
Ambiente
mit
Mobilidade, Inovação e Território
Movilidad, Innovación y Território

Medio ambiente y desarrollo sostenible

Experto: Carlos Sunyer

1 - Introducción

MIT, Movilidad, Innovación y Territorio, es un proyecto de cooperación entre la Región Centro de Portugal y Castilla y León en España. Engloba un conjunto de proyectos pertenecientes a seis áreas de cooperación: Transportes y Logística, Ordenación del Territorio, Industria, Comercio y Servicios, Innovación y Desarrollo Tecnológico, Turismo, Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible.

Este documento es el manual de etapa correspondiente al área de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible, que junto con los manuales de las otras áreas constituyen el cuerpo del proyecto MIT. Es por ello que debe ser contextualizado como parte de un proyecto global y no como un proyecto en sí mismo.

El documento se estructura en cinco partes. La primera es una introducción al proyecto y hace especial hincapié en los objetivos del MIT, pues sin duda son condicionantes del resto del documento.

En el segundo capítulo se hace una introducción a la situación ambiental de ambas regiones. Es un texto breve, pues el medio ambiente es un amplio campo y su análisis en detalle excedería del objeto del presente proyecto. El análisis se hace siguiendo el orden clásico de este tipo de análisis.

En el tercer capítulo se explica la metodología seguida para la identificación de los posibles proyectos a desarrollar en el ámbito del MIT. En este ámbito hay que agradecer la participación de todos los participantes de los foros de debate.

Los potenciales proyectos MIT identificados son expuestos en el capítulo 4. Hay que reseñar que varios de los proyectos identificados en el área de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible también lo fueron en otras áreas, lo que pone de manifiesto una clara vocación de integrar la variable ambiental en el resto de las áreas. En muchos de estos casos se suministró información específica a los responsables de las áreas implicadas.

Finalmente, en el último capítulo se exponen los tres proyectos que se proponen para ser desarrollados para el área de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible.

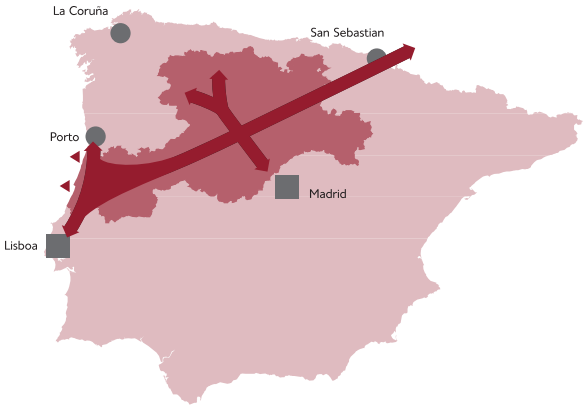
1.1 Objetivos

El objetivo de este manual de etapa, es identificar un grupo de proyectos que contribuya a los objetivos del MIT en el área de cooperación Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible, en el periodo 2007-2013. Por tanto, deben cumplir con los requisitos generales del proyecto MIT:

- que se desarrollen en ambos territorios
- se enmarquen en una estrategia consensuada para ambas regiones
- potencie la implantación de acciones innovadoras en el ámbito de las dinámicas territoriales de desarrollo
- integre múltiples vertientes dando cuerpo a un proyecto global
- implique a actores de diversa naturaleza
- ponga en valor la realidad territorial apoyándose en las infraestructuras y equipamientos de movilidad y transporte.

1.2 Ámbito territorial

El territorio asociado al eje del corredor Aveiro-Irún a su paso por la Región Centro y Castilla y León.



2 - Situación ambiental de las regiones

2.1 Marco general

Castilla y León es una de las regiones más extensas de Europa y representa el 18,6% del territorio español. Es una región interior, situada sobre una elevada meseta, donde el 97,9% de su extensión se encuentra a más de 600 metros de altitud y el 31,4% por encima de los 1.000 metros, lo que determina un clima de tipo continental con grandes contrastes de temperatura y escasa pluviometría, con importantes desigualdades espaciales y estacionales. Esta meseta está rodeada por elevados sistemas montañosos, salvo por el oeste, en donde conecta con la Región Centro de Portugal.

Su densidad de población es un tercio de la media española y más de cuatro veces inferior a la media comunitaria. Tiene muchos municipios de pequeño tamaño, con una densidad media de 12,08 habitantes/Km^2, inferior a la media regional, un dato preocupante si se estima que es necesaria una población superior a 20 habitantes/ Km^2 para mantener el tejido económico y social de un territorio. Además el 74,7% de los municipios no supera los 500 habitantes.

Entre 1998-2002, un 78,5% de los municipios de las zonas rurales han perdido población. La población, atraída por las condiciones laborales, se concentra en las ciudades principales, provocando problemas de congestión y un incremento significativo de población en los municipios limítrofes.

La Región Centro constituye el 31,3% del territorio continental portugués. Se encuentra en la mitad superior del país, a mitad de camino entre las dos ciudades principales, Oporto y Lisboa. Limita por el oeste con el Atlántico, con 275 Km de costa, en donde hay tres puertos: Aveiro, Figueira da Foz y Peniche. La región se encuentra atravesada longitudinalmente por la Serra da Estrela.

En la Región Centro la población se concentra en la franja litoral y en los principales núcleos urbanos del interior. El desarrollo urbano es polinucleado, con ciudades de dimensión media. La franja litoral es relativamente dinámica y es donde se concentra la población, mientras que en el interior hay un proceso de despoblamiento.

	Castilla y León	Región Centro
Superficie (Km^2)	94.224	23.668
Habitantes (enero 2006)	2.477.128	2.794.226
Densidad de población (hab/Km^2)	26,3	118

En conclusión, las provincias (equivalencia NUT-III) litorales (Baixo Mondego, Baixo Vouga, Medio Tejo, Oeste y Pinhal Litoral) tienen una densidad de población superior a los 100 hab/Km^2, mientras que el resto del territorio tiene densidades muy inferiores a la media europea e incluso a la de la Península Ibérica, estando sumidas en un proceso de despoblamiento y envejecimiento.

Entre ambas regiones hay gran continuidad, pues además de que entre ellas no hay mayores accidentes geográficos, aseguran el nexo de unión entre Portugal y España, y de éstas con el resto de Europa. Por su situación estratégica están atravesadas de norte a sur por importantes infraestructuras de transporte, que también articulan los espacios más dinámicos de ambas regiones: el litoral de la Región Centro (Aveiro, Coimbra, Leiria y Viseu) y las principales ciudades de Castilla y León (Salamanca, Valladolid, Burgos y León).

A modo de espina dorsal, el eje "Corredor Irún--Portugal", que forma parte de la Red Transeuropea de Transportes, se proyecta desde Aveiro, en la costa de la Región Centro, hacia el noroeste de Castilla y León, cerca de la frontera franco--española. En la Región Centro este eje viario está constituido por la A25 (IP5), que se continúa en Castilla y León por la A62 (autovía de Castilla). Este gran eje actúa a modo de colector, conectando las regiones adyacentes con el resto de Europa. Además, la frontera Vilar Formoso/Fuentes de Oñoro tiene el mayor movimiento de mercancías (pesadas y ferroviarias) de las fronteras luso--españolas.

2.2 Naturaleza, biodiversidad y paisaje

Como consecuencia del relieve, de su historia natural y de la variedad climática, Castilla y León tiene una importante diversidad biológica. Los hábitats van desde las praderas alpinas hasta las estepas cerealistas, lo que la convierte en una de las regiones europeas con mayor índice de biodivesidad. Esta riqueza se extiende también a la región Centro, con quien comparte muchos hábitats y especies.

Para la conservación de este rico patrimonio natural, ambas regiones han incorporado a la red Natura 2000 un total de 184 espacios, que suman un total de 28.793 Km^2, muchos de los cuales ya contaban con anterioridad con alguna figura de protección nacional. Se trata de una gran superficie que supera en un 20% a la de la propia Región Centro.

	Castilla y León	Región Centro
Espacios Red Natura 2000	170	18
Superficie (ha)	2.461.708	417.582
% territorio	26,1	17,6

El corredor pasa cerca de varios espacios de importancia, como La Ría de Aveiro, Serra do Caramulo, Serra da Freita, Serra da Estrela, Nave de Haver-Aldeia da Ponte, Almeida, Douro Internacional, Los Arribes del Duero, las Batuecas, Riberas de Castronuño, La Nava y Campos de Palencia, Sierra de la Demanda y Montes Obarenes.

Los espacios protegidos, además de cumplir con su labor conservacionista, son importantes dinamizadores del mundo rural. En 2005, 2,5 millones de personas visitaron los parques naturales de Castilla y Léon, lo que genera un importante movimiento económico en las poblaciones rurales afectadas. De hecho, se ha estimado que en 2005 los parques naturales de Castilla y León eran responsables del equivalente a 2.642 empleos a tiempo completo.

Un 39,5% de la superficie de la Región Centro es arbolada, fundamentalmente por especies maderables (*Eucaliptus sp.* y *Pinus pinaster*). En Castilla y León la superficie forestal arbolada es del 31,6%, fundamentalmente de especies de escasa productividad maderera (*Quercus ilex* y *Q. pyrenaica*), pero también con buenas extensiones de alguno pinos (*Pinus sylvestris, P. pinaster*).

La zona costera de la Región Centro engloba diferentes hábitats, entre los que predominan los sistemas dunares, acantilados arenosos, estuarios y albuferas. Los principales problemas de la costa son la creciente presión urbanística, los procesos de erosión y la contaminación de algunos estuarios.

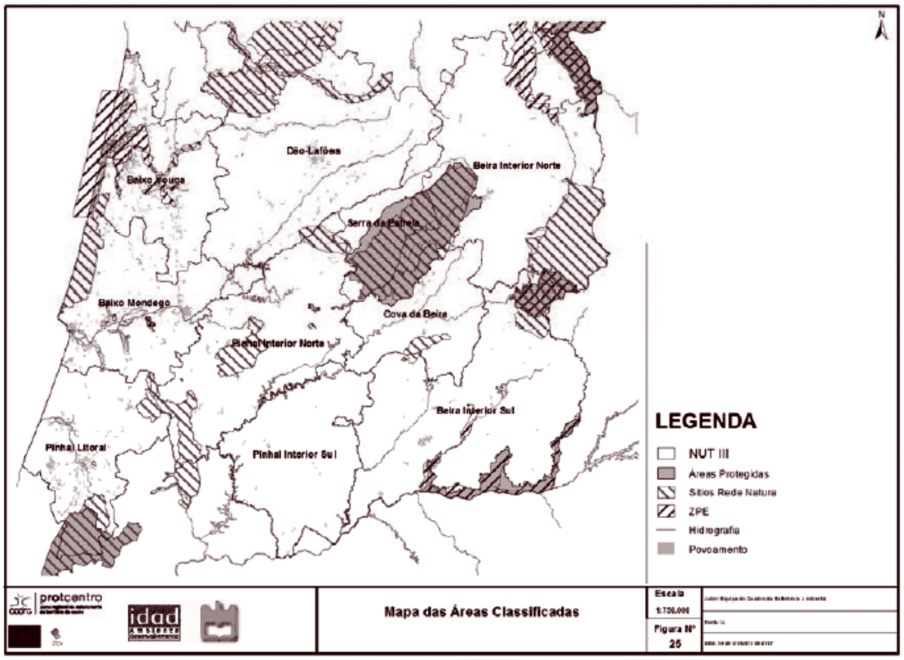
2.3 Agua

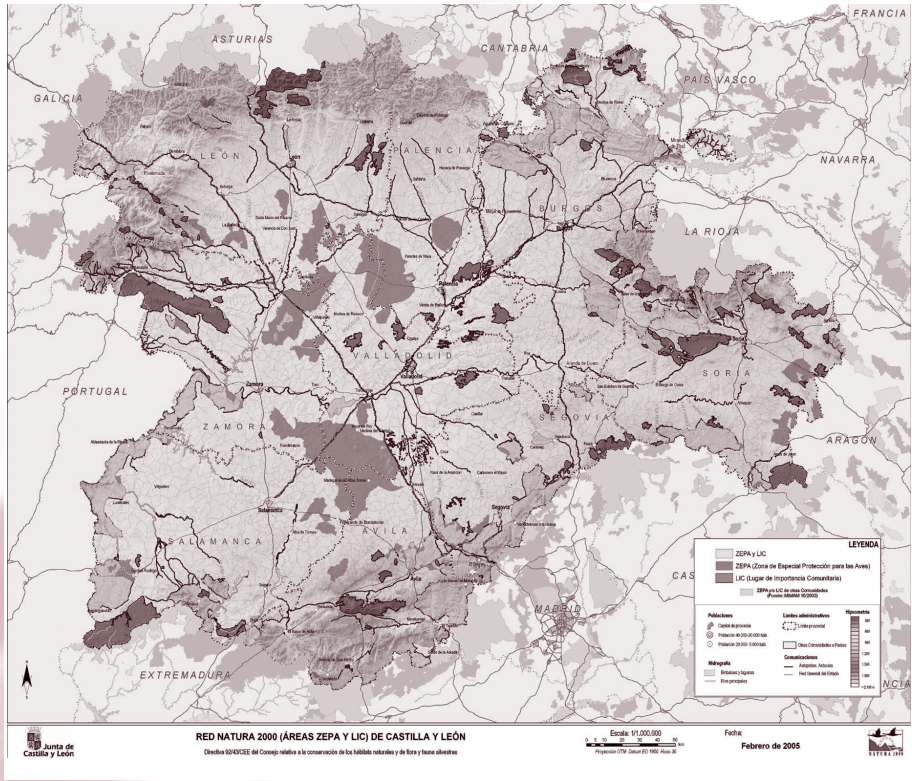
En Castilla y León, la mayor parte del corredor Aveiro-Irún atraviesa la cuenca del río Duero y una pequeña porción de la del Ebro. En ambas,el regadío representa más del 90% de la demanda de agua.

Por lo general, el índice general de calidad de las aguas es aceptable. En 2005 el 86,8% de la población equivalente de Castilla y León tenía sus aguas residuales convenientemente tratadas. En cuanto al agua consumida en Castilla y León, un 55% es de calidad aceptable y un 30% calidad óptima, apta para todos los usos. En materia de abastecimiento, los problemas de escasez de agua casi están resueltos.

En la región se han identificado varias masas de agua que pueden llegar a incumplir los objetivos ambientales de la Directiva Marco de Agua para el año 2015. Se distribuyen principalmente en el norte de la región y al sur, en los afluentes de la margen izquierda del río Duero. Sus principales problemas son la contaminación difusa y puntual, la extracción de agua y la regulación de caudal.

Por su lado, la Región Centro está bien dotada de recursos superficiales y subterráneos. Por su


Dão-Lafões
Baixo Vouga
Beira Interior Norte
Serra da Estrela
Baixo Mondego
Cova da Beira
Pinhal Interior Norte
Beira Interior Sul
Pinhal Litoral
Pinhal Interior Sul
LEGENDA
NUT III
Áreas Protegidas
Sítios Rede Natura
ZPE
Hidrografia
Povoamento
protcentro
idad
Mapa das Áreas Classificadas
Escala
1:750.000
Figura Nº
25


ASTURIAS
CANTABRIA
FRANCIA
GALICIA
PAÍS VASCO
LEÓN
PALENCIA
NAVARRA
BURGOS
LA RIOJA
VALLADOLID
SORIA
PORTUGAL
ZAMORA
SEGOVIA
ARAGÓN
SALAMANCA
ÁVILA
MADRID
EXTREMADURA
LEYENDA
ZEPA y LIC
ZEPA (Zona de Especial Protección para las Aves)
LIC (Lugar de Importancia Comunitaria)
Junta de Castilla y León
RED NATURA 2000 (ÁREAS ZEPA Y LIC) DE CASTILLA Y LEÓN
Directiva 92/43/CEE del Consejo relativa a la conservación de los hábitats naturales y de flora y fauna silvestres
Escala: 1/1.000.000
Fecha:
Febrero de 2005

territorio transcurren las cuencas del Mondego, Vouga y Liz, y parte del Tajo y Duero. En la región existe un problema de calidad del agua, pues solo el 71 % de las aguas residuales son convenientemente canalizadas y solo el 60% es convenientemente tratada, porcentajes en ambos casos inferiores a la media nacional. El abastecimiento de agua potable supera el 97% de la población.

En principal problema en la Región Centro, son los niveles de contaminación, fundamentalmente debidos a la presión urbana, la falta de planificación en la ubicación de industrias y el incumplimiento, por parte de estas, de la legislación de aplicación.

2.4 Aire y cambio climático

Castilla y León es una región que destaca por la buena calidad del aire. Sin embargo, se detectan algunos episodios esporádicos y puntuales de contaminación ligados, principalmente, al tráfico urbano o a circunstancias de origen natural. En el norte, en las inmediaciones de las centrales térmicas de carbón, también se suelen dar valores altos de SO_2 y partículas. Estas últimas, también pueden alcanzan valores elevados en las principales ciudades, mientras que también se pueden detectar episodios de valores altos de ozono troposférico, fundamentalmente en Valladolid, Salamanca y Burgos.

Entre 1990 y 2003, las emisiones de efecto invernadero de Castilla y León crecieron un 26,6%, frente a un 41,7% de crecimiento a nivel nacional. Para luchar contra ello, se están haciendo importantes avances en relación con la implantación de energías renovables, teniendo en cuenta los objetivos establecidos por España y Europa para finales de esta década (del 22,1% y el 29,4% de producción de la electricidad mediante energías renovables, respectivamente), fundamentalmente en el ámbito de la energía eólica, pero también solar y biomasa.

En la Región Centro, las zonas en donde se registran mayores problemas de contaminación por ozono troposférico y partículas es en las ciudades de Aveiro, Coimbra y la zona industrial de Estarreja, mientras que los principales focos emisores son los centros urbanos (Aveiro, Coimbra, Figueira da Foz, Leiria y Castelo Branco) y las zonas industriales (Estarreja, Figueira da Foz, Marinha Grande e Vila Velha de Rodão).

En general, en ambas regiones, los problemas de calidad del aire y cambio climático residen en la excesiva dependencia del transporte por carretera y escaso desarrollo del transporte ferroviario, así como en la todavía elevada dependencia de los combustibles fósiles.

2.5 Residuos

En materia de residuos, Castilla y León cuenta con el Plan Regional de Residuos Urbanos y Residuos de Envases 2004-2010, complementado con el Plan de Residuos Industriales 2006-2010. El objetivo es disponer de una herramienta eficaz para la prevención y la correcta gestión de los residuos generados en la Comunidad que garantice la protección de la salud, la conservación del medio ambiente y la compatibilidad con el crecimiento económico.

En 2003 se estimó que un 25% de los residuos urbanos no era convenientemente tratado. En ese mismo año la región generó 157.059 t de residuos

industriales peligrosos. Un 35,8% se genera en Burgos, 27,5% en Valladolid, 11,2% Palencia y 0,3% en Salamanca. Además se generaron 3.6 millones de toneladas de residuos industriales no peligrosos.

En lo que respecta a la Región Centro, la recogida de residuos urbanos cubre prácticamente a toda la población. En la actualidad se están mejorando y creando nuevos centros de tratamiento de los residuos, que en ocasiones incluyen plantas de metanización y compostaje. La recogida selectiva solo alcanza el 2,4% de los residuos urbanos producidos, por lo que es una prioridad. En cuanto a los residuos industriales se generan cerca de 5,3 millones de toneladas al año, de los que 45.973 Tm son residuos peligrosos. Estos últimos se generan sobre todo en Leiria y Aveiro, y son fundamentalmente aceites usados y disolventes químicos orgánicos. Apenas hay infraestructuras para su depósito, tratamiento y valorización.

2.6 Desarrollo sostenible

En un contexto de estas características, el desarrollo sostenible no puede alcanzarse solo a base de políticas. Es necesario que sea aceptado como un principio más por la sociedad en su conjunto. Para ello se requiere un profundo cambio en las formas de pensar, en las estructuras sociales y económicas y en las pautas de consumo.

Para avanzar en esta dirección los gobiernos adoptan estrategias, que identifican y desarrollan acciones orientadas a mejorar la calidad de vida mediante la creación de comunidades sostenibles, que gestionan y utilizan los recursos de forma eficiente, que aseguran la prosperidad, la protección ambiental y la cohesión social.

Portugal comenzó a trabajar en la Estrategia Nacional de Medio Ambiente en 2002, que fue finalmente aprobada por el Consejo de Ministros en 2006.

En 1999 Castilla y León elaboró un documento ampliamente debatido, El Libro Verde de Castilla y León, que posteriormente dio pie a un documento titulado Estrategia de Desarrollo Sostenible: Agenda 21. Este documento establecía una serie de líneas de acción para la integración ambiental en el Plan de Desarrollo Regional 2000-2006. En la actualidad está a punto de publicar el informe de sostenibilidad de la región 2006 y se trabaja en el diseño de la estrategia regional de desarrollo sostenible.

En Castilla y León hay que reseñar el Plan Regional de Ambito Territorial "Valle del Duero". Se trata de un plan en donde se conjuga la ordenación del territorio y el desarrollo sostenible a lo largo del Duero en toda la región. Incluye a un total de 596 municipios, con una superficie superior a las 2,5 millones de hectáreas.

Las estrategias de desarrollo sostenible también son aplicables a nivel local. De hecho en la Región Centro las ciudades de Leiria y Castelo Branco cuentan con Agenda 21 y en Viseu está en proceso de implantación. En Castilla y León hay implantadas más Agendas 21, pero destacan por su relación con el corredor Salamanca, Valladolid, Palencia y Burgos, que en su conjunto suman 728.843 habitantes.

3 - Metodología de identificación de proyectos

La identificación de proyectos en el área de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible se realizó en el seno de un grupo de representantes de diversos sectores procedentes de ambas regiones.

En este contexto, y teniendo en cuenta la amplitud y diversidad de los objetivos del proyecto MIT, se consideró pertinente recurrir a técnicas sistemáticas de análisis con el fin de estructurar el proceso de identificación de proyectos.

Objetivos MIT

- poner en valor las infraestructuras y equipamientos de movilidad y transporte de ambas regiones
- atraer nuevas actividades económicas y crear servicios de mayor valor añadido
- incentivar la innovación y el desarrollo tecnológico
- englobar ambos territorios
- implicar a diversos actores

Variables

Internas

- Aspectos que dificultan el aprovechamiento del recurso reduciendo su capacidad de respuesta y competitividad. DEBILIDADES.
- Aspectos sobre los que es posible basar el aprovechamiento del recurso y que facilitan su competitividad. FORTALEZAS.

Externas

- Aspectos que pueden generar impacto futuro en la zona, reduciendo o limitando sus perspectivas. AMENAZAS.
- Aspectos que pueden generar impacto en la zona, incrementando y facilitando sus perspectivas. OPORTUNIDADES.

Acciones MIT

- Atraer nuevas actividades
- Potenciar nuevos asentamientos industriales
- Promocionar servicios con valor añadido
- Innovación y desarrollo tecnológico asociado a la movilidad, los transportes y las comunicaciones

Aspectos ambientales

- Naturaleza, biodiversidad y paisaje
- Agua
- Aire y cambio climático
- Residuos

El resultado permitió identificar los siguientes condicionantes estratégicos:

Biodiversidad y paisaje

DEBILIDADES

Abandono rural
Concentración de la población en la zonas costera y principales ciudades

FORTALEZAS

Medio natural bien conservado
Sistemas agrícolas de bajo inputs
Buenas comunicaciones
Atractivo turístico
Productos complementarios de interés (denominaciones de origen, artesanía, etc)

AMENAZAS

Cambios en el paisaje y en los hábitats
Incendios forestales
Cambio climático
Fragmentación de hábitats por desarrollo agrícola, infraestructuras y desarrollo urbano

OPORTUNIDADES

Desarrollo del turismo de naturaleza
Baja densidad de población
Creciente interés por el turismo rural y de naturaleza
Proximidad a los mercados europeos

Agua

DEBILIDADES

Elevada demanda agrícola
Gran número de núcleos urbanos
Contaminación de acuíferos
Contaminación de algunos cursos fluviales

FORTALEZAS

Recursos hídricos en cantidad

AMENAZAS

Cambio climático

OPORTUNIDADES

Fondos europeos

Aire. Cambio climático

DEBILIDADES

Aumento del transporte por carretera
Centrales térmicas
Desarrollo urbano de la franja costera y principales ciudades

FORTALEZAS

Escaso desarrollo industrial
Buenas condiciones para el aprovechamiento de fuentes de energía renovable (eólica, solar, biomasa y mare motriz)
Tecnología para el aprovechamiento de energías renovables

AMENAZAS

Cambio climático
Precio de las materias primas que puede afectar a la biomasa

OPORTUNIDADES

Fondos europeos
Incremento del precio del petróleo

Residuos

DEBILIDADES	AMENAZAS
Población dispersa por un amplio territorio Escasa recogida selectiva Pocas instalaciones para la gestión de residuos peligrosos	Incremento del consumo
FORTALEZAS	**OPORTUNIDADES**
Zonas industriales localizadas Territorio extenso	Tecnologías para el aprovechamiento energético de los residuos

A tal fin y como fase preparatoria se realizó un análisis DAFO que permitió ordenar y relacionar los objetivos y las acciones MIT con las condiciones medioambientales como marco para la identificación de proyectos.

El conjunto de análisis sirvió de base para la reflexión conjunta entre el grupo de representantes sectoriales que tuvo lugar en dos fases, Guarda (16 de Abril) y Salamanca (1 de julio).

En la primera reunión se expuso el esquema de análisis y se realizó una tormenta de ideas para identificar posibles proyectos en el ámbito de los requisitos del MIT. Con los resultados de la reunión se elaboró un nuevo documento que fue circulado a todos los participantes en el grupo de trabajo para que pudieran estudiarlo, debatirlo en sus centros de trabajo y presentar nuevas sugerencias (Resultados de la reunión del 16 de abril de 2006)

Para la segunda reunión se envió un documento más elaborado, donde se recogía la propuesta de proyectos inicial, surgida como consecuencia de la reunión anterior (Manual de etapa borrador 23-6--2008). La propuesta fue debatida, y los resultados han dado pie a la selección de los proyectos que aquí se presentan y de los que finalmente han sido seleccionados tres.

4 - Identificación de potenciales proyectos MIT

A continuación se describe la tipología de los potenciales proyectos identificados y se definen los retos para su puesta en marcha.

4.1 AREA: Biodiversidad y paisaje

OBJETIVO.

Conservar los espacios protegidos mediante su puesta en valor para las poblaciones locales, a través de un desarrollo socioeconómico ambientalmente sostenible

Proyecto: Generar y ordenar la información de los espacios protegidos

No hay información adecuada sobre los espacios naturales protegidos y los productos asociados a lo largo de la ruta. En este sentido es deseable:

- Crear un mapa de espacios protegidos y de interés natural en el ámbito del corredor
- Crear una guía de recursos ambiéntales del corredor (espacios naturales, productos de calidad, etc.)

Observaciones: La necesidad de este proyecto también fue identificada en las áreas de Turismo y Ordenación del Territorio. Ambas han preparado proyectos al respecto.

Proyecto: Promocionar en el eje productos y servicios vinculados a la naturaleza

El corredor cuenta con producciones de calidad vinculadas a la conservación de la naturaleza, que se pueden promocionar a través de la creación de una marca de calidad certificada. La promoción de estos productos es importante para el desarrollo socioeconómico de la zona y en particular para imbricar el medio rural y natural.

Observaciones: La necesidad de este proyecto también fue identificada en otras tres áreas: Turismo, Industria, Comercio y Servicios, Ordenación del territorio. Dos de ellas han preparado proyectos al respecto.

Proyecto: Diseñar rutas sobre patrimonio natural y cultural

El corredor cuenta con infinidad de recursos para el turismo cultural y de la naturaleza, cuyo uso puede ser impulsado promocionando determinadas rutas diseñadas para intentar "sustraer" turistas potenciales del corredor e iniciarlas en el conocimiento de los espacios protegidos cercanos.

Observaciones: La necesidad de este proyecto también fue identificada en área de Turismo. Proyecto en desarrollo en el área temática de Turismo.

OBJETIVO

Evitar el fraccionamiento de hábitats y garantizar la conectividad ecológica de los espacios protegidos.

Proyecto: Crear un mapa de las redes ecológicas a lo largo del corredor como instrumento vinculante para la planificación y ordenación.

Los espacios protegidos no deben ser concebidos como islas y necesitan una interconexión. La Directiva

Hábitats promueve la interconexión de los espacios de la Red Natura 2000, así como la nueva ley de conservación de naturaleza española. El corredor puede ser utilizado como excusa para el diseño de una red ecológica en ambas regiones, lo que sería de gran utilidad para futuros planes de ordenación del territorio, estudios de evaluación estratégica ambiental de infraestructuras lineales, etc.

Observaciones: Proyecto seleccionado. Es un área novedosa, de la que apenas hay experiencia en España y Portugal. Además coincide en el tiempo con el desarrollo de la ordenación del territorio en ambas regiones.

4.2 AREA: Aire y cambio climático

OBJETIVO

Reducir las emisiones de gases contaminantes y de efecto invernadero.

La nueva Estrategia de Desarrollo Sostenible de la Unión Europea, aprobada en el Consejo Europeo del 15/16 de junio de 2006, establece varios objetivos, dos de los cuales pueden ser objetivos del proyecto MIT.

Fomentar la intermodalidad en el transporte a lo largo del eje

El transporte de mercancías por carretera depende de los combustibles fósiles, por lo que constituye unos de los principales sectores emisores de CO_2. Una de las medidas para reducir las emisiones es recurrir a la intermodalidad, lo que a su vez contribuye a aprovechar infraestructuras existentes. En el corredor que nos ocupa, el transporte intermodal puede realizarse vinculando el transporte por carreta con el transporte marítimo y por ferrocarril. La intermodalidad también es objetivo del programa comunitario "Marco Polo II (2007-2013).

Observaciones: La necesidad de este proyecto también fue identificada en área de Logística y Transporte e Industria, Comercio y Servicios. Proyecto en desarrollo en el área temática de Logística y Transporte.

Impulsar las autopistas del mar como alternativa al uso del corredor para el transporte de mercancías.

El cabotaje entre puertos europeos puede descongestionar las carreteras del transporte de mercancías, lo que contribuiría a reducir las emisiones de CO_2. El desarrollo de este proyecto es complementario del anterior. En materia de eficacia energética, un kilo de petróleo permite desplazar en un kilómetro 50 toneladas para un camión, 97 toneladas para un vagón de ferrocarril y 127 toneladas en una vía de agua.

Observaciones: La necesidad de este proyecto también fue identificada en área de Logística y Transporte. Proyecto en desarrollo en el área temática de Logística y Transporte, con el objetivo de promover las sinergias entre las plataformas logísticas y los puertos portugueses.

4.3 AREA: Residuos

OBJETIVO

Puesta en valor de los residuos mediante su reutilización como fuente energética.

Utilizar el biogás para impulsar vehículos municipales.

Hay cuatro fuentes principales de biogás: las plantas de tratamiento de aguas residuales, las plantas de tratamiento de residuos sólidos urbanos, la depuración de aguas residuales industriales y los digestores de residuos orgánicos. El biogás puede ser utilizado como combustible de vehículos. Como ejemplo en Suecia circulan en la actualidad más de 4000 con gas natural y biogás, y en Kristianstad la mayoría del transporte urbano funciona con biogás. La experiencia sueca demuestra que el uso de biogas puede ser económicamente sostenible, a la vez que reduce las emisiones de CO_2 y otros gases contaminantes.

Observaciones: Es un proyecto que puede desarrollarse en el ámbito de la red de ciudades sostenibles (ver más abajo)

4.4 AREA: Desarrollo sostenible

Elaborar el mapa ambiental del corredor

Con el fin de avanzar en el desarrollo de un corredor de transporte ambientalmente sostenible, es necesario conocer su situación actual. El objetivo de este proyecto es elaborar un mapa ambiental del corredor con el fin de conocer sus principales aspectos e impactos ambientales. Entre la información de interés se puede incluir: mapa de ruido, contaminación lumínica, contaminación atmosférica, transporte de productos peligrosos, etc. Este sería el punto de partida para, con posterioridad, poder avanzar en la mejora de la integración ambiental en el eje.

Observaciones: Proyecto seleccionado.

Elaborar una estrategia conjunta para que las ciudades del corredor actúen como focos de radiación de información para dirigir las oportunidades de desarrollo socioeconómico y ambiental hacia poblaciones que están fuera del eje.

La relación de los territorios con el eje es pequeña y las capitales de comarca también han perdido importancia a favor de las capitales de provincia, con lo que el medio rural se ha desvinculado de la mayor parte de la población. Es necesario recuperar esta relación.

Observaciones: La necesidad de este proyecto también ha sido identificada en el ámbito del área de Ordenación del Territorio, en donde hay varios proyectos relacionados.

Crear una red de ciudades sostenibles MIT

Las ciudades de ambas regiones tienen un importante papel en el desarrollo sostenible y en el desarrollo de capital social. Por ello, uno de los objetivos de las políticas ambientales comunitarias es el desarrollo de comunidades urbanas y rurales ambientalmente sostenibles, en donde vivan y trabajen los ciudadanos en un entorno de calidad. Por ello es necesario promover y reforzar las iniciativas de Agenda Local 21. Una de las acciones que mejor podría contribuir a ello es la creación de una red de ciudades sostenibles para el intercambio de información, experiencias y el desarrollo de proyectos conjuntos.

Observaciones: Se considera un buen proyecto de cooperación en el ámbito del MIT. Proyecto seleccionado.

Interacción entre los proyectos identificados y otras áreas del proyecto MIT.

PROYECTO	Transportes y logistica	Turismo	Innovación y desarrollo	Industria, comercio y servicios	Ordenación del territorio
Generar y ordenar la información de los espacios protegidos		X			X
Promocionar en el eje productos y servicios vinculados a la naturaleza		X		X	X
Diseñar rutas sobre patrimonio natural y cultural		X			
Crear un mapa de las redes ecológicas a lo largo del corredor como instrumento vinculante para la planificación y ordenación					X
Fomentar la intermodalidad en el transporte a lo largo del Eje	X				
Impulsar las autopistas del mar como alternativa al uso del corredor para el transporte de mercancías	X				
Utilizar el biogás para impulsar vehículos municipales.			X		
Elaborar el mapa ambiental del corredor	X				
Elaborar una estrategia conjunta para que las . ciudades del corredor actúen como focos de radiación de información					X
Crear una Red de ciudades sostenibles MIT					X

Interacción entre los proyectos identificados con la política ambiental de la UE.

PROYECTO	Nueva Estrategia de Desarrollo Sostenible 2006 (Consejo 15/16 junio 2006)	Estrategia temática para el medio ambiente urbano COM(2005) 718 final	Estrategia de la Comunidad Europea en Materia de Biodiversidad COM (98)42	Sexto Programa de Acción Comunitario en Materia de Medio Ambiente Decisión 1600/2002/CE
Generar y ordenar la información de los espacios protegidos			X	
Promocionar en el eje productos y servicios vinculados a la naturaleza			X	
Diseñar rutas sobre patrimonio natural y cultural				
Crear un mapa de las redes ecológicas a lo largo del corredor como instrumento vinculante para la planificación y ordenación			X	X
Fomentar la intermodalidad en el transporte	X			X
Impulsar las autopistas del mar como alternativa al uso del . corredor para el transporte de mercancías	X			X
Utilizar el biogás para impulsar vehículos municipales.	X	X		X
Elaborar el mapa ambiental del corredor				
Elaborar una estrategia conjunta para que las ciudades del corredor actúen como focos de radiación de información.				
Crear una Red de ciudades sostenibles MIT	X	X		X

5 - Proyectos seleccionados

5.1 Red de ciudades sostenibles MIT 21

Justificación

Un importante conjunto de ciudades de ambas regiones se articula a lo largo de este eje. Son ciudades en crecimiento, que tienden a acaparar un importante porcentaje de la población, sobre todo en Castilla y León. De hecho, el 27% de los ciudadanos de la Región Centro vive en las principales ciudades y el 48% lo hace en las de Castilla y León. Es en las zonas urbanas en donde muchos problemas ambientales se hacen sentir con especial agudeza. El ruido, la contaminación del aire, el tráfico, el crecimiento urbano desordenado, entre otros, hacen que la calidad de vida disminuya. Muchos de estos problemas son comunes a todas las zonas urbanas, por lo que su solución muchas veces pasa por la cooperación y el intercambio de experiencias.

Por otro lado, las ciudades MIT son los nodos de una red internacional de transporte y comunicaciones. Atraen actividades económicas, proveen de servicios especializados, son centros de difusión de la innovación y de intercambio con el exterior. Esta concentración de actividades y potencialidades confieren a las ciudades del corredor la capacidad de actuar como motores de desarrollo regional.

Las ciudades del corredor también pueden ser analizadas desde el prisma de la oferta y la demanda. Ofertan recursos humanos, sectores productivos, infraestructuras de transporte y comunicaciones, servicios públicos, recursos ambientales y de calidad de vida. La demanda la ejercen sus habitantes, los visitantes y turistas, así como las empresas e instituciones con presencia en el territorio. Atendiendo a este concepto, las estrategias para un desarrollo territorial competitivo son prácticamente similares a las estrategias empresariales.

En este sentido, podemos considerar dos tipos de factores que pueden determinan la ubicación de una determinada empresa. Los factores limitantes son el transporte, el emplazamiento, los costes financieros y laborales, el dinamismo del mercado local y regional, etc. Pero también hay factores de carácter motivante, como la calidad de las comunicaciones, la disponibilidad de mano de obra cualificada, la imagen de la zona, la calidad de vida y del entorno, etc.

Las grandes empresas tienen muy en cuenta los factores limitantes, pero cada vez más tienen también en consideración los motivantes. Estos a su vez son muy importantes para las PYMES, en donde muchas veces la decisión de la ubicación la toma una persona o un reducido número de ellas. Por ello, al igual que ocurre con los productos de consumo, la imagen de marca es un factor estratégico esencial, lo que en nuestro caso sería equivalente a la identidad e imagen local. Es aquí en donde la Agenda 21 puede tener un papel en la atracción de nuevas actividades económicas y la puesta en valor de la realidad territorial, ambos objetivos MIT.

En 1999 algunas de las ciudades del eje comenzaron a implantar la Agenda 21, iniciativa a la que poco a poco se han ido sumando otras ciudades. En la actualidad la situación es muy dispar, con ciudades con una larga experiencia en el proceso, ciudades iniciándose en el mismo y ciudades que todavía no han abordado el proceso de Agenda 21.

	Población	Agenda 21 implantada
Aveiro	55.291	No
Viseu	47.250	En proceso
Guarda	26.061	No
Salamanca	155.921	Si
Valladolid	316.564	Si
Burgos	174.074	Si
Miranda de Ebro	38.417	No

Las redes existentes para el intercambio de experiencias entre las administraciones locales han demostrado sus ventajas, pues permiten desarrollar soluciones adaptadas a cada situación en base a las experiencias de otros lugares. Además, el trabajo en red incentiva el avance de todos sus integrantes hacia la misma dirección. Es por ello que la creación de redes de ciudades sostenibles es uno de los objetivos contemplados en la estrategia comunitaria de medio ambiente urbano.

Finalmente, resaltar que el proyecto contribuye de forma notable a paliar las amenazas y promover las oportunidades identificadas en el análisis DAFO, particularmente en lo que se refiere a cambio climático, agua y residuos.

Red de ciudades sostenibles MIT 21

Objetivos estratégicos

— Impulsar la sostenibilidad en las ciudades MIT, mediante la implantación de la Agenda 21

— Fortalecer el papel de los municipios en las políticas de desarrollo sostenible

— Aumentar la sensibilidad de los ciudadanos por el medio ambiente

— Mejorar la condiciones de vida de las ciudades del corredor, con el fin de hacerlas más atractivas y favorecer el desarrollo de sus economías

Objetivos operativos

1- Creación de la red

Actividades

- Crear la estructura de la red
- Establecer la secretaría de la red y dotarla de medios
- Establecer un plan de trabajo
- Desarrollar canales de información y comunicación (web, boletín digital)
- Desarrollo de un portal de conocimiento: que proporcione información estructurada y evaluada sobre temas sociales, económicos y medioambientales de las zonas urbanas en respuesta a la demanda de información de las autoridades locales.

2- Mejorar la capacitación para implantar la Agenda Local 21 y la integración de la sostenibilidad ambiental en la gestión municipal.

Actividades

- Desarrollar actividades de formación técnica: jornadas temáticas, cursos y formación a la carta, formación con otras redes
- Desarrollar metodologías adaptadas a los distintos tipos de municipio (movilidad sostenible, participación, educación y sensibilización, etc.)

- Editar guías metodológicas
- Elaborar modelos de referencia para la gestión, reglamentos de participación, ordenanzas, pliegos de contratación, etc.

3- Compartir recursos y servicios

Actividades

- Facilitar un servicio de asistencia para la gestión de los procesos de Agenda 21: evaluación inicial, sistema de indicadores, programación, procesos de participación
- Desarrollo de un sistema de indicadores conjuntos
- Asistencia al desarrollo de proyectos de interés común
- Crear instrumentos técnicos e informáticos para la gestión
- Observatorio de buenos ejemplos de los distintos ámbitos de la Agenda 21
- Desarrollar criterios y sistemas de calidad

4- Fomentar la cooperación y comunicación entre administraciones

Actividades

- Crear espacios de comunicación mediante la celebración periódica de actividades conjuntas
- Impulsar la participación en programas de otras administraciones de interés para la Agenda 21: movilidad, energía, cambio climático, educación ambiental, medioambiente y salud, etc.

5- Cooperar con otras redes

Actividades

- Cooperar con redes similares
- Participar en campañas europeos
- Participación en programa europeos

6- Sensibilización y educación en la sostenibilidad ambiental y la participación

Actividades

- Fomentar la educación de los agentes sociales mediante la organización de jornadas y seminarios
- Impulsar la elaboración de la agenda 21 escolar
- Fomentar la participación de los agentes locales
- Establecer canales de divulgación y comunicación
- Crear material divulgativo y educativo

7-Reforzar los recursos municipales

Actividades

- Facilitar la elaboración de proyectos conjuntos
- Colaborar con otras entidades en temas de interés conjunto, como:
- Cambio climático: edificación sostenible, ahorro y eficiencia energética, modelo de desarrollo urbano, movilidad.
- Naturaleza y biodiversidad: relación medio rural-urbano, educación ambiental, espacios protegidos.

- Salud: calidad del aire, calidad del agua, ruido
- Uso sostenible de los recursos
- Promover la creación de líneas de financiación específicas para la Agenda 21
- Implantación de sistemas de gestión normalizados (tipo ISO 9000 y 14000)

8-Implantar nuevas tecnologías

Actividades

- Redes de comunicaciones avanzadas (videoconferencias abiertas, televisión multi-interactiva...) que contribuyan a reducir la movilidad
- Uso del biogás como combustible de vehículos municipales.

Otras posibles fuentes de financiación.

Programa Life +, Programa ESPON 2013, Intelligent Energy.

Planes con los que puede hacer sinergia

— Plan regional de ámbito territorial "Valle del Duero" (Castilla y León);

PCAD III Programa Mejora de la Calidad Ambiental;

PIDTD I. Plan de Innovación y Desarrollo Tecnológico en el Duero.

Documentos de referencia y recursos de interés

— CE. 2006. Estrategia temática para el medio ambiente urbano COM(2005) 718 final

— CE. 2004. Hacia una estrategia temática sobre el medio ambiente urbano COM(2004)60 final.

— Agenda 21 de Salamanca: www.agenda21salamanca.com

— Agenda 21 de Valladolid: www.ava.es/modules.php?name=agendalocal21

— Agenda 21 de Burgos: www.aytoburgos.es/contenidos/cpcontent.asp?contentid=639&nodeid=525

— Agenda 21 de Palencia: agenda21.einsl.com/Palencia

— Agenda 21 ayuntamientos portugueses: www.agenda21local.info/index.php

5.2. Desarrollo de la red ecológica

Justificación

Al igual que en el resto de los países europeos, los espacios protegidos de la Región Centro y de Castilla y León han sido designados paulatinamente a lo largo del tiempo. Éstos muchas veces son identificados como red de espacios protegidos. Se trata de un concepto administrativo, por ser un conjunto de espacios protegidos ("red") gestionados por una misma administración.

Red ecológica es un concepto diferente. Se trata de un modelo de conservación desarrollado en los últimos 35 años, en donde el objetivo es conservar la biodiversidad mediante el mantenimiento y el refuerzo de la integridad ecológica y de los procesos ambientales. Las redes ecológicas tienen una peculiar estructura espacial, en donde cada área tiene sus propios objetivos. Entre sus componentes destacan:

— zona núcleo: su principal función es asegurar la conservación de determinados hábitats y especies.

— corredores: sirven para conservar la interacción ecológica vital mediante la conexión ecológica entre las zonas núcleo cuando sea necesario

— zonas de amortiguación para evitar el deterioro de aquellas zonas en donde la conservación sea el objetivo principal.

Las redes ecológicas tienen una importante misión en las zonas en donde la conectividad ecológica se encuentra más amenazada como consecuencia de los usos del territorio. En este sentido, hay que reseñar que ambas regiones tienen zonas en donde la conectividad ecológica se encuentra comprometida por el desarrollo urbano, las vías de comunicación y el desarrollo de la agricultura intensiva. Destacan las zonas más pobladas de la Región Centro (franja costera y algunas comarcas del interior) y amplios territorios de ambas regiones que han sido intensamente modificados por la agricultura.

La existencia de una red ecológica también permite una mejor integración de la conservación de la biodiversidad y del paisaje en los procesos de evaluación ambiental estratégica al amparo de la Directiva 2001/42/CEE. Además contribuye a mejorar el funcionamiento de los Espacios Naturales Protegidos, a favorecer su vinculación con el territorio circundante y a extender sus valores ambientales, a través de los corredores ecológicos, hacia las áreas agrícolas y urbanas.

Las redes ecológicas están estrechamente relacionadas con la ordenación del territorio, dado que esta disciplina persigue objetivos económicos, sociales, culturales y ambientales. Por ello, su desarrollo precisa de una aproximación integradora y multidisciplinar, que tenga en cuenta las infraestructuras, las poblaciones y los usos del suelo. Esta aproximación ofrece un modelo territorial coherente, que permite la convivencia de la biodiversidad con los proyectos y actuaciones orientadas al desarrollo con la sostenibilidad como marco general.

La relación del modelo de Red Ecológica con las infraestructuras de comunicación también es significativa, tanto por el papel de éstas como barreras para la conectividad como por representar las grandes infraestructuras de comunicación una oportunidad para repensar la conectividad ecológica, especialmente en proyectos territoriales trasnacionales como el MIT, tan vinculado al corredor de comunicaciones.

Las redes ecológicas ya están en desarrollo en muchas regiones europeas (Países Escandinavos, Polonia, Alemania, Países Bajos, Austria, etc.). En España y Portugal apenas han sido desarrolladas, destacando la experiencia de Cataluña, en donde las redes ecológicas han sido incorporadas a la ordenación del territorio como un sistema más, junto con el sistema de asentamientos urbanos y de movilidad y transporte.

En la actualidad se está en una fase muy avanzada del nuevo modelo territorial de la Región Centro, en donde se tienen en cuanta las riberas como corredores ecológicos, pero no se desarrolla el modelo de red ecológica como tal. También en Castilla y León se trabaja en el desarrollo de las Directrices de Ordenación Territorial, que van incorporando de forma progresiva el modelo y los componentes de la red ecológica a las propuestas de protección del territorio, aunque todavía no ha sido definida. En este sentido hay que destacar el Plan

Regional de Ambito Territorial "Valle del Duero", que afecta a 596 municipios de la región, con una superficie total de 2,5 millones de hectáreas. Entre sus objetivos incorpora el desarrollo de corredores ecológicos acordes con la Red Paneuropea de Corredores Ecológicos. Es por ello un momento adecuado para el desarrollo de las redes ecológicas de ambas regiones y podría ser la primera red ecológica transfronteriza de la Unión Europea.

Por otra parte, el proyecto contribuiría a resolver en gran medida las amenazas que se ciernen sobre la región en relación a la biodiversidad y el paisaje a la vez que pondría en valor las fortalezas e impulsaría las oportunidades identificadas en el análisis DAFO.

Desarrollo de la red ecológica

Objetivos estratégicos

Desarrollar un modelo continuo de redes ecológicas en ambas regiones e integrarlas en la política de ordenación del territorio.

Objetivos operativos

1 - Establecer el grupo de trabajo para el diseño de la red ecológica

Actividades

- Crear espacios de comunicación mediante la celebración periódica de actividades
- Crear un grupo de trabajo multidisciplinar, con representantes de ordenación del territorio y conservación de la naturaleza
- Organizar un seminario técnico de alto nivel, para el intercambio de información y experiencias prácticas con las regiones y municipios con experiencia en redes ecológicas
- Establecer los objetivos de la red ecológica y definir sus componentes
- Desarrollar directrices comunes para la conectividad ecológica del territorio y criterios para la integración de la red ecológica en la ordenación del territorio

2- Recopilar la información técnica necesaria

Actividades

- Recopilar la información, las actuaciones y las propuestas disponibles en ambos territorios para analizar el estado de la cuestión y crear un banco de información útil para el desarrollo de la Red.
- Desarrollar una base cartográfica a partir de las herramientas disponibles (Infraestructura de Datos Espaciales de Castilla y León y Sistema de Información Geográfica de Medio Natural –SIGMENA- en Castilla y León, el Sistema Nacional de informaçao Geografica –SNIG- en Portugal, etc.)

3- Definir la red ecológica de ambas regiones

Actividades

- Definir la red ecológica continua en ambas regiones a escala regional y provincial
- Elaborar una cartografía básica de la red (escala 1:200.000)

4- Integración de la red ecológica en otras políticas sectoriales

Actividades

- Desarrollar las herramientas necesarias para poner la red ecológica a disposición del los planes de ordenación del territorio y los estudios de evaluación ambiental estratégica.
- Integrar la red ecológica en la ordenación del territorio de ambas regiones
- Desarrollar unas líneas guía para la incorporación del modelo de redes ecológicas en las distintas herramientas de planeamiento urbanístico y territorial en cada escala de trabajo
- Estudiar la relación entre la red ecológica y las principales líneas de comunicación, especialmente en el corredor vinculado al MIT

5 - Evaluación y seguimiento del proyecto

Actividades

- Evaluar el funcionamiento de la red ecológica y de las propuestas desarrolladas en este proyecto, una vez realizada su integración en las políticas de Ordenación Territorial.

Otras posibles fuentes de financiación.

Programa Life +

Planes con los que puede hacer sinergia

— Plano regional do ordenamento do territorio do Centro.

— Plan regional de ámbito territorial "Valle del Duero" (Castilla y León).

PCAD.III Programa de mejora de la calidad ambiental.

Actuación PCAD.III.a.4 Red de corredores ecológicos

Documentos de referencia

— Bonnin, M., Bruszik, A., Belbaere, B., Lethier, H., Richard, D., Rientjes, S., van Uden, G. y Terry, A. 2007. The Pan-European Ecological network: Tacking Stock. Nature and Environment, nX46. Consejo de Europa. Estrasburgo.

— CCDRC. 2008 Protcentro. Propuesta de modelo territorial. Plano regional do ordenamento do territorio do Centro. Abril 2008.

— Junta de Castilla y León. 2008. Plan Regional de Ambito Territorial "Valle del Duero"

5.3 Hacia una autovía verde

Situación actual

El transporte es un sector asociado a importantes impactos ambientales, como la contaminación del aire, la contaminación acústica, el uso del suelo, el efecto barrera y otros. En concreto, el transporte por carretera representa el 60 % del consumo de petróleo en la UE y el 14% de las emisiones de CO2. Además la propia actividad conlleva riesgos que pueden implicar un mayor impacto ambiental.

La autovía Aveiro-Irún, el principal medio de transporte en el corredor del proyecto MIT, ha sido desarrollada por tramos, proceso que ha durado muchos años y que incluso está pendiente de culminar. Durante su construcción se realizaron estudios de impacto ambiental y se adoptaron

medidas preventivas y correctoras para prevenir y corregir potenciales impactos ambientales. Sin embargo, se desconoce el actual impacto ambiental de la autovía.

La mejora ambiental de este corredor de transporte contribuirá a su puesta en valor y, con ello, a las comarcas y ciudades afectadas por el mismo. Un paso previo para ello es analizar la situación de partida.

No cabe duda que el proyecto contribuye de forma notable a paliar las amenazas y promover las oportunidades identificadas en el análisis DAFO, en todos los aspectos medioambientales analizados.

Hacia una autovía verde

Objetivos estratégicos

Convertir en "ecológico", el tramo MIT de la actual autovía Aveiro- Irún.

Objetivos operativos

1 - Establecer el grupo de trabajo para el diseño de la red ecológica

Actividades

- Establecer metodologías comunes para la evaluación ambiental de partida
- Recopilación de la legislación ambiental de aplicación a la autovía
- Establecimiento de calendarios
- Reuniones con regiones en donde se hayan desarrollado iniciativas similares
- Organizar jornadas de presentación para la puesta en valor del corredor

2 - Hacer una evaluación de la situación ambiental de partida en el corredor MIT

Actividades

- Elaborar mapas de: ruido, contaminación lumínica del corredor
- Mapa del efecto barrera ecológica del corredor MIT. Estudiar la relación entre la red ecológica y el corredor MIT
- Identificación de lugares en donde sea necesario mejorar el drenaje de la autovía para prevenir la contaminación de cursos fluviales
- Identificación de puntos peligrosos para el transporte de mercancías que puedan dar lugar a accidentes ambientales
- Mapa de tráfico, con el fin de avanzar hacia el desarrollo de un plan de gestión del tráfico, lo que permitiría reducir los factores de riesgo de accidentes y contaminación
- Mapa de impactos ambiéntales no corregidos del corredor (desmontes, préstamos, abandono de maquinaria, afección a cauces y drenajes naturales etc.). Impacto paisajístico.
- Mapa de estaciones de servicios que cuenten con combustibles alternativos (biocombustibles, etc.)

3 - Desarrollo de medidas preventivas y correctoras

Actividades

- Diseñar una guía y unos procedimientos para el mantenimiento de la autovía: Reciclado de pavimentos, tratamiento de residuos, prevención de incendios, tratamiento de aguas de escorrentía, materiales utilizados (pinturas,

iluminación, sales invernales, etc.), plan de incidencias invernales, gestión de los residuos de mantenimiento (bombillas de iluminación, baterías, etc.)

- Implantar estos procedimientos en las empresas de mantenimiento
- Diseñar e implantar un plan de emergencias medioambientales de cara a posibles accidentes de transporte (emisiones a la atmósfera, incendios, vertidos, contaminación de suelos, etc.)
- Plan de mejora de la señalización y de los accesos a la autovía
- A partir de los resultados de la evaluación ambiental de partida, elaborar un plan de mejora ambiental. Las acciones deberán priorizarse en función de sus impactos ambientales.

4 - Poner en valor el corredor

Actividades

- Mapa de lugares junto al corredor de interés ornitológico. Puede tener su inicio en la ría de Aveiro, Vale do Vouga, Vale do Côa, Riberas de Castronuño, río Pisuerga, Montes Obarenes, río Ebro en Miranda.
- Mapa de lugares de interés histórico, fiestas locales de interés, gastronomía y productos típicos, de las comarcas atravesadas por el corredor.
- A partir de la experiencia propia en el corredor MIT, elaborar una guía para la integración ambiental en el diseño de corredores de transporte y difundirla en la UE.
- Hacer un mapa ambiental para conocer la situación ambiental del corredor, con el fin de avanzar hacia el desarrollo de una autovía segura, inteligente y sostenible.

Otras posibles fuentes de financiación.

Programa Life +

Planes con los que puede hacer sinergia

— Plan regional de ámbito territorial "Valle del Duero" (Castilla y León).

PRDD.1.a Programa de Infraestructuras de Transporte. Subprograma Carreteras. Actuaciones:

PRDD.1.a.4 Actuaciones para la integración ambiental de las vías rodadas

PRDD.1.a.6. Actuaciones de recuperación ambiental en proyectos de modernización y conservación

PRDD.1.a.7. Actuaciones de recuperación ambiental en desmontes y terraplenes

PRDD 1.a.8 Fomento del uso y reciclaje de residuos para la mejora de carreteras

Documentos de referencia

— CE. 2001. Libro Blanco. La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad Bruselas, 12.9.2001. COM(2001) 370 final

— CE 2006. Por una Europa en movimiento. Movilidad sostenible para nuestro continente

— Revisión intermedia del Libro Blanco del transporte de la Comisión Europea de 2001. COM(2006) 314 final

— Junta de Castilla y León. 2008. Plan Regional de Ambito Territorial "Valle del Duero"

5.4 Relación de los proyectos seleccionados con los criterios MIT

Características	Red MIT de ciudades sostenibles	Desarrollo de la Red ecológica	Hacia una autovía verde
Común a ambos territorios	+	+	+
Acción innovadora		+	+
Potencia la integración sectorial	+	+	
Precisa la participación de distintos actores	+	+	
Puesta en valor del territorio	+	+	+
Atracción nuevas actividades económicas	+		+
Potencia nuevos asentamientos industriales	+		+
Creación de servicios de valor añadido	+		+
Impulso del I+D+I	+	+	+
Favorece la aplicación de la política ambiental UE	+	+	+