contrario.

El incremento en el consumo energético es rápido y, lo que es peor, no sólo aumenta sino que cada año lo hace a una tasa de crecimiento mayor. No siendo una situación deseable para ningún país, en España el tema adquiere tintes más preocupantes por una serie de razones específicas. En primer lugar porque contribuye a agravar la situación estructural de dependencia energética exterior y disminuye la garantía de seguridad en el suministro. En segundo lugar porque contribuye a aumentar las emisiones de CO² colocándonos en una situación de incumplimiento de nuestros compromisos de limitaciones ante la Unión Europea y con respecto al Protocolo de Kyoto. Y finalmente porque todos los logros alcanzados en el sector de la producción energética procedente de fuentes renovables (eólica, solar, biomasa) acaban por no tener ningún impacto en la estructura de producción energética nacional pues, pese a su crecimiento exponencial, las renovables representan el mismo porcentaje en la diversificación del suministro que hace diez años.

Para entender este fenómeno hay que mirar al fenómeno del crecimiento económico junto al hecho de que la sociedad española aún no ha alcanzado, en términos generales, una cultura de valores "postmaterialistas". Lo cierto es que, debido al sostenido crecimiento económico de la última década, los españoles tienen ahora más medios para poder asegurarse un mayor confort y es en cierta medida lógico que adquieran y usen aquellos bienes -como vehículos automóviles o aparatos de climatización, agua- que se lo garantizan. La ausencia de una sensibilidad generalizada por los temas de sostenibilidad y medio ambiente les impide tomar decisiones más responsables. Estamos ante un país aquejado del síndrome del nuevo

GRUPO DE TRABAJO 24

Medio ambiente, energía y ordenación del territorio: políticas públicas para una gobernanza sostenible

rico, el problema es que hemos llegado a esta situación en un momento en el que el mundo que enfrentamos es un mundo de escasez. La consecuencia de todo ello es muy fácilmente predecible, una gran presión en los sistemas ambientales y energéticos que hace que hablar de energía y de sostenibilidad hoy en día en España es hablar de contención de la demanda y de cambio de patrones de consumo en general.

Las propuestas de los partidos políticos analizados reconocen esta situación aunque le conceden diferente grado de importancia o preocupación. Consecuentemente también, proponen medidas más o menos radicales en función del diagnóstico que hayan hecho. Como era predecible, Izquierda Unida está a la cabeza en la priorización de la materia y en el nivel de exigencia de sus propuestas, seguido del Partido Socialista y en tercer lugar el Partido Popular. Todos ellos mueven sus propuestas en torno a las estrategias, por otra parte obvias, del ahorro en el consumo, de la eficiencia, del fomento del transporte público. El Partido Popular, sin embargo, declara abiertamente que, en paralelo a esas propuestas, mantiene la apuesta por seguir avanzando en el desarrollo de las infraestructuras para hacer más cómodos los desplazamientos. En todo caso, y pese a que la coordinación y el impulso de las acciones tiene que llegar desde los gobiernos, queda pendiente comprobar si el otro actor de la red (los ciudadanos) acaban por asumir unos comportamientos compatibles con los retos actuales.

Tabla 1. Resumen de las propuestas de los diferentes Partidos Políticos

	PSOE	PP	IU
Relevancia relativa de la materia	Muy alta	Alta	Alta
Transversalidad en su tratamiento	+	-	+
Política de elaboración y desarrollo participada con los ciudadanos	SI	SÍ	Sí
Propuestas singulares en medio ambiente (no incluidas por las otras formaciones)	<ul style="list-style-type: none"> - Apuesta por la ciudad compacta - Compromiso de elaborar memorias de gestión ambiental anuales - Intercomunicación entre zonas verdes a través de corredores en las ciudades 	<ul style="list-style-type: none"> - Favorecer la competencia para reducir los precios de la energía - Impulsar las conexiones transfronterizas de transmisión energética - Extender el plan renove de calderas e instalaciones comunitarias en edificios, viviendas y oficinas 	<ul style="list-style-type: none"> - La lucha contra el ruido como uno de los temas principales - Reducir al mínimo la construcción y ampliación de autopistas, autovías y vías rápidas, así como líneas de alta velocidad y aeropuertos. - Utilizar como indicador de sostenibilidad la huella ecológica - Planificación del cierre de las plantas incineradoras - Moratoria para la apertura de centrales térmicas
Propuestas singulares en movilidad (no incluidas por las otras formaciones)	Organización metropolitana del sistema de transporte público	<p>Completar el mallado de carreteras de alta capacidad y la red de alta velocidad</p> <p>Fomentar la participación privada en la financiación y gestión de las infraestructuras de transporte</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Tranvía y tren ligero como alternativa al metro en las grandes ciudades -

Referencias

- Casademunt, A. (1999) "Modernización Ecológica y pautas de comportamiento público y privado" en Subirats, J. "¿Existe sociedad civil en España? Responsabilidades Colectivas y Valores Públicos.
- Comisiones Obreras / World Watch España (2006) Evolución de las Emisiones de Gases de Efecto Invernadero en España
- Díez Nicolás, J. (2004) El dilema de la supervivencia. Los españoles ante el medio ambiente. Madrid: Caja de Madrid, Obra Social
- IDAE (2005) Plan de Acción 2005-2007 de la Estrategia de ahorro y eficiencia energética.
- IDAE (2005) Plan De energías Renovables en España 2005-2010
- IDAE (2007) *Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética en España 2004-2012. Plan de Acción 2008-2012*. Madrid: Ministerio de Industria
- Lafferty, W. (2001) *Sustainable Communities in Europe*. London-Sterling VA: Earthscan Publications