

La última reunión del Consejo Asesor de Medio Ambiente (CAMA), a debate



El pasado 23 de diciembre, el Consejo de Ministros aprobó el Real Decreto 2355/2004

por el que se regulan la estructura y funciones del Consejo Asesor de Medio Ambiente (CAMA). Esta iniciativa se llevó a cabo debido a que hasta ese momento las funciones que tenía atribuidas el CAMA no satisfacían plenamente el propósito original de su creación, ni los nuevos cometidos que debía desempeñar para cumplir los objetivos democráticos establecidos en la Constitución y el Convenio de Aarhus. Con su nueva estructura organizativa se permite la integración oficial en este órgano consultivo de los representantes de las organizaciones ecologistas, sindicales y empresariales, que ya participaban en las reuniones convocadas por el Ministerio de Medio Ambiente desde el inicio de esta legislatura.

El nuevo Consejo Asesor de Medio Ambiente está presidido por la ministra de Medio Ambiente, Cristina Narbona, y está integrado por 15 miembros: un representante de cada una de las organizaciones no gubernamentales cuyo objetivo es la defensa del medio ambiente y el desarrollo sostenible (WWF/Adena, SEO/BirdLife, Greenpeace, Ecologistas en Acción y Amigos de la Tierra); un representante de cada una de las organizaciones sindicales más representa-


tivas del ámbito estatal (CC.OO. y UGT); dos representantes de las organizaciones empresariales más representativas de ámbito estatal; dos representantes de las organizaciones de consumidores y usuarios; tres representantes de las organizaciones profesionales agrarias (ASAJA, UPA, COAG) y un representante de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores.

Asimismo, pueden participar en los debates del CAMA, con voz pero sin voto, los directivos del Ministerio que sean convocados por la presidenta en función de los asuntos a tratar y un representante de la asociación de entidades locales de ámbito estatal con mayor implantación y los técnicos o expertos en las cuestiones que se traten.

El CAMA es un órgano colegiado que tiene por objeto la participación y seguimiento de las políticas ambientales generales orientadas al desarrollo sostenible. Entre sus funciones destacan: la emisión de informes sobre los anteproyectos de Ley y proyectos de Real Decreto con incidencia ambiental; asesorar sobre los planes y programas de ámbito estatal que la presidencia del Consejo le proponga en razón de la importancia de su incidencia en el medio ambiente; emitir informes y efectuar propuestas en materia ambiental; proponer medidas que incentiven la creación de empleo ligado a actividades relacionadas con el medio ambiente, así como medidas de educación ambiental. Proponer las medidas que considere oportu-

nas para el mejor cumplimiento de los acuerdos internacionales e impulsar la coordinación entre la iniciativa pública y privada en materia de medio ambiente son otras de las funciones del Consejo Asesor de Medio Ambiente.

La última reunión del CAMA se celebró en dos sesiones que tuvieron lugar los días 4 y 9 del pasado mes de mayo. En estas reuniones, el Ministerio de Medio Ambiente presentó a los miembros del Consejo diferentes propuestas normativas, entre las que destacan los borradores de los anteproyectos de la Ley reguladora de los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente, de la Ley por la que se modifica la Ley de Montes y el borrador de Real Decreto de regulación del sistema de seguimiento y verificación de emisiones de gases de efecto invernadero, así como el reglamento de organización y funcionamiento del Registro Nacional de Derechos de Emisión. También se presentó el borrador de Real Decreto de gestión de neumáticos fuera de uso y el de modificación del reglamento de envases y residuos de envases. Asimismo se llevó a consulta del CAMA la evaluación ambiental del Plan Estratégico de Infraestructuras del Transporte (PEIT).

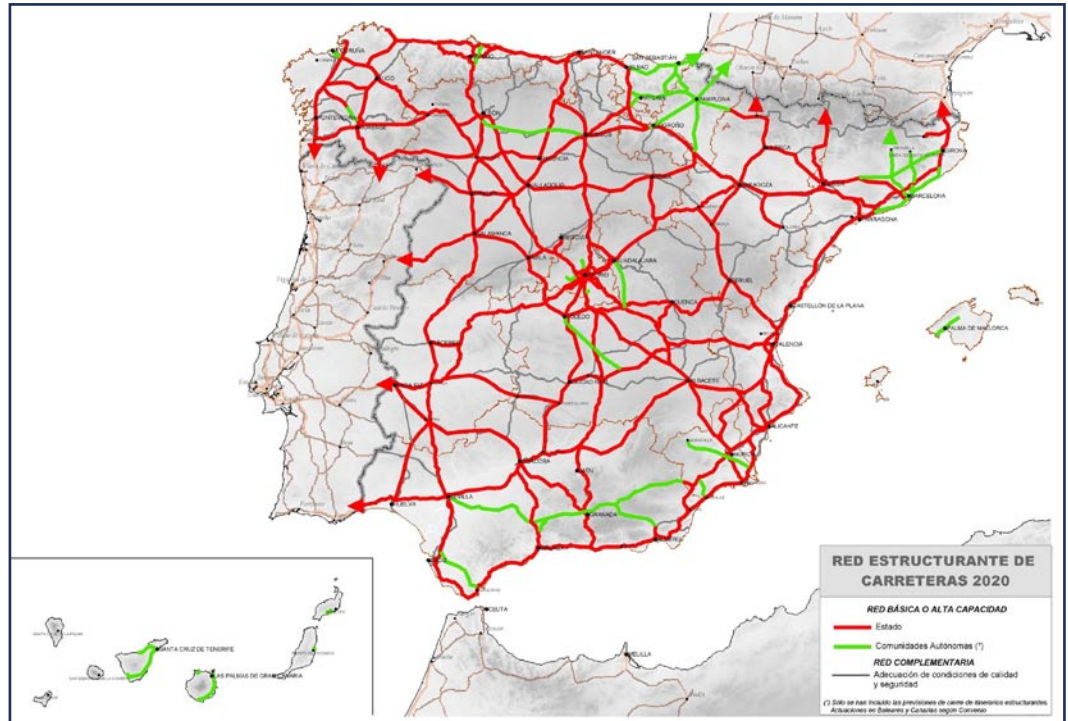
Para conocer la opinión del CAMA sobre alguno de los textos presentados, se ha solicitado a diferentes miembros del Consejo -WWF/Adena, CC.OO., FUCI y CEOE- la realización de una valoración de los mismos. 

El Consejo Asesor de Medio Ambiente da sus primeros pasos



Juan Carlos del Olmo
Secretario General
WWF/Adena

El PEIT y su informe de sostenibilidad han suscitado críticas por parte de algunos representantes del CAMA.



EI Consejo Asesor de Medio Ambiente (CAMA) ha comenzado a funcionar después de años de inactividad. Puede que esa sea la novedad más importante, que lo excepcional se convierta en normal y que la sociedad pueda opinar e implicarse de forma regular y reglada en la toma de decisiones que afectan a nuestro medio ambiente y a nuestra calidad de vida.

Uno de los documentos más importantes de los analizados hasta ahora es el Borrador de Anteproyecto de Ley reguladora de los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente, que agrupa en una sola norma el Convenio de Aarhus y dos Directivas de la UE sobre estos derechos en los que nuestro país acumulaba grandes deficiencias y retrasos.

El pasado 16 de mayo se publicó en el BOE el Instrumento de ratificación del Convenio de Aarhus, un paso muy importante ya que se trata de una herramienta esencial para garantizar la participación informada del público en la defensa del medio ambiente.

Queda ahora un largo camino por recorrer, mucha pedagogía por hacer y formación por impartir para que los ciudadanos conozcan este derecho y lo ejerzan. Igualmente, para que las administraciones no sólo sepan sus obligaciones y faci-

liten la información disponible, sino que promuevan de forma activa la participación de la sociedad en aquellos proyectos donde pueda existir impacto ambiental.

Otro de los borradores de proyectos de gran alcance que han sido analizados en el CAMA es la futura Ley sobre Evaluación de los efectos de determinados Planes y Programas en el Medio Ambiente que cumple con la obligación de transponer la Directiva 2001/42/CE, que España viene retrasando de forma inadmisiblemente.

Es una normativa esencial en un país como el nuestro en el que la rápida intensificación de la producción y el impacto de las infraestructuras de todo tipo sobre la biodiversidad han sido enormes en las últimas tres décadas y donde los planes futuros hasta ahora presentados no son menos inquietantes a este respecto.

Durante años, las organizaciones de defensa del medio ambiente hemos denunciado las incoherencias de la legislación actual y reclamado una normativa clara de evaluación ambiental que aborde el impacto del conjunto de los programas y no sólo el de cada proyecto por separado.

La nueva normativa va a exigir por fin insertar el factor ambiental en la fase de redacción de los planes y, por tanto, antes de la concepción del proyecto. Los planes deberán ser evaluados mediante la elaboración de un informe de sostenibilidad

ambiental, que analizará los efectos del plan o programa y las alternativas posibles, incluyendo la alternativa cero.

La futura Ley afectará a la evaluación no sólo de planes de infraestructuras, también lo hará de planes y programas de agricultura, ganadería, silvicultura, apicultura, industria, transporte, gestión de residuos, ocupación del dominio público marítimo-terrestre, telecomunicaciones, turismo o uso del suelo.

El borrador incluye la necesidad de elaborar una memoria ambiental en la que el órgano promotor y el órgano ambiental analizan conjuntamente el proceso de evaluación, el informe de sostenibilidad ambiental y las consultas, y deciden cómo integrar los aspectos ambientales en la propuesta.

Un aspecto muy positivo, y que WWF/Adena ha expresado en el CAMA, es el incremento de la participación desde las fases iniciales y la publicidad que ha de acompañar cada etapa, si bien se echa de menos la publicidad de la memoria ambiental.

Por último, es muy importante destacar el hecho de que el CAMA haya aprobado un informe muy crítico con el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte presentado por el Ministerio de Fomento (PEIT).

En el documento, que fue elaborado por un grupo de trabajo del CAMA creado "ad hoc", se reco-

ge que tanto el PEIT como su Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA) presentan graves deficiencias de forma en cuanto a la evaluación, y -de fondo- por apostar por un sistema de transporte insostenible desde el punto de vista al menos ambiental.


Para WWF/Adena, SEO/BirdLife, Greenpeace, Ecologistas en Acción y Amigos de la Tierra, las cinco principales organizaciones ecologistas españolas, el PEIT no sólo impedirá el cumplimiento de los compromisos de nuestro país respecto al Protocolo de Kioto, tal y como reconoce el propio ISA, sino que contribuirá a empeorar la situación. Además, el PEIT relega las medidas de mayor interés ambiental a las últimas fases del plan y apuesta por la construcción en una

primera etapa de gran número de infraestructuras de alta capacidad.

En un país con una Red Natura 2000 que ocupa el 25% de su territorio, el PEIT superpone una trama de nuevas redes de infraestructuras sin tener en consideración los flujos y las redes de la vida sobre los que se asienta, garantizando por anticipado el incumplimiento de la Directiva de Aves y de la Directiva de Hábitats.

Por último, la evaluación ambiental del PEIT se ha mostrado muy defectuosa, ya que obvia muchos de los requisitos que exige el artículo 5 de la Directiva 2001/42/CE relativa a la Evaluación Ambiental Estratégica. Tampoco se estudian alternativas factibles, ni se evalúan los impactos en el medio marino, ni la pérdida y alteración de los hábitats. Otros aspectos como la generación de residuos, la contaminación de las aguas o el impacto del ruido tampoco se analizan.

Por todas estas razones, hemos solicitado a través del CAMA que se revisen a fondo los principios inspiradores del PEIT y que se evalúe de forma seria y acorde a la trascendencia de este plan.

La participación de la sociedad en defensa del medio ambiente requiere la existencia de un CAMA representativo, operativo, ágil y dotado de los recursos necesarios para asesorar al Gobierno en proyectos de gran trascendencia. La valoración que podemos realizar hasta ahora es muy positiva y cabe esperar que en un futuro próximo el CAMA ocupe una posición aún más central y estratégica en aquellos proyectos legislativos que desde otros ministerios influyen de forma profunda en el medio ambiente y donde la participación pública, y especialmente de las organizaciones de defensa del medio ambiente, sigue brillando por su ausencia. 

El Consejo Asesor de Medio Ambiente en la reunión del pasado 4 de mayo. Foto: J.L. Píno. EFE.



CC.OO.

CC.OO.
Joaquín Nieto Sainz (Secretario Confederal de Medio Ambiente de CC.OO.)
Carlos Martínez Camarero (Responsable Adjunto del Departamento Confederal de Medio Ambiente de CC.OO.)

Buen arranque del nuevo Consejo Asesor

El Ministerio de Medio Ambiente ha impulsado una notoria reactivación del Consejo Asesor de Medio Ambiente. Este órgano de participación, que ha sido recientemente reformado para dotarle de una representatividad social más equilibrada, ha celebrado recientemente dos sesiones con un

orden del día cargado de asuntos para su debate, especialmente de borradores de normas de carácter medioambiental.

La nueva fase del Consejo Asesor de Medio Ambiente se está caracterizando por un elevado dinamismo. Es notoria también la gran actividad de desarrollo normativo que el Ministerio de Medio Ambiente

está impulsando y que, si todo sigue así, permitirá, por primera vez, cumplir con los plazos de transposición de directivas europeas.

El método y el ambiente del debate es bueno, pero la capacidad de modificar las propuestas del Gobierno por parte del Consejo está siendo demasiado limitada.

Es de destacar el amplio consen-

so alcanzado en el Consejo Asesor respecto del borrador del PEIT y de su Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA). El grupo de trabajo creado "ad hoc" había elaborado un documento crítico con el PEIT, que fue asumido por todas las organizaciones representadas en el CAMA, con excepción de la CEOE, que emitió un voto particular.

El informe del grupo de trabajo es un documento sólido que fue elaborado por ese grupo de trabajo con gran agilidad. Considera que el PEIT contempla aspectos positivos, como el fomento del ferrocarril y la intermodalidad, pero que tiene grandes carencias desde el punto de vista ambiental. En concreto: una inadecuada programación temporal, la incompatibilidad del plan con los compromisos de Kioto y las principales directivas europeas para la conservación de las especies y los hábitats.

- Opta por un escenario para el 2005-2020 que, en una fase inicial, se propone una importantísima construcción de infraestructuras viarias de alta capacidad, dejando para el final del periodo de aplicación la puesta en marcha de las principales medidas que ayudarían a la sostenibilidad del transporte.

- Se prevé la construcción de 6.000 nuevos km de autopistas o autovías hasta alcanzar los 15.000 km en la red viaria de "alta capacidad" gestionada por el Estado, lo que supone un aumento del 62% en infraestructuras de este tipo. De llevarse a cabo, tendría consecuencias muy negativas en el incremento de la movilidad por carretera y consiguientemente en el aumento de las emisiones de CO₂. En una situación como la española, donde la utilización de la carretera es abrumadora con respecto al ferrocarril, se dificultará notablemente el giro que el propio PEIT plantea hacia la intermodalidad basada en la red ferroviaria y hacia una mayor utilización del transporte público. Este efecto negativo lo señala el propio Informe de Sostenibilidad Ambiental.

- Es preciso definir con más precisión los objetivos ambientales del PEIT. Aunque resulta clara la necesidad de que las inversiones pre-

vistas se vinculen al cumplimiento de los objetivos, la realidad es que las directrices sectoriales apuntan en un sentido radicalmente contrario al de los objetivos, especialmente los ambientales. La clave de esta situación es la organización temporal y las prioridades en las inversiones en el PEIT. Primero, construir más infraestructuras aunque sean las más impactantes, después, hacer más compatible el transporte ambientalmente. De este modo, el cumplimiento de los objetivos ambientales resulta muy difícil, cuando no imposible.

Está por ver, al hilo de este informe del CAMA, cuál va a ser la posición del Ministerio de Medio Ambiente ante un Plan cuyo informe de Sostenibilidad Ambiental (presentado por el Ministerio de Fomento) reconoce abiertamente que no va a cumplir con Kioto.

Por otra parte, la reforma de la Ley de Montes era necesaria y ha servido para introducir la figura de los fiscales de Medio Ambiente. También es importante que, finalmente, recoja una petición reclamada desde hace tiempo por CC.OO.: la prohibición de cambiar el uso del suelo durante treinta años después de producirse un incendio forestal.

Sin embargo, el texto presentado, no responde a nuestras expectativas porque no cambia cualitativamente la insuficiente regulación que la actual ley de montes hace de los agentes forestales, en concreto, la determinación de sus atribuciones como policía administrativa y judicial. Echamos en falta un capítulo que recoja los siguientes aspectos:

- Agentes forestales como agentes de la autoridad. De hecho, son funcionarios de la Administración autonómica, y tienen la consideración de policía judicial de acuerdo con lo dispuesto en la Ley de Enjuiciamiento Criminal, reconocimiento que debería hacer expresa también la Ley de Montes.

- Asistencia jurídica. Los agentes forestales deberían gozar de la representación en juicio por letrados de la Administración.

- Acceso a predios forestales. Los agentes forestales, en el desempeño de sus funciones, deberían po-

der acceder a los montes y predios forestales, previa identificación y sin aviso. La obstaculización a la labor inspectora de investigación, supervisión, reconocimiento y vigilancia, debería constituir una infracción grave.

Por último, el Anteproyecto de Ley de acceso a la información, participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente, que adapta nuestra legislación a varias directivas europeas y al Convenio de Aarhus, mejora la regulación actual pero adolece de una serie de deficiencias. Señalamos una de las más importantes. Debería establecerse una amplia "acción pública", de manera que cualquier ciudadano u organización social o económica pueda exigir ante la Administración o ante los tribunales el cumplimiento de la normativa medioambiental, así como la personación en procedimientos de autorización o sancionadores. Algunas leyes, como la de Costas o la del Suelo, ya recogen este tipo de acción pública. No entendemos las reticencias a limitar de esta manera el acceso a la justicia en materia ambiental.

A modo de conclusión

El Consejo Asesor de Medio Ambiente (CAMA) se ha convertido en una herramienta útil, con una representación plural y adecuada respecto a la realidad social. A él se han llevado asuntos de especial relevancia, no sólo para cumplir el trámite formal de la participación pública, sino para someterlos a un proceso de debate y negociación. Pero la receptividad del Ministerio de Medio Ambiente ante las propuestas concretas de modificación de los borradores de ley que presenta, aunque existe, es manifiestamente mejorable. Hay aspectos de estas normas o planes donde son otros ministerios los que intervienen. Y en este caso observamos que la posibilidad de cambiar las propuestas está siempre bloqueada, por lo que es imprescindible una permeabilidad real entre lo que plantea el CAMA y el resto del Gobierno si queremos que las políticas españolas sean realmente sostenibles. ☞



FUCI

Federación de Usuarios
y Consumidores
Independientes (FUCI)
Agustina Laguna
Presidenta de FUCI

El medio ambiente y su calidad despierta el máximo interés de los consumidores-usuarios que, de forma progresiva, incrementan su participación en todos y cada uno de los órganos consultivos donde se impulsa la democracia ambiental y se da una mayor relevancia a la participación ciudadana.

A través del Consejo Asesor de Medio Ambiente (CAMA) se facilita el seguimiento de las políticas ambientales que promueven el desarrollo sostenible, hecho que permite a los consumidores, presentes en este órgano de participación, valorar las diferentes políticas ambientales promovidas por el Ministerio de Medio Ambiente.

Respecto al Anteproyecto de Ley por la que se modifica la Ley 43/2001, de 21 de noviembre, de Montes, analizado por el CAMA, se producen unas modificaciones, que sin variar especialmente el espíritu de la norma, apuntala con precisión tres aspectos fundamentales:

- Se realiza un ajuste de la distribución competencial en distintas materias.
- Se crean unas nuevas categorías de montes, como son los Montes Protectores y Protegidos.
- Se realiza un nuevo tratamiento jurídico a la lucha contra incendios.

En materia de incendios forestales, la Ley de Montes ya derogó la antigua normativa de 1968. Con la nueva Ley, así como con las modificaciones introducidas se concede a la sociedad un papel relevante en la prevención de los mismos, se promueve el desarrollo de campañas de concienciación y sensibilización ciudadana para la prevención fomentando la participación social, y se establece la necesidad de coordinación entre las diferentes administraciones en la prevención y extinción de los incendios.



El medio ambiente despierta el máximo interés de los consumidores

Las modificaciones en materia de incendios contenidas en el anteproyecto, constituyen el reconocimiento del incendio provocado como una acción perseguible y sancionable con la máxima dureza, impulsando la protección del medio ambiente a través del Derecho Penal, pero no desde la mera cualificación como delito de algunas conductas, sino lo más importante, creando la estructura orgánica necesaria para que la Administración de Justicia cuente con los profesionales especialmente preparados necesarios para la protección penal de nuestro medio ambiente ante los incendios forestales.

Finalmente debemos destacar como un aspecto muy positivo de este anteproyecto la innovación en materia de restauración de los terrenos forestales incendiados. La nueva redacción del artículo 50 de la Ley de Montes pretende garantizar la restauración de las masas forestales incendiadas, quedando prohibido el cambio de uso. En la redacción anterior esta prohibición no era absoluta, sino una regla general dado que se podía excepcionar el cambio de uso forestal de un monte "cuando venga motivado por razones de interés general requiriendo informe favorable del órgano forestal competente y en su caso del titular del monte". Esta modificación debe ser aplaudida en cuanto que al eliminar cualquier expectativa de cambio de uso, siquiera excepcio-

nal, garantiza con mayor fuerza la conservación de las masas forestales actualmente existentes.

En cuanto al Anteproyecto de Ley reguladora de los derechos de acceso a la Información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente que presenta el Ministerio de Ambiente, tiene una indudable relevancia dado que proporciona una nueva regulación al derecho básico que asiste a todo ciudadano, a obtener información sobre las cuestiones que le puedan afectar, a participar en los procesos de toma de decisiones y a acudir a la Justicia para tutelar estos derechos en el caso de que no sean respetados; por ello podemos señalar que en este anteproyecto aparecen claramente diferenciados tres apartados:

- La regulación del derecho al acceso a la información en materia medioambiental.
- La participación pública en los procesos de toma de decisiones.
- El acceso a la justicia en materia medioambiental.

Debemos realizar una valoración positiva de este proyecto, por cuanto supone, (aunque fuera de plazo), la plasmación de los compromisos asumidos por nuestro país, compromisos que además suponen, la democratización del medio ambiente garantizando la información y participación de todos en los procesos

La reforma de la Ley de Montes ha sido muy bien acogida por el CAMA al introducir la figura del fiscal de Medio Ambiente, y por prohibir el cambio de uso del suelo hasta treinta años después de producirse un incendio forestal. Foto: Roberto Anguita. Naturmedia.

CEOE expone diversos puntos críticos al borrador del Real Decreto relativo al sistema de seguimiento y verificación de emisiones de gases de efecto invernadero. Foto: Naturmedia.

de toma de decisiones en esta materia. No obstante debemos señalar que la complejidad de este texto provoca algunas dudas acerca de la idoneidad de su redacción.


Las mayores cautelas surgen de una definición esencial como es la de "Autoridad Pública". El mayor grado de transparencia informativa se encuentra relacionado con los sujetos que tengan esta cualificación, dado que las Entidades Privadas (entendidas como toda aquella que no sea calificada como Autoridad Pública) sus obligaciones en cuanto a suministro de información son más restrictivas. Por ello consideramos que la guinda a este texto supondrá la adopción de una definición lo más amplia posible de Autoridad Pública, atendiendo no tanto a la naturaleza jurídica, sino al servicio, competencias o cualificación de las actividades que se desarrollen.

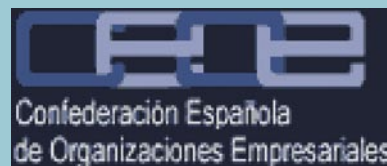
Finalmente, debemos realizar una referencia al Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes y a su Informe de Sostenibilidad Ambiental. Como aspecto positivo, debemos destacar la potenciación de las comunicaciones ferroviarias sobre las viarias, la intermodalidad de las infraestructuras, realiza aportaciones relevantes en materia de mejora de la movilidad en las ciudades, y sobre todo la propuesta de desarrollo de Planes de Movilidad Sostenible en las ciudades y áreas metropolitanas.

No obstante consideramos que este Plan requiere una nueva reformulación por el peso que soportan algunos de sus aspectos más negativos. Por un lado la ampliación prevista de 6.000 nuevos kilómetros

de autovías o autopistas por sus repercusiones, entrará en conflicto frontal con los compromisos derivados de la asunción del Protocolo de Kioto. La mejora de infraestructuras provocará un incremento de la movilidad por carretera y por tanto la emisiones de CO₂ provocadas por el consumo de combustible.

El instrumento de aplicación en nuestro país del Protocolo de Kioto, el Plan Nacional de Asignación, pretende en el periodo 2005-2007 estabilizar las emisiones de CO₂, para, en una fase posterior, reducir las emisiones en un porcentaje cercano al 21%, por lo que parece poco compatible la potenciación de la red vial que prevé este Plan, con las necesidades de reducción de emisiones.

Otro aspecto negativo relevante del PEIT es el de sus previsiones respecto a la calidad del aire de las ciudades. De la lectura del PEIT parece llegarse a la conclusión de que el objetivo establecido para el 2010 es infringir la normativa en materia de calidad del aire y contaminación un 50% menos de lo que se hace en la actualidad. En primer lugar nos parece preocupante cómo un texto que emana de una Administración Pública refleja que la realidad es una constante infracción de la normativa, sin que se haya realizado actuación alguna para obligar al cumplimiento de la Ley, y no acabamos de entender cómo los objetivos contenidos en un Plan de estas características están fijados en atención a disminuir el incumplimiento de la Ley; para los consumidores cualquier objetivo debe partir del estricto cumplimiento de la legalidad vigente. 



Mejorar las propuestas

CEOE
Juan José Nava Cano
Presidente de la Comisión de
Medio Ambiente de CEOE

En el conjunto de los informes y proyectos presentados en el último Consejo Asesor de Medio Ambiente, celebrado entre el 4 y el 9 de mayo, se manifiestan diversas deficiencias que es preciso analizar con objeto de mejorar las propuestas sometidas a dictamen.

En el caso del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) y de su Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA), el Informe presentado por el Grupo de Trabajo del CAMA critica que haya que esperar al periodo 2013-2020 para empezar el proceso de integración de los objetivos medioambientales y de desarrollo sostenible en el sector del transporte. Frente a esta afirmación, cabe alegar que según se establece en el PEIT (página 49), la consecución del Escenario PEIT 2020 se plantea en tres fases temporales que permiten avanzar progresivamente en la compatibilidad del sistema de transporte con los principios del desarrollo sostenible desde 2005, si bien se realizará de forma progresiva hasta el último periodo (2013-2020), en el cual se producirá la consolidación del carácter ambientalmente sostenible del sistema de transporte.

Tampoco parece adecuado que el informe del grupo de trabajo realice una crítica simplista relacionando la construcción de 6.000 nuevos kilómetros de autovías con el incremento de emisiones de CO₂ en el sector del transporte. Modernizar y ampliar nuestras redes viales, no sólo proporcionará evidentes mejoras socioeconómicas y de seguridad,



sino que además permitirá reducir el coste ambiental evidente que provocan las congestiones del tráfico por carretera. Por este motivo es inaceptable que dicho informe indique que el PEIT sea una seria amenaza para el cumplimiento del Protocolo de Kioto, y menos aún que dicha cuestión debería ser suficiente como para replantearse todo el Plan.

De hecho, el PEIT tiene objetivos generales de contribuir a la sostenibilidad general del sistema mediante el cumplimiento de los compromisos internacionales de la normativa europea en materia ambiental, en particular en cuanto a las emisiones de gases de efecto invernadero. Al efecto existe un capítulo específico dedicado a los impactos del transporte sobre el medio ambiente y la salud en el que, entre otros aspectos, se indica que las emisiones de CO₂ deben combatirse desde estrategias ligadas a la eficiencia energética y a la gestión de la demanda. En definitiva, sólo desde una perspectiva global y desde la puesta en marcha de un conjunto de medidas podrá lograrse una reducción de emisiones en el sector transporte.

En relación a la evaluación ambiental del PEIT, el Informe del Grupo de Trabajo la critica abiertamente, al concluir que en la misma no se estudian alternativas factibles. Lo cierto es que intentar valorar alternativas en un documento estratégico a 15 años no parece demasiado procedente o cuanto menos carece de fundamento en la situación de tramitación actual. Sirva como ejemplo que la mejora de infraestructuras de carreteras existentes que permitan entre otros objetivos mejorar los parámetros geométricos de trazado que se traduzcan en importantes reducciones de los índices actuales de accidentalidad y congestión, no puede tener alternativa factible alguna que no sea mejorar la propia infraestructura existente, o la creación de una nueva. En todo caso, sólo en el momento de conocerse el ámbito específico de actuación de las distintas actuaciones del PEIT, podrá evaluarse cualquier posible alternativa factible.

Del mismo modo, el Informe critica que no se hayan definido con precisión los objetivos ambientales del PEIT, pero salvo la cuantificación de una serie de magnitudes globales ligadas a inversiones, longitudes de las distintas actuaciones y origen de la financiación de las distintas inversiones, resulta imposible precisar los objetivos ambientales, ya que el PEIT no detalla proyecto concreto alguno en su actual fase de redacción, dado que no es éste su objetivo.

Todos los aspectos indicados en el informe del Grupo de Trabajo deben considerarse en una fase futura de mayor concreción del PEIT y siempre de acuerdo con la legislación medioambiental vigente, pero por citar un ejemplo, pretender realizar una evaluación medioambiental detallada de los futuros impactos en el medio marino sin conocerse a la fecha datos concretos de las actuaciones en materia de infraestructuras que se van a realizar, es tarea imposible y no ha de ser obstáculo alguno para que se continúe con el desarrollo y concretización de las actuaciones del PEIT en sus distintos planes sectoriales.

También son diversos los puntos críticos que presenta el borrador de Real Decreto relativo al sistema de seguimiento y verificación de emisiones de gases de efecto invernadero en las instalaciones incluidas en el ámbito de aplicación de la Ley reguladora del comercio de los derechos de emisión.

En primer lugar, la actual redacción del borrador implica un riesgo de compartimentación del mercado de verificadores, con distintos verificadores acreditados en las diferentes comunidades autónomas, pues éstas no tienen necesariamente que reconocer a verificadores acreditados por otras o por países terceros. Esta compartimentación puede generar un incremento de los costes para las entidades de verificación (lo que en última instancia elevaría los costes para los operadores) ante la posibilidad de pérdida de mercado ó bien al enfrentarse a la obligación de acreditarse en varias comunidades con criterios distintos.



El borrador de Ley que traspone el Convenio de Aarhus y varias Directivas Europeas es una herramienta esencial para garantizar la participación del público en las cuestiones medioambientales. Foto: Roberto Anguita. Naturmedia.

Del mismo modo, se provocaría un incremento de los costes para aquellos operadores con instalaciones en varias comunidades, pues tendrían que negociar diferentes contratos con distintas entidades de verificación en lugar de uno sólo para el conjunto de instalaciones. Además, a estos operadores puede sucederles que los criterios técnicos con que actúe el verificador de cada instalación sean distintos, lo que podría obligar a cambios en los sistemas de seguimiento del titular que en consecuencia no podría gestionar un sistema único de seguimiento y notificación en todas sus plantas. Como añadido, en cualquier comunidad autónoma podría favorecerse la aparición de posiciones de dominio de mercado por parte de una o dos entidades de acreditación, lo que indudablemente elevaría aún más los costes para los operadores por la falta de competencia.

Por los motivos expuestos sería necesario que el futuro Real Decreto estableciese criterios únicos a la hora de acreditar a una entidad verificadora, tal y como ocurre

actualmente en el EMAS, donde un verificador acreditado por una entidad cualquiera puede automáticamente trabajar en cualquier territorio, sea éste o no el mismo territorio en que se ubique la entidad que lo acreditó. De este modo se facilitaría además a los grupos industriales que tienen empresas en distintas comunidades que pudieran contratar con una misma empresa la verificación de todas sus instalaciones. En cualquier caso, como mínimo debería exigirse que cualquier resolución de una comunidad autónoma contra el reconocimiento de una entidad de verificación ya acreditada por otra comunidad, tuviera que basarse exclusivamente en criterios técnicos objetivos para evitar toda arbitrariedad.

Por lo que respecta al borrador de Real Decreto por el que se establecerán las normas de organización y funcionamiento del Registro Nacional de Derechos de Emisión (RENADE), la actual propuesta carece de un complemento documental que aclare pormenorizadamente los aspectos contables y fiscales que el uso de este registro conlleva, ya que no están definidos en el actual texto.

Por último y en relación a la modificación del Reglamento de envases y residuos de envases, consideramos primordial mantener la disposición adicional primera de la Ley 11/1997, en la que se establece que el poseedor final de los envases sea quien asuma la responsabilidad de entregarlas a un gestor, ya que se ha comprobado la eficacia de este sistema.

Por otro lado, es necesario recordar que la industria española, a diferencia de la de otros Estados miembros, se ha visto sometida a requerimientos legales en materia de prevención que van más allá de lo dispuesto en la Directiva 94/62/CE. El Estado español es por ejemplo el único del entorno europeo que contempla en su legislación tanto la imposición de objetivos de reducción en peso como la obligatoriedad de elaborar planes empresariales de prevención de residuos de envases. En la medida en que se debaten actualmente a nivel comunitario nuevas políticas de gestión de residuos, adoptar en España soluciones aisladas o diferentes implicaría poner en desventaja competitiva a nuestra industria frente a la del resto de la Unión Europea.

Respecto a los Sistemas de Depósito, Devolución y Retorno, no se justifica de ningún modo el establecimiento de un sistema de depósito obligatorio que, además, fuera discriminatorio para determinado tipo de envases, máxime cuando la propia Directiva no establece esta necesidad para el cumplimiento de los objetivos marcados. La imposición de un sistema de depósito, devolución y retorno podría tener graves consecuencias, que se iniciarían con la distorsión de las relaciones comerciales entre el envasador y el distribuidor, al discriminarse productos y formatos sujetos a este sistema en relación a otros que no lo estuvieran.

En cuanto a la reutilización, solamente parece posible la adopción de acuerdos voluntarios entre el fabricante del producto y el utilizador del producto, siempre que ambos sean industrias, y dependiendo de factores tales como las características del producto, la forma de utilización, la distancia entre envasador y consumidor, etc. 