

ELABORADA LA NORMA SOBRE MEDIO AMBIENTE

Renfe se sube al tren de la ecología

Con la aprobación en el Comité de Normativa de la norma interna sobre gestión y coordinación de actividades medioambientales y la creación hace más de un año de la Gerencia de Medio Ambiente, Renfe se sitúa a la cabeza europea en el campo del respeto al entorno. Y ya empiezan a aparecer los primeros resultados.

T Julio César Rivas

al vez aún haya muchas personas dentro de Renfe que no conozcan la existencia de la Gerencia de Medio Ambiente. Pero quien sí ha comprobado su actividad es una pareja de águilas imperiales que habitan en el madrileño monte de El Pardo. Por este espacio natural reservado discurre una de las líneas de Cercanías que conecta la zona norte de la Comunidad de Madrid con la capital.

El paso diario de los trenes de Cercanías no ha sido problema para que, en una torre de alta tensión situada a unos 200 metros de la vía, una de las escasas parejas de águila imperial instalase su nido. Lo que si constituyó un problema fue el descarrilo que se produjo en esa zona hace unos meses.

Al parecer, las obras de reparación que se efectuaban en la línea estaban a punto de provocar el abandono de la pareja del nido y por tanto la muerte de los pollos que intentan sacar adelante. Esto fue detectado por un grupo de expertos de la Agencia de Medio Ambiente de Madrid que estudiaba el nido y puesto en conocimiento de la Gerencia de Medio Ambiente de Renfe que dirige Pedro Pérez del Campo.

El arreglo no era fácil. Por una par-



te, se tenía que solucionar un problema en la vía que cada día afectaba a miles de pasajeros de Cercanías. Por otro lado, la población de águila imperial en España es muy escasa y por tanto Renfe tenía una responsabilidad en el tema.

El final ha sido como en las películas: feliz para todos. Renfe, a sugerencia de la Gerencia de Medio Ambiente, ha retrasado la descarga de más traviesas (al parecer el ruido de esta operación era lo que más inquietaba a las aves) hasta el mes de sep-

ESPAÑA SE ENCUENTRA EN EL NORTE DE EUROPA

Sólo otras tres administraciones ferroviarias europeas cuentan con un departamento de medio ambiente: Holanda, Suecia y Dinamarca. Estos últimos son los más avanzados en el terreno medioambiental y los más antiguos, aunque sólo por unos meses con respecto a Renfe.

Estos países, que tienen un modelo empresarial muy parecido al español sobre todo en el caso de los suecos, han creado la figura del coordinador medioambiental, una persona que pertenece al personal de la unidad de producción y que además de realizar las labores propias de su cargo se encarga de las cuestiones medioambientales y de relación con el departamento de medio ambiente. Un modelo similar al que se quiere incorporar en Renfe.

Frente a estos países nórdicos existen los modelos francés e inglés en los que las cuestiones medioambientales se encuentran dispersas entre las distintas unidades de las compañías.

En opinión de Pérez del Campo, este modelo, que es el que abandona Renfe con la creación de la gerencia, no es el más acertado. "Hay que separar claramente lo que es la gestión de lo que es el control y la política de esa gestión. En un modelo como el francés la gestión se realiza pero nadie controla la interrelación que se produce entre todos los campos. Económicamente tiene muy poco sentido. Por eso la UIC se está planteando iniciativas como crear un grupo especial de medio ambiente dentro de la Unión".

Respecto a los gastos que se destinan a impacto medioambiental en España, comparado con otros países europeos, Pérez del Campo es igual de tajante. "Si se compara el gasto en impacto medioambiental que se ha efectuado en las obras de Brazatortas, el 3 por ciento del total, con el 30 por ciento que los ingleses declaran en el Eurotúnel o el 15 por ciento de los franceses, la cifra española parece ridícula. Pero en el porcentaje de ingleses y franceses entran cosas muy difíciles de justificar como la reposición de servidumbres, los túneles, etc. Cosas que en España no se contabilizan por vergüenza". □



DIEGO F.F.

tiembre, cuando las crías de águila imperial ya estén en disposición de abandonar el nido. De esta forma, la reparación de la vía se sigue llevando a cabo con las traviesas ya descargadas, se soluciona el acceso a Madrid de los miles de usuarios de ese ramal de Cercanías y se certifica una vez más, lo "ecológico" del tren.

Esta es una de las actuaciones más "brillantes" que ha tenido el departamento de Pedro Pérez del Campo desde su creación. Pero no es la única ni la más importante. Por ejemplo, la norma sobre gestión y coordinación medioambiental es una pieza clave para que Renfe se convierta en una de las primeras empresas ferroviarias europeas en cuanto a respeto del medio ambiente.

El pasado mes de julio, el Comité de Normativa de Renfe aprobó el "Procedimiento general de gestión y coordinación de actividades ambientales", la norma a la que se tendrán que ajustar las unidades de negocio para la gestión de los aspectos medioambientales tras su aprobación en el Comité de Dirección.

En la norma se hace referencia a la "instauración de procesos de control de gestión ambiental corporativo sobre la base de sistemas de auditorías medioambiental consolidados".

Con hechos como éste, menos notables que el caso de las águilas imperiales pero tanto o más efectivos, es como se está dando forma a una gerencia de sólo tres personas. Y es que además del responsable, Pedro Pérez del Campo, únicamente otras dos personas están en el departamento: Rosa María Matas López, técnica en evaluación de impacto ambiental, dedicada a la prevención y especiali-

zada en los aspectos medioambientales de las infraestructuras (realizó los estudios iniciales del Madrid-Barcelona) y ruido y vibraciones en medio urbano; y Beatriz Quevedo Puente, técnica en seguimiento ambiental, especializada en el tratamiento de imágenes y planes de vigilancia ambiental, encargada del impacto medioambiental industrial.

Pero los frutos del trabajo ya han aparecido. Han conseguido que el Ministerio de Industria subvencione una cuarta parte del Plan Estratégico de Gestión de Residuos Tóxicos de Renfe. Un plan que es parte del Plan de Actuación de Medio Ambiente de Material Rodante que se va a lanzar en septiembre.

Este es uno de los cometidos que Pedro Pérez del Campo quiere que tenga el departamento: ayudar y facilitar a las unidades de negocio su trabajo dentro del respeto a las normas medioambientales.

Otro ejemplo de la labor de la gerencia: el programa Inventario Red de Espacios Naturales (Iren). Este inventario proporcionará información de la situación medioambiental de los tramos de la red de Renfe de forma que cuando haya que intervenir en algún punto kilométrico se conozca su calificación.

Además, Renfe está comenzando a utilizar papel reciclado en su actividad diaria gracias a un programa piloto que la Gerencia de Medio Ambiente y la Fundación de los Ferrocarriles Españoles promocionan. El programa consiste en la introducción de papel reciclado en aplicaciones de impresión y escritura, como correspondencia, listados de ordenador, fotocopias o folletos. □

PEDRO PEREZ DEL CAMPO, GERENTE DE MEDIO AMBIENTE

"En los niveles bajos y más altos hay una concienciación medioambiental"

Desde la creación de la Gerencia de Medio Ambiente, hace algo más de un año, Pedro Pérez del Campo ha sido su responsable. En su opinión Renfe tiene un gran número de pequeños problemas de medio ambiente y es una de las primeras empresas que se dispone a afrontarlos.

Cuáles son los cometidos de la Gerencia de Medio Ambiente?

La primera función es coordinar y prestar servicios técnicos. Pero nuestro auténtico objetivo es controlar esa gestión. Es la segunda de las funciones que se recoge en la norma aprobada en julio. La corporación tiene que sentar las bases para que todos jueguen con las mismas reglas: no es posible que una UNE realice muchas cosas en medio ambiente y otra no haga nada. Tiene que existir un nivel claro de responsabilidades y participación en estos temas y se va a establecer mediante un instrumento técnico-económico: la auditoría medioambiental. La norma de gestión medioambiental ya anuncia que se elaborará una segunda norma sobre auditorías medioambientales el próximo año.

¿Con que mentalidad empiezan el trabajo?

Intentar captar todas aquellas cuestiones medioambientales de importancia que hay en la empresa. Del tamaño que sean. Luego empezaremos a determinar donde debe actuar antes la empresa y por qué. Esa es la idea. Nosotros no somos una empresa química sino una empresa de servicios que tiene muchos problemas, muy dispersos y de muy pequeña magni-



DIEGO F.F.

tud. Pero eso sí, son problemas y hay que tomar conciencia de ello máxime cuando se nos hecha encima todo el problema de internalización de costes, competencia entre diversos modos de transporte... Al final, el que esté mejor preparado será el que gane. Y no basta con que digamos que el tren es magnífico, ecológico y limpio. El programa de auditorías va a realizar un test a todas las áreas de la compañía para ver cuál es la verdadera situación de la empresa.

¿Qué plazos hay para realizar esas auditorías?

Existe una directiva de la CE para auditorías que en una primera fase sólo afecta a las industrias, no a las empresas de servicios. Pero no descartaría que próximamente afectara también a los servicios. Ahí se marca perfectamente lo que debe ser una auditoría medioambiental. La auditoría no sólo analiza como está una empre-

sa en sus sistemas productivos sino también en sus sentidos normativos, en sus compras, en su personal... en todos los sentidos. Queremos que cuando esa norma sea de obligatorio cumplimiento tener ya experiencia y no necesitar dos años de pruebas. Vamos a intentar saber que es lo que le pasa en esta empresa ahora.

¿Cuál es el programa a realizar?

Lo primero es definir si la auditoría va a ser ambiental en el sentido amplio de la palabra, es decir si se van a incluir los factores energéticos, de protección, de seguridad e higiene, como en el resto de Europa, o si va a ser simplemente una auditoría reducida sin estas áreas. Soy partidario de contar con todo. De hecho, el gabinete de ahorro energético ya ha efectuado auditorías energéticas. Entiendo la auditoría medioambiental como un cajón con varios apartados: industrial, urbano, infraestructuras...; y cada uno considerado desde varios puntos de vista. La gestión ambiental no es patrimonio de la Gerencia de Medio Ambiente ni del Gabinete de Ahorro Energético. Su competencia es el control de la gestión. Porque normalmente el problema de los organismos que gestionan es que no tienen tiempo para hacer economías de escala ni perspectivas de escala ni perspectivas sinérgicas ni ir a Bruselas para buscar ayudas. Pero alguien que sea capaz de ver todo globalmente podrá dar una solución más racional a los problemas que alguien de una UNE. La cuestión es la oportunidad de hacerlo ahora. Pienso que cuanto más se adelanta una política de medio ambiente más rentable es económicamente.

¿Cuáles son los problemas detectados?

Depende de lo que se entiende por problema. Si se refiere al que mayor número de quejas levanta, son los temas acústicos, aunque curiosamente es el que menos problemas legales origina porque no hay ninguna nor-

mativa. Pero la gente está más concienciada con ellos y por tanto las actuaciones que podemos realizar son más rentables en términos de imagen. Realmente, Renfe no es una empresa que plantee problemas críticos en el tema de medio ambiente. Tenemos pequeños problemas y muy dispersos y esa es la dificultad: no los podemos concentrar en un punto. Tenemos un gran número de interlocutores en todas las comunidades autónomas y es muy difícil realizar una gestión de escala por esa dispersidad. Por cuestiones, donde más se incide es en el ámbito urbano porque es donde se concentra toda la explotación de líneas de cercanías (que suponen ruidos y vibraciones) y el mantenimiento de material. Donde menos problemas tenemos es en el campo de las infraestructuras.

¿Y el problema más importante?

Ahora mismo, y por razones de normativa, es el tema de los vertidos industriales: las aguas que vertemos en el alcantarillado y en algunos casos van a las depuradoras urbanas. Estas depuradoras funcionan biológicamente y los residuos industriales que proceden de un taller, y son cerca de 70 los que tiene Renfe, sin depuradora pueden provocar una reducción de la producción de esa planta y en último caso acabar con ella. Con la nueva legislación, el problema va a aumentar porque se va a obligar a que haya tratamientos de aguas urbanas en núcleos que hasta ahora no lo tenían. Evidentemente los problemas no los tenemos sólo en los pequeños núcleos urbanos sino también en las ciudades. El residuo más importante que generan estos talleres son aceites aunque no sabemos en que volumen. Precisamente la auditoría tiene que detectar esa cifra.

¿Qué le cuesta a Renfe la mala gestión medioambiental?

Eso es lo que queremos saber. Pero es muy pronto para tener una cifra. Hay gente que está asombrada de que en un año de funcionamiento hayamos podido hacer tantas cosas, pero realmente creo que hemos hecho más de lo que podíamos haber hecho y no por nosotros sino por las facilidades que en muchos casos hemos encontrado, aunque en otros casos no ha sido así. Lo que me voy dando cuenta es que a ciertos niveles dentro de la empresa, que son o bajos o muy altos, y esto es curioso, si hay una concienciación clara. Falta el tramo intermedio.



DIEGO F.F.

Pedro Pérez del Campo, gerente de Medio Ambiente.

Un departamento de estas características con el personal que tiene, ¿es suficiente?

No. Lo que ocurre es que en una primera fase siempre se prueba el equipo. Se nos ha estado probando, y es lógico. Ahora llegará el momento, una vez aprobada la norma de gestión medioambiental, para aumentar la plantilla. ¿Cuántos más? En su momento dimos una cifra. No pienso que sea necesario que la gerencia se convierta en una agencia de medio ambiente puesto que la labor es más bien de coordinación, pero lo que si queremos es que haya más gente dedicada al medio ambiente. Quizás cuatro personas más sería una cifra buena para lo que nosotros tenemos previsto hacer.

¿Existe el peligro de convertir la gerencia en una especie de oficina del defensor?

Aquí lo que pretendemos es centralizar las denuncias que se dirigen a las unidades de negocio. Pero pienso que igual que podemos ser percibidos como policías, debemos ser percibidos como gente que resuelve los problemas. En muchos casos esas denuncias se podrán contestar por nosotros mismos. En otras, tendrá razón el denunciante y tendremos que decirles a las UNEs donde tienen que intervenir. Lo que si conseguiremos es que no haya respuestas contradictorias, que haya una sola y homogénea. De alguna manera queremos trans-

mitir que también estamos aquí para parar golpes aunque a veces nos veamos obligados a plantear situaciones desagradables.

¿Hay contactos con grupos ecologistas?

No con todos pero, al menos los más significativos, sí conocen nuestra existencia y desde luego estoy muy contento de tener relaciones con algunas de las personas más inteligentes de los grupos ecologistas que hay en España. Han acogido magníficamente la creación de la gerencia pero piensan que debe cumplir una doble función: técnica y de patrocinio. Y en este último punto es donde evidentemente están equivocados porque todas esas actividades las lleva el GIRE.

Lo que está claro es que cuando hemos estado en Alemania viendo como se ha tratado el tema medioambiental en la alta velocidad, a quienes hemos visto repoblando los taludes no eran empresas especializadas sino grupos ecologistas. ¿Qué más le daba a DB pagar a una empresa del ramo que a unos señores que lo van a tomar con un cariño como yo nunca he visto trabajar en un talud? Por eso siempre procuro que la parte de restauración vegetal la efectúen los grupos ecologistas porque además ayudamos a que ese movimiento comprenda nuestros problemas de la misma forma que nosotros comprendemos los suyos. □