

## Medio ambiente e infraestructuras públicas como recursos activos de la política territorial

José Alberto ZARAGOZA RAMEAU

Secretario de Estado de Política Territorial y Obras Públicas

**L**a preocupación por el medio ambiente es uno de los valores que con mayor fuerza ha arraigado en todas las sociedades desarrolladas a lo largo de los últimos años, marcando una tendencia que, sin duda, se consolidará a medio y largo plazo.

No es de extrañar, por tanto, que la política de infraestructuras, y en general todas las políticas públicas con fuerte impacto territorial, se hayan visto sustancialmente afectadas como consecuencia de la incorporación de las variables medioambientales dentro de los criterios básicos para seleccionar, definir o ejecutar las actuaciones.

Por otra parte, la creciente valoración social de la calidad del medio ambiente está provocando también cambios en el comportamiento de los agentes privados a la hora de tomar las decisiones de localización de las actividades productivas o de los usos residenciales.

En un principio, la incorporación de la variable medioambiental ha actuado esencialmente como una restricción, tanto en la definición de las políticas públicas, como en los procesos de decisión de los agentes privados. Los problemas medioambientales han obligado a modificar, e incluso abandonar, muchos proyectos, o han exigido la adopción de medidas correctoras costosas y complejas.

De cara al futuro, la variable medioambiental va a seguir jugando este papel, pero dentro de una concepción algo más amplia, que tiende a considerar al medio ambiente no ya como una restricción sino como un recurso.

No se trata sólo de buscar el desarrollo económico minimizando los impactos negativos sobre el entorno, sino que las posibilidades reales de generar procesos de desarrollo equilibrados y autosostenidos, depende en buena medida de nuestra capacidad para preservar y utilizar racionalmente los recursos ambientales, dentro de una estrategia que está siendo normalmente identificada como "desarrollo sostenible".

La idea del "desarrollo sostenible", y sus diversas expresiones sectoriales, como la de la "movilidad sostenible", evocada en materia de transportes por la Comunidad Europea y la Conferencia Europea de Ministros de Transportes, constituye el eje central en torno al que giran todas las reflexiones y los planes, minimamente realistas, que en materia de infraestructuras se están produciendo en los países de nuestro entorno.

La política de infraestructuras que pretende desarrollar el Plan Director de Infraestructuras 1993-2007, recientemente aprobado por el Gobierno, se inscribe dentro de esta filosofía general, dando lugar a dos grandes líneas de actuación en materia de medio ambiente.

En primer lugar, un conjunto de medidas preventivas y correctoras que deben aplicarse a lo largo de las distintas fases de desarrollo de las infraestructuras. En este sentido, la incorporación de los criterios ambientales desde la fase de la planificación estratégica permite priorizar las medidas de tipo preventivo, seleccionando desde el primer momento las alternativas menos agresivas.

De forma coherente con este planteamiento, la valoración de las inversiones del PDI tiene ya en cuenta la necesidad de considerar los sobrecostos de las medidas ambientales, contrapartida lógica al valor añadido de protección del entorno que se obtiene con ellas y que, en modo alguno, puede considerarse marginal.

En segundo lugar, un conjunto de programas directamente destinados a la realización de infraestructuras para la protección y mejora de nuestro patrimonio ambiental.

Dentro de esta línea se presta una especial atención a la mejora de la Calidad del Agua, donde se concentran los mayores esfuerzos de inversión en infraestructuras ambientales, en lógica correspondencia con la importancia que tienen en España los problemas relacionados con el ciclo hidrológico, tanto desde la óptica de protección de los ecosistemas naturales ligados al agua como desde la racionalización del uso de un recurso escaso, evitando que pueda convertirse en un factor de estrangulamiento de los potenciales de desarrollo de determinadas zonas.

El programa de infraestructuras para el tratamiento de Residuos Sólidos, urbanos e industriales, el programa de Actuaciones Ambientales en Transportes, destinado a la recuperación de infraestructuras en desuso y de espacios degradado por obras ya realizadas, el programa de mejora del Medio Ambiente Urbano y una gran parte de las actuaciones del programa de Costas, completan las principales actuaciones del Plan dirigidas directamente a la mejora del medio ambiente.

Todo ello indica que un giro en la política de infraestructuras hacia una protección activa del entorno, que el desarrollo del PDI debe ayudar a consolidar en los próximos años.

En este sentido, si el incremento de la capacidad de las infraestructuras era el objetivo casi exclusivo de políticas anteriores, sin duda justificado por la precariedad y el retraso histórico acumulado en nuestros sistemas de infraestructuras, la atención se va a desplazar de forma creciente a racionalizar y optimizar su uso, especialmente en aquellos ámbitos territoriales fuertemente urbanizados, donde los problemas ambientales derivados de los fenómenos de concentración espacial se plantean de forma más evidente.

Este es el caso, por ejemplo, de los problemas de movilidad dentro de las grandes áreas metropolitanas y regiones urbanas, que se encuentran entre los que afectan de modo más negativo a la calidad de vida de sus habitantes y mayor ineficiencia aportan al funcionamiento del sistema de ciudades, elemento clave para el dinamismo económico en un modelo territorial fuertemente polarizado y urbanizado como el europeo.

El escaso éxito de las políticas de transporte urbano apoyadas en el vehículo privado, debido a sus elevadas necesidades de infraestructuras y de ocupación de espacio, lo que genera costes financieros, sociales y ambientales cada vez más altos, ha dado paso a planteamientos mucho más racionales. Estos están basados en una aproximación intermodal al sistema de transportes, que se traduce en una fuerte apuesta por el transporte colectivo, de acuerdo con un conjunto de estrategias territoriales coherentes y bien definidas para cada área urbana o metropolitana.

La compleja naturaleza de los problemas que afectan a las ciudades hace que no existan soluciones ni recetas universales, obligando al desarrollo de soluciones específicas para cada caso. Estas deben ser el resultado, no sólo de un análisis técnico de los problemas, sino también de un proceso de concertación entre las distintas Administraciones y agentes privados directamente implicados. Las experiencias acumuladas hasta ahora permiten confirmar la viabilidad de esta actuación concertada sobre las ciudades, y por ello se asume como el procedimiento básico a través del que deberá desarrollarse la intervención en el medio urbano.

Es evidente que el PDI no ha pretendido aportar soluciones definitivas al amplio y diverso abanico de cuestiones que se suscitan en las relaciones entre los procesos de intervención sobre el territorio, por agentes públicos o privados, y el medio ambiente, y mucho menos dentro del complejo ámbito urbano. Por el contrario, uno de sus objetivos esenciales es servir para encauzar un rico debate de ideas sobre estos asuntos, al que sin duda va a contribuir de manera destacada este número monográfico de la revista *Ciudad y Territorio y Estudios Territoriales*.