

Percepción social de las infraestructuras

Julio García de Durango es el director del Departamento de Planificación de FCC Construcción y miembro del comité de Medio Ambiente del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Jesús Fernández Adarve es jefe de proyectos del Departamento de Medio Ambiente de la Dirección Técnica de Ferrovial-AGROMAN. Ambos se ocuparon de liderar el grupo de trabajo sobre Percepción social de las infraestructuras.

Julio García de Durango. FCC Construcción

“Tenemos el reto de internalizar todos los costes ambientales”

Jesús Fernández Adarve. Ferrovial-AGROMAN

“Para hacer realidad la participación, se necesita más y mejor información”

La participación pública es una constante referencia en el desarrollo de las infraestructuras, pero ¿es una realidad o un objetivo?

Fernández: Queda mucho camino por recorrer y es que aunque ya existen mecanismos reglados de participación ciudadana, en muchos casos resultan insuficientes. Para hacer realidad la participación, se necesita más y mejor información a los posibles afectados, sobre todo en las fases iniciales del proyecto y especialmente durante la planificación estratégica. El objetivo es conseguir el máximo consenso posible.

García: Hace falta conseguir una mayor participación social efectiva y seguible en todas las fases, especialmente en las de Planificación y Proyecto. Potenciar los foros de participación, empezando por los existentes o creando otros nuevos y dotándolos de más alcance y amplitud social. En definitiva, se demanda de las distintas Administraciones que asuman de una forma más proactiva su papel de promotores de la participación pública.

Pero de la participación a la aceptación va un largo trecho. ¿Cómo valoran la percepción pública de las infraestructuras en general y de la construcción en particular?

Fernández: Pienso que la imagen de las constructoras está cambiando y estoy seguro de que seguirá cambiando en el futuro. La inmensa mayoría de las

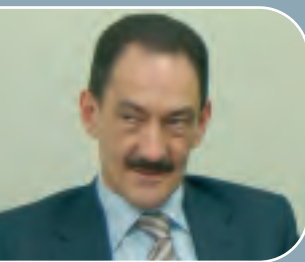
empresas constructoras tenemos implantados sistemas de gestión medio ambiental, con un compromiso claro desde la alta dirección que tiene su reflejo en nuestra Política de Medio Ambiente. Así, nos autoexigimos el cumplimiento exhaustivo de la legislación y de los procedimientos operativos y organizativos ambientales y lo que es más importante, exigimos lo mismo a nuestros proveedores. Al final, resulta también un elemento de mercado, del que quedan excluidos aquellos que no respetan el medio ambiente. Esto, tarde o temprano, debe tener su reflejo en la sociedad y en la percepción del mundo de la construcción. A partir de ahora, tenemos el reto de saber explicar lo que estamos haciendo e intentar transmitir una imagen de la construcción desde una perspectiva ambiental.

García: Desde luego, es cierto que ha habido una evolución importantísima, y que existe un claro interés de la empresa por el medio ambiente. De hecho las constructoras están asumiendo un importante coste por la defensa del medio ambiente. En la actualidad las empresas de la construcción procuran cumplir con las medidas ambientales, incluso más de lo que requiere la propia legislación.

¿Se han conseguido avances reales en aras de un desarrollo de las infraestructuras más eficiente y sostenible?

Fernández: Desde 1986 existe una legislación de impacto ambiental de proyectos, que obliga a la





Julio García de Durango (FCC)
 “En la evaluación de infraestructuras no disponemos de instrumentos para abordar las cuestiones sociales”



Jesús Fernández Adarve (Ferrovia- AGROMAN)
 “Todos los proyectos tienen un capítulo dedicado a medidas ambientales que oscila entre el 3 y el 5%”

ejecución de medidas preventivas, correctoras y compensatorias antes, durante y después de la fase de construcción. En este sentido debemos seguir trabajando, utilizando las mejores tecnologías a nuestro alcance, con nuevos procedimientos y materiales menos contaminantes, planificando mejor las nuevas infraestructuras, etc... Así, la nueva reglamentación sobre la evaluación ambiental de planes y programas y sobre la prevención y control integrados de la contaminación ayudarán sin duda a conseguir los objetivos planteados.

García: Hay una dificultad añadida que es la de internalizar de verdad todos los costes ambientales, o sea, incluir completamente la vertiente ambiental en cualquier tipo de actividad ya sea la construcción, la industria, etc., esto sí es un importante reto de futuro. Ver cómo se va a integrar el coste real de cada empresa, ciudad o administración para evitar un daño al medio ambiente. En estos momentos hay una parte del coste que está incorporado en cualquier tipo de obra, pero lo cierto es que todavía no es suficiente.

¿Qué importancia tienen los costes ambientales en el desarrollo de infraestructuras?

Fernández: Existe un capítulo dedicado a medidas ambientales en todos los proyectos, cuyo presupuesto oscila normalmente entre un 3 y 5 por ciento del presupuesto total del proyecto. Ahora bien, este porcentaje es aproximado y depende de las características del proyecto en concreto. En el caso de la construcción de viviendas, con la aparición del nuevo Código Técnico de la Edificación, existen una serie de requerimientos ambientales, como la necesidad de instalar placas solares para la obtención de agua caliente sanitaria, que supondrán un coste adicional en el precio final de la vivienda y que muy posiblemente acabará asumiendo el comprador de la misma. Por todo ello,

habría que preguntarse ¿cuánto estamos dispuestos a pagar para tener una determinada calidad ambiental?

¿Cómo valora el grupo de trabajo las herramientas con las que se cuenta para la evaluación de las infraestructuras?

García: En primer lugar habría que decir que la herramienta de que disponemos para hacer la evaluación de las infraestructuras desde el punto de vista de la sostenibilidad se centra en su impacto ambiental, pero no disponemos de instrumentos para abordar las cuestiones sociales. Sería importante integrar el análisis económico y social en la Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) y en la Evaluación de Impacto Ambiental (EIA) para lo cual habrá que establecer métodos de valoración y seguimiento eficaces.

Fernández: Además, es necesario prever en las fases iniciales del proyecto los efectos ambientales de una forma más rigurosa y con especial énfasis en los que conlleven mayor incidencia social. Estas fases iniciales deben incorporar todas las medidas de prevención de impactos, así como las medidas correctoras y compensatorias oportunas, que deberán tener su reflejo en los Planes de Vigilancia Ambiental para la fase de explotación.

¿Existen límites a la necesidad de nuevas infraestructuras?

Fernández: Para responder a esta pregunta habría que responder primero a esta otra saber ¿qué nivel de vida queremos tener? Todo el mundo quiere vivir mejor y todos los países en vías de desarrollo quieren llegar a un nivel de desarrollo óptimo similar al de los países de su entorno. Evidentemente tenemos un límite, que es el que marca el desarrollo sostenible: no comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades.

García: Por supuesto que hay límites, pero el problema es que hay que conjugarlos con las necesidades reales de la Comunidad. Y pongo un ejemplo: la población española, con motivo de la inmigración, se ha incrementado en los últimos años de una manera considerable y esto supone nuevas necesidades en multitud de infraestructuras. No obstante existe un límite de lo que es sostenible y lo que no lo es: los planes de infraestructura que hacen una evaluación de la sostenibilidad, o los planes generales de ordenación urbana y territorial.

Julio García y Jesús Fernández participaron en el grupo de trabajo “Percepción social de la problemática ambiental en el desarrollo de infraestructuras” (GT-2).