

Jornada:

CARRETERA Y VEGETACIÓN

"Funcionalidad de la
vegetación en el entorno de
las infraestructuras"



Viernes, 22 de abril de 2016



Granada, 22 de abril de 2016:

Carreteras y vegetación:
***"Funcionalidad de la vegetación en el entorno de
las infraestructuras"***

CONCLUSIONES

Introducción:

La carretera como motor de desarrollo y gran eje vertebrador del territorio es también productor y receptor de innumerables impactos ambientales en el mismo.

Las competencias medioambientales en áreas rurales, forestales y de infraestructuras interurbanas están muy fragmentadas, siendo compartidas entre distintas administraciones locales, provinciales, autonómicas y estatales, perjudicando esta fragmentación de responsabilidades al buen estado y conservación de las carreteras.

Problemas de la transcendencia medioambiental de la erosión del suelo, de los vertidos incontrolados, de la contaminación de las aguas tanto superficial como subterránea, muchas veces producida de forma difusa por las infraestructuras o la agricultura, que hasta ahora no han tenido un tratamiento lo suficientemente integral, pueden ahora ser tratados de forma conveniente gracias a la experiencia y a los conocimientos adquiridos en estos últimos años en proyectos de I+D+i promovidos por la Consejería de Fomento y Vivienda, o la Diputación Provincial de Granada, e impulsados por distintas universidades como la de Almería, Córdoba, Sevilla o Granada, y distintas empresas colaboradoras

Estos proyectos de I+D+i de iniciativa pública en colaboración con el sector privado, han puesto de manifiesto la gran relación existente entre la conservación de las infraestructuras y su entorno medioambiental, ofreciendo conocimientos y soluciones prácticas para paliar los problemas medioambientales y de conservación, que generan y reciben nuestras carreteras, y requieren ser dados a conocer para utilizarse por los agentes involucrados en la construcción y mantenimiento de estas infraestructuras.

Con la celebración de esta jornada se ha perseguido plantear la problemática del control de la erosión y mantenimiento de la cubierta vegetal sobre la conservación de carreteras, dando a conocer los recursos técnicos y financieros disponibles, promoviendo la relación entre los diferentes agentes que, alejados de modelos científicos, trabajan diariamente las causas y consecuencias de esta problemática ambiental, para ofrecer alternativas de restauración y puesta en valor del patrimonio natural de Andalucía a través de los valores paisajísticos y medioambientales que puede dar una carretera bien conservada.

De las intervenciones de los ponentes de esta jornada se puede confirmar lo acertado del título de las mismas. No cabe duda, como destacó Valentín Contreras en la presentación de la jornada, de la afección positiva de la vegetación sobre el entorno de la carretera y la necesidad de lograr una conservación más sostenible. Las *“Carreteras, sostenibles y responsables, existen”*, y esta jornada ha servido para marcar el camino de cómo llevarlo a la práctica. Estamos en un momento de cambio, de inflexión, y de nuevos escenarios que exigen políticas y actuaciones diferentes para construir carreteras y entornos más sostenibles capaces, al mismo tiempo, de adaptarse a los cambios coyunturales y proporcionar una adecuada calidad de vida de los ciudadanos.



Mesa de presentación de resultados de proyectos de I+D+i de la Consejería de Fomento y Vivienda-AOPJA: Introducción a la importancia los proyectos realizados para la

De la primera mesa, podemos destacar ideas tan interesantes como las mostradas por Jose Luis Rosúa y Francisco Serrano:

1. La conservación de la capa edáfica preexistente es fundamental para la restauración paisajística (RP), siendo suficiente en taludes una capa de aportación de tierra vegetal de no más de 15cm
2. La restauración de taludes ha de considerarse a largo plazo, ya que la maduración del talud comenzaría, en general, con un proceso de colonización de hasta 4-5 años, tras el que sigue un proceso de crisis (2-3 años) y finalmente una etapa de reestructuración de hasta 18 años.
3. El 70 % de las especies que se empleen en las superficies a restaurar deberían ser gramíneas, compuestas y leguminosas, estimándose que entre 9 y 14 especies diferentes pueden dar una solución suficientemente especializada para cada caso.
4. Destaca además la utilización de estos proyectos como ejes de vertebración social y generación de empleo.



También quisiéramos destacar, de la ponencia de Valentín Contreras, su reflexión con respecto a los siguientes puntos:

1. La adopción de cubiertas artificiales que mantienen la vegetación en ellos incorporada es muy conveniente, al menos en las primeras etapas de los taludes.
2. Con respecto a las pérdidas de suelo por erosión y control de escorrentías, se ha comprobado una eficacia muy superior de los tratamientos con cubiertas

artificiales como la manta orgánica, la red de coco, y la malla volumétrica BonTmat, con respecto a las cubiertas naturales como hidrosiembra y plantación, y por supuesto con respecto del testigo con suelo desnudo.

3. Finalmente, como toda obra de conservación ambiental, es indispensable una revisión periódica de los taludes que impone unos trabajos mínimos de mantenimiento.



No podemos dejar atrás observaciones tan interesantes como las realizadas por Enrique Figueroa sobre:

1. El 60% de la emisión de gases de efecto invernadero (GEI) provienen de fuentes difusas a nivel global, siendo la circulación de automóviles la fuente principal. Si en Andalucía, el 58,6% de la contribución al Cambio Climático tiene que ver con la movilidad, especialmente por carretera, debemos estudiar cómo reducir dicha contribución
2. Las vías de circulación, a través de su vegetación acompañante, son un sumidero de dióxido de carbono.

Y nos quedamos con la pregunta que nos hace: ¿Podríamos generar carreteras en Andalucía con un balance cero de dióxido de carbono?



Finalmente, antes de cerrar esta mesa, hay que destacar de la ponencia de Renato Herrera sus indicaciones sobre que

1. La introducción de pantallas vegetales a ambos lados de una vía de transporte reducirá muy significativamente el nivel de ruido ya que la reverberación será mucho menor.
2. Se aporta valor estético y confort sonoro, si bien requiere de un mantenimiento continuado durante toda su vida útil para que garantizar estos efectos beneficiosos.
3. La cubierta vegetal, como sumidero de CO₂, permitirá una absorción entre 10-40 g m²/día, lo que implica una importante contribución a la reducción de la Huella de Carbono.



Mesa de proyectos de intervención en el medio natural que afectan a la red de carreteras y posibles líneas de financiación: introducción a la trascendencia de la carretera paisajística dada por la Consejería de Fomento y Vivienda.

En relación al segundo bloque temático, que se ha iniciado con la presentación del proyecto Life+Eutromed, queremos destacar, como ha indicado Francisco Osorio, que:

1. Con la implantación de los modelos EUTROMED, es posible la estabilización de las cárcavas hasta su naturalización como barrancos, evitando la fragmentación de las fincas, fomentando la biodiversidad y la formación de paisaje.
2. Se conserva el suelo fértil, consiguiendo ahorro de fertilizantes, una mayor humedad en el suelo y de recarga de los acuíferos del entorno, disminuyendo la concentración de sedimentos y de fertilizantes disueltos en agua.

3. Se conseguirán ahorro de costes de explotación, siendo necesarios trabajos de conservación hasta lograr la implantación con una vegetación en mínima competencia con el cultivo
4. Con todo ello, se mejora la calidad ambiental y la prevención del riesgo de inundación, fomentando la conciencia medioambiental en el cuidado y conservación de nuestro medio agrario, y la creación de empleo.



Antonio Medina, jefe del Servicio de Carreteras de la Diputación Provincial de Alicante, destacó en su ponencia sobre la adecuación paisajística y medioambiental de las carreteras de Alicante, lo siguiente, explicando la experiencia en su provincia:

1. Estos proyectos son una respuesta a una sensibilidad creciente, reduciendo los impactos paisajísticos de las carreteras y proporcionando a los usuarios de estas infraestructuras, a su vez, nuevas utilidades y servicios relacionados con el ocio y el medio ambiente.
2. Es necesario la provisión de nuevos servicios en las carreteras que mejoren la: accesibilidad del territorio, el disfrute del paisaje, la información, el descanso y la seguridad vial
3. Hay que hacer un enfoque global, en toda la provincia
4. Se hace necesaria la planificación de actuaciones, por fases (estudio, definición, implementación y seguimiento y conservación).
5. Es importante que estos trabajos supongan un bajo coste para la Administración

Finalmente, Medina dejó una idea para el futuro: aprovechar las carreteras para evaluar la calidad del territorio.



Tras esta ponencia, tomó la palabra el coordinador de la Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio en Andalucía, Rafael Cadenas, quien expuso una interesante ponencia sobre la financiación de los proyectos de conectividad ecológica e infraestructuras viarias. Así, señaló los siguientes puntos:

1. Los nuevos paradigmas en el enfoque de la conectividad ecológica (servicios ecosistémicos y beneficios para el bienestar humano, entre otros)
2. Andalucía tiene elaborada una estrategia de infraestructuras verdes y mejora de la conectividad ecológica, centrada en la coordinación de diferentes políticas (lucha y adaptación al cambio climático; gestión integrada de la calidad ambiental; planificación hidrológica; planificación y ordenación del territorio; políticas agrarias, pesqueras y de desarrollo rural; políticas de transporte y otras políticas con incidencia en la permeabilidad del paisaje)
3. Los pilares de la estrategia de la Unión Europea sobre Infraestructuras Verdes se basa en el fortalecimiento y fomento de la innovación y en la promoción del desarrollo de estas infraestructuras en el marco de las políticas sectoriales estratégicas
4. Las oportunidades de financiación son múltiples: programas operativos (FEDER, FEADER) y concurrencia competitiva (LIFE, Horizonte 2020, Fondos de Cohesión, FSE, instrumentos de vecindad)



Por último, Judit Anda, de la Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía, analizó la financiación de proyectos que colaboran con el control de la erosión y pérdida de suelos vegetales, analizando, en concreto los planes de desarrollo rural, y concluyendo lo siguiente:

1. Las ayudas al desarrollo rural dentro de las políticas europeas 2014-2020 contribuirá a fomentar la competitividad de la agricultura y, a su vez, a la gestión sostenible de los recursos naturales y el desarrollo territorial equilibrado de las zonas rurales.

2. En estos planes, se toma especial atención a los problemas de erosión. Y, si bien, a priori, no parece tener incidencia directa dentro de las infraestructuras viarias, está demostrado que las actuaciones en los terrenos agrícolas mejora la situación de dichas infraestructuras y el desarrollo económico de las zonas rurales, que es una de las prioridades del PDR 2014-2020.



Como se ha demostrado en las dos últimas sobre financiación en base a los Planes de Desarrollo Rural, que lidera la Junta de Andalucía, para este tipo de proyectos, hay que destacar que siempre será posible redactar y ejecutar proyectos para el desarrollo de infraestructuras verdes y más naturalizadas, que favorezcan la sensibilización en aspectos ambientales.

Notas finales y documentación

Evidentemente el trabajo no termina aquí, en esta jornada. Justo lo contrario. Hemos querido que, con ella, todos los agentes que estamos implicados de una u otra forma en la construcción y mantenimiento de estas infraestructuras tomemos más conciencia de la importancia de trabajar juntos, coordinados. Porque, como decía Valentín, es tiempo de poner todos nuestros esfuerzos y conocimientos en desarrollar un plan integral de restauración y conservación de nuestra carretera, más sostenible.

En el siguiente enlace se puede consultar toda la documentación complementaria, resúmenes, y volver a ver los vídeos de la jornada:

www.eutromed.org

