



D. DOMINGO JIMÉNEZ BELTRÁN

(Moderador)

Vamos a iniciar el debate. ¿Hay alguna cuestión más, alguna pregunta más de la última intervención? Gracias. Rafael. Es una pregunta dirigida a la regeneración, ¿quién está representando la regeneración aquí...? ¡Ah!, está al otro lado. Muy bien permitanme que ceda el turno a los ponentes que tengan preguntas específicas. Procederemos siguiendo el orden de las intervenciones. Así el último tendrá tiempo para pensar. En su turno, Kaaren, para responder a las preguntas dirigidas a usted. ¿Podría leer las preguntas?

Dña. KAARIN TAIPALE

Gracias, moderador. Tengo dos preguntas muy buenas. Una fácil y otra algo más complicada, voy a empezar por la fácil. Es porque he mencionado que las ciudades deberían ser buenos clientes de la nueva economía verde, y la pregunta es, "¿deberían ser las ciudades o productoras de esta economía, como en la innovación verde?" Es un razonamiento muy bueno y definitivamente, sí. Y de hecho, el ejemplo que he mencionado muy muy por encima, Curitiba, la ciudad de Brasil en la que han desarrollado este sistema de tránsito rápido por autobús, creo que es un ejemplo perfecto de toda esta innovación. ¿Cuántos de ustedes conocen el caso de Curitiba? Ya veo que muchos lo conocen, el problema era que no había dinero para una red de metro. ¿Cuál es una buena solución de sistema de transporte masivo para una ciudad en un país en vías de desarrollo? Y el alcalde que sigue siendo arquitecto, Jaime Lerner, dijo, "no preguntemos a los expertos". Él decidió no preguntar a los expertos porque nos habrían dado las respuestas de siempre. De forma que tenían un grupo de gente en Curitiba y ellos desarrollaron la idea de que la red de metro no tiene por qué ser una red subterránea, así que realizaron pruebas con grandes autobuses que funcionaban como vagones del metro, puesto que se puede acceder a ellos a un mismo nivel con mucha rapidez y circulan por su propio carril. Acabo de estar en la Ciudad de México la semana pasada y he visto el sistema que tienen allí también. Como dicho antes... lo gracioso del caso es que, por supuesto, el alcalde preguntó a varios fabricantes de automóviles, ¿podrían proporcionarnos este tipo nuevo de autobús? Y los fabricantes de automóviles dijeron, "no, no no lo tenemos. Lo sentimos, pero no existe un autobús así". Pero Volvo, la empresa sueca, dijo, "Muy bien, nosotros os fabricaremos uno". Y ahora esta es la historia de éxito y de oportunidad ganadora, en que Volvo tiene esta gran fábrica en Brasil en la que fabrica estos autobuses para como mínimo todo el continente pero estoy segura de que también lo hará para el resto del mundo, así que es una oportunidad ganadora para todo el mundo. Es la co-creación, la co-innovación la que cubre una necesidad real de la ciudad y de los ciudadanos. La primera [pregunta] no tenía nombre, y la segunda es de Franco Serbia desde la ciudad de Milán, y su pregunta se refiere a porque la Comisión europea ha excluido a las ciudades de la gestión de los programas de sostenibilidad. Bien, el moderador ha dicho antes que estamos en el momento de plantear cuestiones políticamente incorrectas y yo voy a darle una respuesta que es muy políticamente incorrecta. En primer lugar, déjeme decir que no estoy muy familiarizada con los programas y procedimientos de la Unión Europea. Me siento más segura a niveles de la ONU, pero deje que le conteste con un ejemplo de los Estados Unidos. En los Estados Unidos, como estado federal, el gobierno federal no tiene jurisdicción a nivel municipal. No existen poderes legislativos que digan las ciudades lo que tienen que hacer.



Compárelo con la Unión Europea. Estados Unidos no se ha adherido al Protocolo de Kyoto. Pero a la vez hay un poderoso lobby de alcaldes de ciudades de EE.UU., que han presionado al gobierno federal durante años, tienes que hacer algo, tienes que pasar una legislación más estricta que nos ayude a reducir los gases de efecto invernadero de luchar contra el cambio climático, y no sólo a escala global pero también dentro de los Estados Unidos hay una red de ciudades extremadamente fuerte que trabajan conjuntamente en la lucha contra el cambio climático y muchos se han referido aquí a estas redes inter ciudades. Tuve el privilegio de dirigir ECLAI, que es una red global de ciudades y ECLAI comenzó puede que hace 15 años algo llamado el CCP, la campaña de Ciudades para la Protección del Clima. Y si estoy en lo cierto que existen alrededor de 1500 ciudades asociadas en todo el mundo. Así que, si no se lo decimos a nadie en Bruselas, olvidémonos de la Comisión europea, hay que trabajar en horizontal, de ciudad a ciudad. Imaginemos que tenemos esta reserva de 1500 ciudades y ejemplos. Ninguna ciudad tiene porque empezar de cero. Todos pueden aprender de todos, y lo más ilusionante es que muchas ciudades de países desarrollados también pueden aprender de ciudades en países en vías de desarrollo. Una vez más, yo creo que Curitiba sería un gran ejemplo. Como ha mencionado Ralf, esta capacidad de aprendizaje entre pares, de aprendizaje entre ciudades, se ha mostrado como una herramienta extremadamente potente. Gracias.

D. DOMINGO JIMÉNEZ BELTRÁN

(Moderador)

Muchas gracias Kaaren, ahora es el turno de Mateu Turró. Mateu.

D. MATEU TURRÓ

Antes de responder a esta pregunta quería hacer un comentario sobre lo que ha dicho Kaaren. Creo que el papel de la UE es extremadamente importante. No se trata de imponer nada a las ciudades, sino que la Comisión está ayudando a acercar a las ciudades y compartir información, y podrá asistir aquí algunas reuniones que lo demuestran. Así que la función subsidiaria... cada uno tiene su puesto en este mundo tan complejo. Por supuesto Europa también tiene el suyo. Y en este momento estoy convencido de eso y puedo probarlo.

D. RAFAEL TUTS

Bueno, voy a contestar ahora un par de preguntas que tengo, una de D. José Luis, creo, Matías de Melilla, que me pregunta que cómo puede compatibilizarse la política de ayudas a la compra de vehículos con la política de humanizar y peatonalizar las ciudades. Bien, es una pregunta maldita pero la voy a contestar tranquilamente sin ser políticamente correcto.

Lógicamente esto es una política cortoplacista, algunos podrán decir que es miópica, pero digamos que convenía estimular la economía a corto plazo y en particular el consumo, pues bueno, se adoptó por esta medida y ahora les voy a hacer unos comentarios al respecto. De todas maneras bueno, es un sector que es fácil de actuar sobre él, hay muchos sitios donde

cuando hace falta dinero público se aumentan los impuestos sobre la gasolina o bueno, son soluciones cortoplacistas.

De todas maneras yo quería hacer un comentario que es muy importante la mejora del parque de vehículos, sobre todo en términos de contaminación atmosférica. Yo hace unos años hice un estudio que nos permitía ver la edad de los vehículos que circulaban por carreteras y por ciudades, etc., era con respecto a un tema de seguridad, pero una de las informaciones interesantes que salieron es que el parque de vehículos urbano es mucho más viejo que el que circula por las carreteras y es precisamente porque se usa mucho el segundo vehículo que es el de las señoras que llevan a los niños al colegio, todavía funciona este esquema, o ese tipo de utilización que hace que el vehículo urbano de media, creo yo, contamine mucho más que el vehículo interurbano.

Digamos que estas medidas evidentemente se podían haber estimulado a otro tipo de consumos. Yo lo que quiero emplazar a las administraciones de alguna manera es que sean coherentes con sus políticas. Por ejemplo en Cataluña se ha hecho una política muy interesante, me pareció estupenda, de apoyar la mejora de los cerramientos de las viviendas para mejorar la eficiencia energética, parecía una medida que se podía implementar rápidamente, efectiva, etc., lo que pasa es que al cabo de una semana ya no quedaba dinero, entonces claro, se hace una gran publicidad, lo que no se puede hacer es utilizar simplemente este tipo de cosas para la publicidad, a mi modo de entender. O sea, que hay que ser consecuente con las consecuencias financieras que tiene para la Administración esto.

La segunda pregunta es un poco más digamos compleja, es decir, que si el concierto viene de D. Daniel Morcillo, del ayuntamiento de Madrid, si el concepto de regeneración urbana utilizado deja a un lado los procesos sociales que se dan en toda ciudad y se pregunta si no es una irresponsabilidad histórica dejar al mercado, al sector inmobiliario las manos libres para transformar la sociedad mediante la regeneración de áreas urbanas.

Yo claro, precisamente no, precisamente lo que yo estaba aquí proponiendo es que se vaya hacia un nuevo modelo de colaboración público-privada en el que cada parte contribuya con lo que mejor sabe hacer. La Administración Pública tiene que planificar, regular, controlar, monitorizar y contribuir financieramente para compensar esa diferencia de costes que hay entre el desarrollo digamos normal del negocio inmobiliario y la regeneración urbana, o sea, hay que llegar a un equilibrio. Y luego el sector privado que una vez se le han marcado los límites de lo que puede hacer pues que intente hacer su negocio, un negocio normal, un negocio lógico en el que pues tenga que asumir unos riesgos normales para tener un beneficio normal.

El problema de esto es que no estamos acostumbrados a esta normalidad. Aquí hemos estado especulando durante muchos años y haciendo tal, por lo tanto hay que cambiar el chip, hay que llevar a otra aproximación al problema y entender que tenemos que tener profesionales y sobre todo los que lleven los cuartos, por eso hablamos de fondos de desarrollo urbano, los profesionales de la financiación tienen que estar allí con esa vocación de servicio público y sobre todo cubriendo todo este ppp, tiene que haber enorme transparencia. Es que todos esos casos de corrupción que tenemos en España hubiesen sido imposibles si cada vez que había una adjudicación hubiese salido en Internet las condiciones y las cosas y todo el mundo hubiese podido ver si se cumplían y lo que costaba, y si hay que cambiarlo pues se cambia y se explica, simplemente, para no entender tiene que ir por ahí.



D. DOMINGO JIMÉNEZ BELTRÁN

(Moderador)

Muchas gracias Rafael.

Hay tres preguntas, la primera es de Mariano Vasques del Grupo de Investigación de Arquitectura, Urbanismo y Sostenibilidad de la UPM. Usted dice que las emisiones en España es del orden del 10 mientras que en Madrid y en Barcelona es del orden de 5. La pregunta es sobre los datos, de dónde vienen los datos, la exportación de emisiones de Madrid-Barcelona y al resto del mundo.

Por último hay, yo me he ganado una pregunta por meterme donde no me llaman, al hablar de las famosas 400.000 viviendas, una pregunta que es más bien una declaración. Si el objetivo en España es rehabilitación de 400.000 viviendas en la legislatura, yo he dicho que había que pasar a 400.000 viviendas al año. Bueno, pues Mariano Vázquez dice que no, que había que hablar como mínimo de un millón al año para que el ciclo de renovación en lugar de 50 años como serían 400.000 al año, fuera de 20 años. Bueno, pues no está mal, una posible conclusión, duplicar lo de la legislatura pero al año. Así que sí, yo estaría de acuerdo Mariano. Veremos a ver si es posible.

Luego hay una... más que una pregunta, una manifestación por parte de Carlos Zama que dice que la sostenibilidad tiene que ver con recursos y accesibilidad. La tecnología permite facilitar el pasar costes, permite facilitar las cosas pero carga costes a terceros. El desarrollo urbano no se puede limitar a decisiones locales y menos individuales si no se responsabilizan y asumen todos los costes, acometidas agua, tratamiento, residuos a nivel superior. Y también dice con respecto a la regeneración que los costes de la rehabilitación no se limitan a la tecnología, ojo con las cargas humanas y sociales, desplazamientos, realojamientos, etc., mantenimiento de la población, evitar la tendencia económica de producir, aumentar la densidad o cambios de uso. Yo creo que esto es una afirmación por parte de uno de los participantes, a lo cual probablemente se sumarían muchos de los ponentes en cuanto a que hay que cuidar las tres dimensiones.

Ahora hay una comida ofrecida por los organizadores, yo espero que después de esta intensa sesión de la mañana en la que se han planteado cuestiones pero también se han dado respuestas interesantes, quede ya más claro lo que planteábamos al inicio, que sabemos lo que está pasando, sabemos incluso lo que hay que hacer y sabemos cuáles son las condiciones para el cambio, los instrumentos, la cuestión es si finalmente vamos a acometer este proceso de mayor sostenibilidad urbana, este proceso de regeneración integrada de una forma urgente y suficientemente ambiciosa. En manos de muchos de los aquí presentes está el iniciar un proceso en donde una cuestión muy importante es, oiga, eso se puede hacer? Se puede hacer y además es algo que no ofrece más que múltiples dividendos. Espero que esa sea la conclusión de esta mañana y el elemento base para futuras discusiones en donde la palabra clave es cómo hacer lo que todos sabemos que hay que hacer.

Muchas gracias y que disfruten de un bien ganado almuerzo. Y ahora un aplauso para nuestros ponentes que se lo han ganado.