



*La ciudad de Barcelona está utilizando la Agenda Local 21 como una excelente oportunidad para sensibilizar a la opinión pública en materia medioambiental. **Inma Mayol i Beltrán**, cuarta teniente de alcalde de la ciudad condal revela en la entrevista que sigue los aspectos más destacados sobre política de sostenibilidad que se impulsan desde el Ayuntamiento.*



POLÍTICAS DE MOVILIDAD SOSTENIBLE EN BARCELONA

1.

La primera cuestión que me gustaría destacar es que, desde la elaboración en 1994 de la Carta de Aalborg, las ciudades europeas han tomado consciencia de su responsabilidad global en la mejora de la sostenibilidad. Nuestro modo de desarrollo urbano es altamente intensivo en consumo de recursos naturales –suelo, energía, agua, etc.– y con considerables efectos, como la contaminación o la generación de residuos, que tienen, todos ellos, consecuencias más allá de nuestros límites municipales, es decir, impactos globales.

En estos años, más de 1.200 ciudades en Europa han firmado la Carta de Aalborg y han desarrollado nuevas políticas tendentes a reducir nuestro impacto, nuestra huella ecológica. Me gustaría destacar, en este sentido, como avances, aunque limitados, las políticas de fomento de una movilidad más sostenible, la generalización de la recogida selectiva en nuestras ciudades o la introducción, aunque tímida, de las energías renovables. Son ejemplos de campos en los que se ha avanzado respecto a hace diez años.

2.

A partir de nuestra propia experiencia en Barcelona, puedo afirmar que la Agenda 21 es una excelente oportunidad para aumentar el nivel de información y sensibilización de la ciudadanía en torno a los temas ambientales, para suscitar nuevas propuestas e ideas a partir de la participación ciudadana y para conseguir un nuevo consenso social que nos ayude a la transición hacia la sostenibilidad.

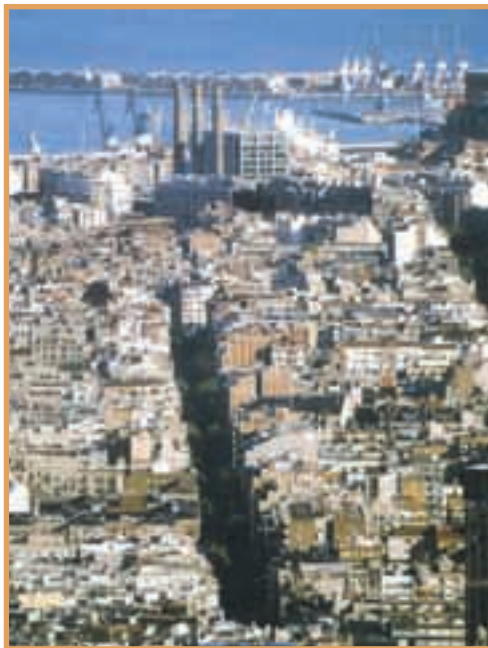
Todo ello repercute, obviamente, en la gestión municipal. El principal cambio es la introducción del paradigma sostenibilista en la mayoría de políticas municipales: de la limpieza se pasa a la gestión de los residuos; del alumbrado, a la política energética; del tráfico, a la movilidad sostenible, y así un largo etcétera. La Agenda 21, además, ha supuesto para nosotros un instrumento de transversalidad, en la cual han participado muchas áreas y departamentos municipales –Urbanismo, Vía Pública, Servicios Personales, etc.–, con lo cual se refuerza ese efecto de gestión sostenible de los programas municipales.

3.

Teniendo en cuenta que las ciudades concentran –por razones obvias– el 70 por ciento del consumo energético, el impacto de las nuevas políticas es potencialmente muy alto para reducir las emisiones de efecto invernadero. Pondré dos ejemplos de nuestra ciudad: la aprobación en el año 2000 de la primera Ordenanza Solar en Europa –que obliga a las nuevas edificaciones privadas y públicas a disponer de instalaciones solares térmicas– ha supuesto doblar en tan sólo un año el número de metros cuadrados de placas solares en Barcelona. Ello supone una contribución neta a la reducción de CO₂. Por otra parte, hemos aprobado un plan energético de la ciudad, que pretende dos objetivos: aumentar la eficiencia y el ahorro energético, por una parte, y fomentar el uso de las energías renovables, por la otra.

4.

Esta pregunta tiene relación directa con la anterior, porque uno de los factores críticos para la contaminación local y global es el tránsito en nuestras ciudades y la movilidad interurbana. En Barcelona, tanto desde el Pacto por la Movilidad como desde la Agenda 21, se han promovido políticas orientadas claramente a fomentar una movilidad más sostenible: en primer lugar, el fomento y refuerzo del transporte público, pilar básico de la movilidad sostenible, pero también el fomento de los desplazamientos a pie (en Barcelona hay en estos momentos más de 400 calles peatonales o con prioridad para los peatones, y se están ampliando sistemáticamente las aceras en detrimento de las calzadas para tránsito



rodado), y en segundo lugar, el uso de la bicicleta (tenemos una red de más de 100 km. de carril-bici).

Otras actuaciones pasan por el fomento, fiscal entre otras cosas, del uso de vehículos eléctricos o poco contaminantes (la propia red de autobuses municipales dispone de más de 100 vehículos con gas natural), o fórmulas innovadoras, como la introducción del Carsharing, cooperativas de uso compartido del vehículo.

5.

El principal problema que tenemos con los residuos urbanos es su progresivo y constante aumento. Se han mejorado, en las ciudades españolas, las tasas de recogida selectiva –porque partíamos de cero–, pero estamos lejos de los niveles de los países europeos más avanzados. Ahora bien, ese aumento de la recogida selectiva no compensa en absoluto el aumento progresivo de residuos, uno de los factores críticos en la contaminación global (vertederos, incineradoras, etc.). Por lo tanto, hay que combinar las dos estrategias: fomentar de manera decidida la minimización de residuos y, al mismo tiempo, generalizar la recogida selectiva para su revalorización y reincorporación al circuito, lo que supone reducir residuos en sí mismo.

En el caso de Barcelona, hemos iniciado en estos dos últimos años la recogida selectiva domiciliar de la fracción orgánica, que es una operación de gran trascendencia en este tema. Al mismo tiempo, en el ámbito metropolitano se han construido ya los primeros ecoparques, que permitirán un tratamiento más efectivo y eficaz de las recogidas selectivas.





CRITERIOS BÁSICOS SOBRE «EDIFICACION SOSTENIBLE»

El sector de la construcción, uno de los motores de la economía española, es también uno de los mayores causantes del despilfarro de recursos y del agotamiento de fuentes de energía. Los residuos que genera, el doble que los residuos urbanos, se caracterizan por un reciclaje difícilmente solvente.

En el último Congreso sobre Medio Ambiente de Madrid, «la edificación sostenible» fue uno de los asuntos más controvertidos y debatidos. Las principales conclusiones de una Mesa Redonda, específica sobre el tema, fueron las siguientes:

1. Existe una creciente preocupación por volver a la idea de una arquitectura integrada en el medio, reduciendo el despilfarro de recursos y energía y tendiendo a la jerarquía de gestión de residuos propuesta por la UE. Es necesario incrementar la sostenibilidad de la edificación en su conjunto.

2. Necesidad de hacer hincapié desde el diseño en tres temas importantes en la construcción: agua, residuos y energía. Del mismo modo es necesario tener en consideración la durabilidad del edificio si se persiguen criterios de sostenibilidad. En el tema de energía, las tendencias son más hacia un diseño.



3. La sostenibilidad económica y ambiental son, de momento, incompatibles, según prueban los tres proyectos llevados a cabo por el Ayuntamiento de Madrid en Viviendas de Protección Pública en la zona oeste de San Fermín, la rehabilitación urbana de San Cristóbal y el desarrollo urbanístico de Vallecas en forma de manzanas.

4. El consumidor requiere una concienciación, interiorización del problema y mayor compromiso que le encaminen a la elección y uso de la vivienda con criterios de sostenibilidad.

5. En el diseño se considera siempre al usuario. La vivienda sostenible será accesible para todos desde su diseño. La eliminación de barreras después de la construcción supone un despilfarro que no se corresponde con los criterios de sostenibilidad. Del mismo modo se considera al usuario y su nivel de formación a la hora de introducir tecnologías complejas encaminadas a la eficiencia energética.

5. En el diseño se considera siempre al usuario. La vivienda sostenible será accesible para todos desde su diseño. La eliminación de barreras después de la construcción supone un despilfarro que no se corresponde con los criterios de sostenibilidad. Del mismo modo se considera al usuario y su nivel de formación a la hora de introducir tecnologías complejas encaminadas a la eficiencia energética.

