

Medio Ambiente

EL 22 DE ENERO DE 2020 SE REUNIÓ LA MESA DE AUTOCONSUMO DE LA CC.AA. DE MADRID.

La energía juega un papel determinante en el bienestar de una sociedad, pero su utilización tiene una gran incidencia en el equilibrio medioambiental y en el desarrollo socioeconómico futuro de la sociedad y del conjunto de la humanidad.

El abastecimiento de energía es un pilar fundamental para garantizar nuestro nivel de vida, pero éste no debe suponer un impacto sobre el medio ambiente, que comprometa el desarrollo y la calidad de vida de las generaciones futuras ni la de otros pueblos. En

los últimos años se ha producido una creciente concienciación social sobre los problemas energéticos y medioambientales de nuestro modelo de desarrollo económico, basado en el suministro de energía a costa de la emisión de contaminantes. Las Administraciones Públicas deben responder a este reto, llevando a cabo todas las actuaciones necesarias para que el modelo energético sea más sostenible.

La Comunidad de Madrid está comprometida con garantizar la seguridad y la calidad de vida de las personas, para lo que debe asegurar el suministro de energía de forma sostenible y respetuosa con el medio ambiente, considerando siempre las necesidades del conjunto de la sociedad, principalmente de los sectores más desfavorecidos, con procedimientos y métodos de trabajo cada vez más sencillos. En este sentido se han llevado a cabo desde hace años diferentes medidas en materia de energía, entre las que destacan la creación de la Fundación de la Energía y la aprobación del Plan Energético H2020, que han permitido reducir el consumo relativo de energía, mejorar la eficiencia y aumentar de manera significativa la generación de energía renovable.

En esta ocasión CCOO de Madrid planteo:

1º Que los modelos de autorización deben ser simplificados y ágiles pero garantistas, que no se incluyen habilitaciones y homologaciones, así como la formación y prevención adecuadas, lo que está directamente relacionado con la calidad del empleo y su seguridad en este nuevo ámbito.

2º Debemos impulsar un cambio de modelo, que contemple la óptica de los consumidores o prosumidores y no exclusivamente la de los productores y distribuidores, incorporando tecnologías, próximas, accesibles, sostenibles, seguras y digitalizadas.

3º Las ayudas deben periodificarse mensualmente, incorporando listas de asignación mensual, con prioridades por uso, rentas y zonas marginales especialmente necesitadas

4º las limitaciones espaciales de instalaciones de autoconsumo deben ser analizadas en base a los criterios anteriores y no tienen mucho sentido en ciudades y poco sentido en zonas rurales próximas.



ÚLTIMO PLENO DEL CONSEJO DE MEDIO AMBIENTE Y MEDIDAS APROBADAS EN 2020.

Sesión de 4 de diciembre de 2019. Reunión del Consejo de Medio Ambiente 29/11/2019. Orden del día de la reunión de 4 de diciembre: 1. Acta de la reunión celebrada el día 11 de julio de 2016, 2. Documentación del proyecto de decreto por el que se aprueba el Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Nacional de la Sierra de Guadarrama en el ámbito territorial de la Comunidad de Madrid, 3. Documentación del proyecto de decreto por el que se aprueba el Plan de Actuación sobre Humedales Catalogados de la Comunidad de Madrid, 4. Documentación del proyecto de decreto por el que se regula la alimentación de determinadas especies de fauna silvestre con subproductos animales no destinados a consumo humano en la Comunidad de Madrid, y se establecen zonas de protección para la alimentación de especies necrófagas de interés comunitario, 5. Documentación del proyecto de decreto por el que se declaran las zonas vulnerables a la contaminación de nitratos de origen agrario en la Comunidad de Madrid.

- Declaración de emergencia del relleno y consolidación del túnel vertical localizado en el parque forestal de la urbanización Monte Acevedo, por un importe estimado de 21.000 euros, y un plazo de ejecución estimado de 1 mes.

- Propuesta de adjudicación por Canal de Isabel II, S.A. del contrato titulado "Gestión de lodos de EDAR y ETAP producidos en las instalaciones del Canal de Isabel II, S.A.", por importe total de 6.856.667,67 euros, IVA excluido, y un plazo de ejecución de cuatro años.

- Decreto por el que se aprueba el Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Nacional de la Sierra de Guadarrama en el ámbito territorial de la Comunidad de Madrid.

- Acuerdo por el que se emite el Informe de Impacto Territorial del Avance del Plan General de Ordenación Urbana de Buitrago del Lozoya.

- Decreto por el que se nombra Comisionado del Gobierno de Bienestar Animal a don Pablo Altozano Soler.

- Adjudicación por el Canal de Isabel II, S.A., "Servicios de tratamiento de reactivación del carbón activo en grano en las ETAP", por importe de 2.779.280 euros, exento de IVA, y un plazo de duración de tres años.

- Dictamen de la Comisión Jurídica Asesora de la Comunidad de Madrid sobre el proyecto de decreto por el que se aprueban instrucciones técnicas en materia de vigilancia y control y los criterios comunes que definen los procedimientos de actuación de los organismos de control autorizados de las emisiones atmosféricas de las actividades incluidas en el catálogo de actividades potencialmente contaminadoras de la atmósfera.



Medio Ambiente**COP25 DE CHILE A MADRID, CCOO de Madrid, se mueve, promueve, participa, impulsa, debate, expone y propone.**

Lo primero a lamentar es que esta Cumbre mundial no se realizara en América del Sur, como correspondía, inicialmente se planteó un acuerdo en torno Brasil, tocaba realizarlo en América y Brasil había realizado algunos otros eventos mundiales, la preocupación por las selvas, los pueblos indígenas y su relación con sus medios naturales cubría el resto de motivos, tras el encarcelamiento del expresidente Luiz Inácio Lula da Silva, que impulso tanto la actividad internacional de Brasil, posteriormente el 12 de mayo de 2016 su sucesora en políticas **Dilma Rousseff** fue destituida por el Senado, en lo que se calificó como “un golpe de Estado institucional”. Ocupó su lugar **Michel Temer** el vicepresidente llamado el “oportunist” del partido PMDB de centro derecha, tras finalizar su mandato trufado de acusaciones de corrupción, el 1 de enero de 2019 y unas elecciones conocidas por la proliferación del Populismo ultraderechista, accede al poder en Brasil **Jair Bolsonaro**, lo que por su política negacionista hace inviable realizar allí la cumbre, inmediatamente y por motivos similares a los de Brasil se plantea la candidatura de Chile.

Chile al ser uno de los lugares más remotos e inaccesibles, se vendía internacionalmente como un éxito de la democracia capitalista, pero escondía bajo la alfombra una situación social de desigualdades, una legislación y constitución continuista con la dictadura, una situación de represión brutal, que termino con un grave y justo estallido social, en formato de huelgas, manifestaciones y altercados, iniciados por jóvenes y mujeres y continuado por sindicatos y organizaciones sociales. En este clima el presidente de Chile **Sebastian Piñera** prefiere renunciar a albergar la COP25, evitando que se conozca públicamente la situación en Chile, ante esta coyuntura y la posibilidad encabezada por USA de no realizarla, España y la ONU proponen la candidatura de Madrid, con la presidencia de Chile.

En solo un mes, Madrid organiza una Cumbre mundial, demostrando por una parte, las capacidades del pueblo de Madrid, la insensibilidad del Gobierno manteniendo la presidencia de Chile, pese a las numerosas muestras de protesta encabezadas por CCOO y la CSI-CES-CSA. Pero también la torpeza del Alcalde de Madrid y su nuevo gobierno municipal, emiten un Bando en el que el Alcalde de Madrid, proclama dos párrafos totalmente censurables, perdiendo una magnífica oportunidad de ser el Alcalde de todos y no solo de los Fascistas, podía simplemente hablar de Madrid y de la máxima implicación con el desarrollo de la cumbre, pero como acostumbra, sus excesos verbales y afán de protagonismo junto con su falta de principios, le han llevado a estas manifestaciones tendenciosas hablando de participantes sanguinarios e instrumentalización, cuando la situación de verdadero sufrimiento social, está muy alejado de esto.

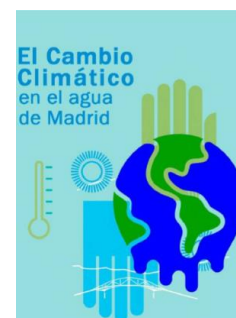
Bajo el lema ‘Es tiempo de actuar’ participamos en la COP25 en Madrid. La Conferencia de las Partes en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático una reunión internacional clave, que reúne anualmente a los líderes mundiales, con el objetivo de tomar las decisiones necesarias para cumplir con los compromisos de reducción de emisiones a partir de 2020, momento en el que entrará en vigor el Acuerdo de París.

Tuvieron que pasar 21 cumbres hasta que en 2015 **el Acuerdo de París se convertía en un tratado global ratificado por casi 200 países.** Un hito histórico que, **a pesar de que Donald Trump anunciara el abandono de Estados Unidos del Acuerdo en 2020,** crea un marco que posibilita la acción hacia la transformación a un modelo de desarrollo bajo en emisiones. En esta Cumbre participaron **los cerca de 200 miembros y unas 25.000 personas,** que conforman el tratado junto a la **Unión Europea** para lograr implementar todos los acuerdos firmados en congresos anteriores para mejorar y combatir el cambio climático. En cuanto a acuerdos y avances un fracaso más y una oportunidad menos.

CAMPAÑA: “Agua del Grifo por Favor”

El agua es un bien común. Nuestra responsabilidad es asegurar que se gestiona sin ánimo de lucro, con criterios de solidaridad y cooperación, acceso colectivo, equidad, control democrático y sostenibilidad medioambiental y social.

Los usos personales y domésticos son provistos por los servicios de abastecimiento y tienen la consideración de derecho humano. Así lo reconoce explícitamente la Asamblea General de Naciones Unidas en 2010, que exige que debe asegurarse la provisión universal sin discriminación, garantizando su disponibilidad, accesibilidad, aceptabilidad, calidad y



Medio Ambiente

asequibilidad; también deben gestionarse con criterios de participación, transparencia, rendición de cuentas y sostenibilidad económica, social y medioambiental.

En España, la cobertura del abastecimiento a través de los servicios de agua es prácticamente universal. La importancia del consumo del agua embotellada en España es muy relevante ya que su producción en 2017 superó los 7.700 millones de litros (IGME) situándola en el cuarto país de la Unión Europea por detrás de Alemania, Italia y Francia, y el tercero en consumo, tras Italia y Alemania (Federación Europea de Aguas Envasadas).

Este espectacular avance ha sido propiciado por potentes campañas de publicidad nacionales e internacionales tendentes a poner en valor el agua embotellada frente a la de grifo, incidiendo en que es más segura y de mejor calidad, tiene propiedades saludables y cuenta con estrictos controles en sus procesos de producción y distribución. No es desdeñable resaltar que estas campañas propician valores culturales basados en el elitismo y el consumo selectivo y se han concretado en la normalidad de consumir cotidianamente agua embotellada, especialmente en restaurantes y otros establecimientos públicos.

El agua embotellada es considerada una mercancía y un negocio que pretende maximizar los beneficios sin tener en cuenta sus numerosos impactos medioambientales. Desde la captación incontrolada de los recursos, la producción con controles diferentes a los exigidos para la potabilidad del agua, la distribución con la generación de gases de efecto invernadero y la utilización de envases, en una buena parte de plástico, con efectos contaminantes innegables. La campaña «agua del grifo, por favor» es una acción de concienciación ciudadana y de incidencia política a favor del consumo de agua del grifo que tiene los objetivos generales siguientes:

Poner en valor el agua de grifo porque:

- Está relacionada con su consideración como un bien común y que la provisión de los servicios de abastecimiento son un derecho humano.
- Sus controles de calidad para garantizar la potabilidad y calidad son más exhaustivos y exigentes que en el caso del agua embotellada.

Poner en evidencia la realidad del agua embotellada, para disminuir su consumo, en tanto que:

- Es un negocio, lo que implica tratar al agua como una mercancía relegando a un segundo plano la función social y ambiental del agua.
- Consecuentemente, existen riesgos de sobreexplotación de acuíferos a la vez que avanzan los efectos del cambio climático sobre la disponibilidad de agua;
- Supone la pérdida de su control público o colectivo para gestionarlo bajo criterios sociales.
- El agua de grifo se rige por criterios de seguridad sanitaria (potabilidad del control ciudadano en la gestión de los servicios de abastecimiento, en tanto que la participación activa es un criterio definitorio del derecho humano, mientras que el agua embotellada es una actividad privada.
- Los servicios de abastecimiento deben ser públicos y accesibles para toda la ciudadanía, sin que se le pueda privar de su disfrute por motivos de agua), mientras que el agua embotellada lo hace por criterios de seguridad alimentaria (trazabilidad). Lo cierto es que se exigen menores controles en la legislación española al agua embotellada en comparación con los obligados para el agua de grifo.
- En Madrid, donde el agua de grifo es de reconocida calidad, un litro cuesta de media algo más de 0,0015 euros, mientras que el litro de agua embotellada cuesta de media unos 21 céntimos, lo que supone que es 140 veces más cara.
- En los actos públicos de instituciones, organismos públicos y organizaciones políticas y sociales, se disponga exclusivamente de agua de grifo.
- En los establecimientos comerciales, bares y locales de restauración y de entretenimiento, se suministre al cliente que así lo desee, agua del grifo, de forma gratuita.
- Implican la existencia de importantes cantidades de envases de plástico cuyo reciclaje no se puede resolver con eficacia contando con tecnologías actuales, agravando los problemas de contaminación medioambiental.

PLAN DE ACCIÓN 2020-21 DE ECTUN-ETUI.***Sobre cambio climático y transición laboral, social, económica, energética, residencial, residuos, transporte y de movilidad en las ciudades Europeas.***

La lucha contra el cambio climático y por una Transición Justa han sido los temas que han centrado el debate mantenido por los principales sindicatos de las capitales europeas en la 19ª conferencia de ECTUN (European Capitals Trade Unions Network), que se celebró en Helsinki (Finlandia) los días 18 y 19 de febrero. CCOO de Madrid ha asistido a esta reunión en la que las organizaciones sindicales europeas han debatido en torno a la protección del medio ambiente y las realidades, prioridades, aspectos sociales y prácticas para la "transición justa" en las capitales y regiones del continente.

En esta ocasión, la conferencia de ECTUN ha logrado reunir a 22 sindicatos de 14 regiones y capitales de Europa: Moscú, Helsinki, Copenhague, Londres, Sofía, Berlín, Roma, París, Lisboa, La Valeta, Atenas, Madrid, Belgrado y

Medio Ambiente

Estocolmo. Se está produciendo un cambio climático cuya continuación está prevista y que, por lo tanto, plantea serios desafíos para las ciudades europeas. Las condiciones climáticas extremas supondrán graves peligros como, por ejemplo, olas de calor, inundaciones y sequías, que ocurrirán con mayor frecuencia en muchas partes de Europa.

El lugar escogido para la celebración de esta 19ª conferencia se encuentra en un territorio que debería de estar a una temperatura de -10°C y tener 10 cm de nieve. Sin embargo, los asistentes se han encontrado con “la desagradable sorpresa de que no haya ni un copo de nieve, con una temperatura por encima de 0° C y los lagos en pleno deshielo, este año no ha nevado en su ciudad, han tenido que meter el aire acondicionado en hospitales y colegios y tienen una actividad desconocida de incendios forestales”.

Los impactos de este cambio climático son graves: las inundaciones pueden dañar o destruir hogares, negocios e infraestructura. Se perderán puestos de trabajo y servicios vitales. Las olas de calor pueden comprometer la salud pública, reducir la productividad y restringir la funcionalidad de la infraestructura. La escasez de agua pondrá a las ciudades en competencia por el agua con una amplia variedad de otros sectores, incluyendo la agricultura, la generación de energía y el turismo.

Las ciudades y regiones capitales impulsan la economía europea y generan una riqueza sustancial. Si los centros económicos importantes experimentan problemas relacionados con el clima, la economía y la calidad de vida de Europa estarán amenazadas. Los daños sociales y financieros causados por el cambio climático pueden conducir a importantes interrupciones en las operaciones comerciales y los presupuestos de las ciudades.

Por otra parte, las grandes ciudades ocupan el 2% del territorio y son responsables del 70% de las emisiones. “Hay una conciencia generalizada de que actuando en este terreno responderemos con éxito al calentamiento global”, “Tratamos como sindicatos, no sólo las consecuencias climáticas y sociales, nuestra responsabilidad nos obliga a abordar las consecuencias sobre el empleo y las consecuencias sobre la clase trabajadora, la más afectada ya en sus condiciones laborales y de vida”. Por ello, el Acuerdo de París sobre el Cambio Climático subraya la necesidad de una “transición justa” a través de la cual la sociedad pueda integrar la protección del medio ambiente y el progreso social.

Entre los objetivos de la conferencia se encuentra concluir con la adopción de un Plan de Acción de la ECTUN sobre acción climática y transición justa en las capitales y regiones europeas con el que impulsar también la sensibilidad, la formación, las políticas públicas a reivindicar y las líneas de acción sindical de nuestras organizaciones para alcanzar los objetivos de una Transición Justa.

EL NUEVO GOBIERNO MUNICIPAL DE MADRID MARCA SUS PRIORIDADES EN INVERSIÓN.

La delegada de Obras y Equipamientos, García Romero se marca como prioridad la recuperación del esfuerzo inversor, ante representantes del sector de la construcción, ha desgranado las principales líneas de actuación del departamento que dirige.

García Romero ha destacado que su prioridad es recuperar el esfuerzo inversor para que la capital recobre el pulso tras cuatro años perdidos. La delegada ha explicado que la conservación y el mantenimiento de las vías públicas y la construcción de nuevos equipamientos serán los pilares de su hoja de ruta.

En este sentido, García Romero se ha referido al plan de choque puesto en marcha para la mejora de los túneles de la ciudad, así como a la gran operación asfalto y al plan de choque para la reparación de aceras que se desarrollarán este 2020. La delegada también ha explicado que el área está ultimando un ambicioso plan de nuevos equipamientos que se presentará en las próximas semanas.

Desgraciadamente volvemos a la política de toda la inversión para los vehículos privados de combustión, nada de nuevas zonas verdes o recreativas, nada de espacios culturales y sociales, nada de nuevas inversiones o innovación en transportes colectivos públicos, nada de ensanches de aceras y favorecer andar la ciudad, nada de caminos seguros a centros escolares, sociales o de mayores, en fin nada verde, social y sostenible, solo asfalto, túneles y carreteras.



Medio Ambiente

ESTRATEGIAS DE RESIDUOS EN MADRID, INCINERADORA DE VALDEMINGÓMEZ, NUEVAS INCINERADORAS, VERTEDEROS COLMADOS Y PELIGROSOS, TRASLADO DE TODA LA BASURA DE MADRID AL SURESTE.

El Concejal Delegado de Medioambiente del Ayuntamiento de Madrid, el pasado 17 de febrero, en el marco de una comisión del Área y a raíz de unas preguntas de la oposición, hizo públicas unas declaraciones en las que informaba de que el Ayuntamiento está preparando un nuevo contrato para la incineradora, que sustituya al actual y que hasta 2025 ésta seguirá incinerando. Añadió además que consideran nula la Estrategia de Residuos aprobada por el anterior gobierno, que incluía plazos para el cierre de la incineradora.

La noticia la dieron los dos principales diarios de Madrid con prácticamente el mismo titular: Valdemingómez seguirá incinerando hasta 2025.

La Alianza Incineradora de Valdemingómez ¡No!, que agrupa desde 2017 a más de 50 entidades sociales madrileñas (entre ellas CCOO Madrid) y que el 15 de enero mantuvo una reunión sobre los mismos temas con representantes de esa Concejalía, en aquella reunión el Coordinador General del Área manifestó rotundamente que mantenían el compromiso de cierre de la Incineradora, aunque no fijaban plazos y a petición nuestra se mostró favorable a considerar que el nuevo contrato, con vigencia hasta 2025, incluyera el objetivo del fin de la incineración.

En la citada reunión, aclaramos que es extremadamente difícil proceder al final de la incineración o incluso a su reducción progresiva si el contrato no incluye esos objetivos desde su inicio, por las reclamaciones que el adjudicatario del contrato puede alegar. La Estrategia vigente considera una reducción de la incineración al 50% en el año 2022 y del 100 % en el 2025.

Por ser una reclamación muy amplia de la ciudadanía, por los riesgos para la salud que supone la incineración y por la obligación de prevenirlos que tienen las autoridades públicas, exigimos lo que dice el titular de nuestro comunicado. ¡Que Valdemingómez deje de incinerar antes de fin de 2025!. Y que el Ayuntamiento de Madrid se manifieste claramente sobre ello.

También exigimos que se aumenten los controles y las mediciones sobre la incineradora. Que se incluya en el contrato la obligación de aplicar las Mejores Técnicas Disponibles de la UE, como las mediciones en continuo de algunos metales pesados, que ahora se miden durante cortos periodos de tiempo, como también se nos reconoció en la citada reunión.

En relación con la anulación de la Estrategia de Residuos vigente, creemos que la misma incluye un serie de medidas en la línea de la reducción de la producción de residuos, reutilización de productos y mejora del reciclaje, entre los que está la recogida separada de materia orgánica, que van en la orientación Residuos Cero, que defendemos y que habría que conservar. Por ello nos parece una orientación errónea su anulación y deberían optar por la corrección de los aspectos que lo necesiten.



Esta orientación de “comenzar de cero”, con motivo del cambio de signo político del gobierno municipal es especialmente dañino cuando nos encontramos ante una serie de urgencias y emergencias medioambientales, empezando por la del cambio climático, al cual los vertederos e incineradoras contribuyen considerablemente.

Pero también estamos ante una emergencia de tratamiento de residuos. Como es la de las colmataciones de los vertederos de la Comunidad de Madrid: Alcalá, Pinto, Colmenar y ¿Valdemingómez?. Como son los recurrentes vertidos ilegales e incendios en la zona de Rivas Vaciamadrid

y Valdemingómez. Como nos recuerda el derrumbe, incendio y desaparición de dos trabajadores en el vertedero de Zaldibar (Vizcaya).

TE ANIMAMOS A PARTICIPAR EN NUESTRA ENCUESTA ONLINE SOBRE CAMBIO CLIMÁTICO EN EL TRABAJO.

El Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud (ISTAS) de Comisiones Obreras ha lanzado una encuesta para conocer las percepciones, actitudes y opiniones de las personas trabajadoras ante el cambio climático.

<https://cambioclimatico.istas.net/index.php?r=survey/index&sid=535711&lang=es>.

ANTE UN FALSO RIGOR ECOLÓGICO, SE ARRUINA LA ACTIVIDAD FUNDAMENTAL DE TOREJON DE VELASCO, LA CONFEDERACIÓN HIDROGRAFICA DEL TAJO IGNORA AL AYUNTAMIENTO Y LOS AGRICULTORES.

Bajo la defensa de las aguas subterráneas que todos compartimos, se oculta la falta de dialogo y nula transición justa con las familias más deviles, fomentando el Madrid Vaciado.



El municipio de Torrejón de Velasco por unanimidad de su pleno Municipal aprueba una moción que recoge:

Torrejón de Velasco es uno de los pocos municipios de Madrid donde perdura una actividad agrícola y ganadera, con la importancia que ello conlleva, tanto económicamente como ecológicamente. Para preservar esta tradición agropecuaria, es necesario garantizar el apoyo a estas actividades y las familias que dependen de ella.

El cultivo de regadío se ha venido desarrollando desde hace muchos años como una actividad familiar en parcelas de pequeño tamaño, como cultivos complementarios al secano, mayoritarios en la zona.

Así, se han venido haciendo pozos para riego y legalizándolos en el Ministerio de Minas tal y como era perceptivo hasta 2001, año en el que se promulgo la Ley de Aguas (RDL 1/2001). Ley que busca la optimización del agua y su regulación.

Es en este momento en el que comienza la problemática en el sector agrícola del municipio, debido a las características históricas del mismo: la escasa extensión de las parcelas y la gran fragmentación de la propiedad de las mismas.

La asociación de Agricultores ha intentado regularizar su actividad a tenor de la legislación encontrando, hasta ahora, la imposibilidad de adaptar a la Ley este tipo de cultivos rotacionales (junto con la falta de dialogo de CHT y alguna asociación ecologista denunciante, que inician multas y denuncias sin dialogo previo con las organizaciones agrícolas y municipales). Las principales razones de no poder cumplir la Ley escrupulosamente hasta el momento son:

Por un lado, la obligatoriedad de rotación de cultivos propugnada por el Ministerio de Agricultura y, por otro, la obligatoriedad de usar los pozos en los terrenos donde se cultiva y no en otros, propugnada por el Ministerio de Transición Ecológica (del que depende la Confederación Hidrográfica del Tajo CHT). Esta última obligación imposible de cumplir en el municipio debido a las características históricas reseñadas.

Los agricultores han venido cultivando diferentes parcelas en regadío, sacando agua de los pozos existentes declarados en el Ministerio de Minas y canalizando el agua de unas parcelas a otras según las necesidades de rotación de las mismas. A la vez han intentado negociar con las autoridades pertinentes, CHT y Ministerio de Medio Ambiente, la adaptación de la Ley de Agua a sus características locales, ya que esta ley favorece las grandes explotaciones ribereñas a los ríos (en nuestro caso el Tajo) y penaliza a las parcelas fragmentadas y alejadas de estos cauces, como es el caso, donde existen tres arroyos estacionales, lo que hace inviable el acceso al agua en superficie. Negociaciones hasta ahora sin audiencia ni éxito.

Por otro lado, una organización Ecologista de una zona próxima, pero no local, denunció ante la Consejería de Medio Ambiente de Madrid, sin dialogo previo con Entidades Locales y Agricultores, sobre una presunta extracción irregular de estos pozos por parte de los agricultores de la zona, pese a su legítima preocupación por el uso del agua subterránea en estas parcelas, la falta de dialogo previo les impidió conocer de primera mano el alcance total de su situación y por tanto las consecuencias de no aplicar una transición justa local. Produciéndose denuncias a agricultores familiares y pequeños propietarios de pozos que han devenido en sanciones.

La Asociación de Agricultores locales se puso en contacto con el Gobierno municipal, para pedir una reunión entre las partes y explicar la situación, intentando resolver desde el cumplimiento de la Ley lo denunciado, de acuerdo a la realidad local.

Tras esta reunión propiciada por el Ayuntamiento, se llegó a un entendimiento con la asociación ecologista y la de Agricultores, que debió ser previa a las denuncias, y se comprometió que el Ayuntamiento junto a asociaciones de Agricultores y Sociales y Ecologistas de la zona apoyaran una iniciativa para exigir una negociación con la Administración para llegar a un cumplimiento íntegro con las adaptaciones necesarias de la ley y medidas transitorias de acuerdo a las características locales.

Esta moción y las comunicaciones siguientes de todas las partes han sido hasta el momento ignoradas por la administración (CHT), llevando a los agricultores locales a una situación desesperada al no poder iniciar los trabajos de plantación en esta campaña, lo que les lleva a una ruina cierta y a una situación complicada. Una transición Ecológica justa con las zonas y las personas es fundamental, el dialogo previo, la concertación social, las medias paliativas y de futuro en áreas de actividad afectadas son fundamentales, hacer Ecologismo responsable es imprescindible, lo contrario es hacer Ecolomedia de espaldas a las personas y está condenado al fracaso.



Medio Ambiente

MESA DEL ARBOL DEL AYUNTAMIENTO DE MADRID.

El Ayuntamiento constituye la Mesa del Árbol, Bajo la presidencia del delegado de Medio Ambiente y Movilidad, Borja Carabante. Entre sus prioridades, un plan de actuación sobre los alcorques y el incremento de la masa arbolada de la ciudad con 90.000 plantaciones. Cada parque contará con un protocolo específico para situaciones meteorológicas adversas.

La Mesa del Árbol se constituyó bajo la presidencia del delegado del Área de Medio Ambiente y Movilidad, Borja Carabante, e integrada por la International Society of Arboriculture, Seo/BirdLife, Colegio de Ingenieros de Montes, Asociación Española de Arboricultura, personal técnico de diferentes áreas de la Corporación, representantes de los diferentes grupos políticos, Sindicatos más representativos (CCOO y UGT), Federación Regional de Asociaciones Vecinales de Madrid y Ecologistas en Acción, así como personal técnico de la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid.

En esta primera cita, la Dirección General de Gestión del Agua y Zonas Verdes ha trasladado a los asistentes que se está trabajando en un plan para actuar sobre los alcorques de la ciudad que incluirá la plantación de nuevos árboles durante el periodo 2020-2022. Este proyecto tendrá en cuenta la normativa de accesibilidad y barreras arquitectónicas e incluirá la tala con reposición inmediata.

El Área de Medio Ambiente ha dado a conocer también que uno de los objetivos primordiales del Ayuntamiento es el incremento de la masa arbolada de la ciudad en las zonas periféricas, para lo que se plantarán 90.000 nuevos ejemplares de especies forestales en el periodo 2020/2021. Para que luzcan mejor, se dotarán presupuestariamente los contratos de conservación del arbolado y zonas verdes en las próximas licitaciones, así como la separación de la gestión del arbolado viario de la gestión de zonas verdes, entre otras cuestiones.

Por último, también se ha trasladado a los asistentes la intención de desarrollar un protocolo específico para situaciones meteorológicas adversas para cada parque. Actualmente, el que funciona para los Jardines de El Retiro se aplica a otros parques (El Capricho, Jardines de Sabatini, la Rosaleda del Parque del Oeste, Juan Carlos I, Juan Pablo II, Quinta de Fuente del Berro, Quinta de los Molinos y Quinta Torre Arias) que tienen características singulares. De esta manera, cada parque contará con su propio protocolo con el fin de garantizar la seguridad en más zonas verdes.

La Mesa del Árbol, que ha sido convocada por el Decreto del 25 de abril de 2019, es el órgano colegiado de asesoramiento y coordinación en materia de arbolado y tiene como objeto el seguimiento y la valoración de las políticas y actuaciones municipales en esta materia.

Esta reunión, transcurrió con un claro enfrentamiento entre los representantes de los grupos políticos de la oposición y el actual gobierno municipal, encabezados por el representante de PSOE-Madrid, plantearon múltiples demandas y contradicciones que el actual grupo municipal desvió sin dar respuestas concretas. El tono político de la reunión oculto claramente cualquier posicionamiento Técnico.

Las Asociaciones de Arboricultura y Trepa en particular, plantearon la necesidad de mantener escuelas (escuela de jardinería), actividades formativas y culturales, así mismo se planteó la necesidad de un impulso al arbolado periférico, el ayuntamiento esquivo estas respuestas sin garantizar su continuidad y hablando de la formación necesaria a los trabajadores, estableciendo para las otras acciones formativas los cauces habituales.

Desde CCOO Madrid, criticamos duramente que los objetivos básicos planteados, fueran la Imagen estética y la seguridad, sin descartar estos, pusimos el acento en la Salud Ambiental de la Ciudad, la mejora del Medio natural, la formación Verde de la ciudadanía, la calidad del aire, la accesibilidad universal de los espacios verdes y arbolados y su sostenibilidad, por especies, riegos, tratamientos y mantenimiento. Solicitamos que en una reunión constitutiva como esta, se acordaran básicamente los principios fundamentales, la periodicidad de las reuniones, el funcionamiento y una comunicación previa, para conocimiento del orden del día. El ayuntamiento hizo hincapié en que no son necesarios más árboles sino más hojas y nosotros incidimos en que ambos son necesarios para la diversidad vegetal y biológica. No se nos contestó a la necesidad de un Protocolo de Arbolado accesible, seguro y sostenible.

Se acordó la convocatoria Trimestral de la mesa con conocimiento previo del orden del día y las temáticas a tratar.



Salidas y Jornadas**Salidas del taller de Medio Ambiente.**

El Taller de Medio Ambiente de CCOO Madrid en 2020 ha realizado un nuevo proceso de inscripción a sus salidas mediante un formulario que permite en un mismo acto inscribirse y abonar su coste justificándolo con el recibo obtenido o modificarlo posteriormente para incluirlo, cuando la actividad está llena en su cupo remite un aviso a los solicitantes indicándoles cómo actuar para incluirse en la lista de espera, por si hubiera bajas. Este formulario:

<https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSc40ZUDI0I1mVzEoC8wzhv1MKWa3EqQKVbtMKRuCK6xtn3r2A/viewform>

m



En este año 2020 hemos realizado una salida a Madrid Ciudad y otra a las Fuentes de Madrid, la próxima planificada será al Monasterio del Paular, las Presillas y la cascada del Purgatorio.

Este pasado 25 de enero, el Taller de Medio Ambiente realizó su primera salida del presente año. A pesar del día nublado, la lluvia nos respetó un recorrido muy agradable por Madrid Río, que finalizamos en el invernadero del antiguo matadero, conociendo la fauna y la flora de la zona, así como la historia del diseño del parque que nos contaron nuestras expertas guías, Gema y Rosa.



El 29 de febrero el Taller de Medio Ambiente de CCOO Madrid visitó las "Fuentes de Madrid", un recorrido por las instalaciones del Canal de Isabel II que garantizan que llegue el líquido elemento a nuestras casas. En la comarca, regada por el Lozoya y el Jarama, visitamos varias, vimos pueblos de gran belleza como Patones de Arriba y conocimos, también, parte del valor geológico y natural de una zona de nuestra Comunidad que desde hace tanto tiempo es la fuente que sacia la sed de nuestra ciudad.

Innotren 2020. Innovación y modelos ferroviarios en el año de la liberalización.

El 25 de marzo de 2020 en la calle Serrano 105, de Madrid, se celebró en Executive Forum y Eurogestión, un evento en el que expertos de Renfe, Adif, la Comisión Nacional de Mercados y Competencia (CNMC) e IE University donde ofrecerán un análisis sobre el nuevo sector ferroviario español de cara a la próxima liberalización del transporte de viajeros en diciembre de 2020.



IV FORO EL ESPAÑOL ECONOMÍA CIRCULAR, Oportunidades y beneficios de la economía circular.



Del desafío de la economía circular al reto de ser rentable y tener apoyo ciudadano. Las empresas reclaman incentivos fiscales para aquellas que estén más comprometidas con el medio ambiente. Crecimiento Verde, recordó que la fiscalidad ejerce un "papel importante ya que las empresas deberíamos recuperar un esquema fiscal nuevo que el que contamine pague más y el que menos contamina pague menos". En el encuentro se resaltó un hecho curioso. Y es que el único laboratorio de economía circular de toda la UE está en Logroño. Pero "muchas investigaciones se van a otros países".

El Círculo Verde cerró esta parte del bloque esgrimiendo la necesidad de "hacer una legislación después de reunirse con el sector para llegar a consensos. Se trata de hacer políticas públicas que apoyen esas necesidades".

No obstante, Jose Luis Gallego, divulgador ambiental y asesor en sostenibilidad consideró que "el medio ambiente es demasiado importante como para dejarlo en manos de los políticos. Las empresas deben tomar el rol que se les pide", a lo que añadió que "las empresas han incorporado a su propio ADN la ecología. El CEO es el primero que tiene que incorporar esa huella de carbono".

Salidas y Jornadas

Jornada sobre ITS & Smart Cities.

Que tendrá lugar el próximo 25 de marzo de 2020 en Medialab Prado (Plaza de las Letras, Calle Alameda 15, 28014 Madrid). La Jornada está organizada por el Comité de Smart Cities de ITS España en colaboración con el Ayuntamiento de Madrid.

El orden del día comprende Control de Tráfico, Control de Accesos, Medio Ambiente, Big Data y Movilidad e Innovación.



Raid Villa de Madrid del próximo sábado 7 de marzo.



Presentará las siguientes novedades:

- Categoría única de senderismo sobre 21,7 kilómetros.
- Salida y llegada desde el mismo lugar.
- Sustitución de los controles de paso por breves paradas en lugares de interés histórico en el parque del Oeste y en la Casa de Campo.
- Se mantienen: el apoyo de vehículos de asistencia, las zonas de avituallamiento, los botiquines farmacéuticos en ruta, el obsequio de bienvenida y el tiempo máximo de realización.
- Se añade la figura del guía conocedor de la ruta y los detalles históricos.

El plazo de inscripción continúa abierto hasta el miércoles 4 de marzo a las 21

horas, a través de rvm@clubkyk.es y www.clubkyk.es.

Jornada sobre Infraestructura Inteligente y Conectada.

Tendrá lugar el próximo 11 de marzo de 2020 en el CEDEX (Centro de Estudios de Técnicas Aplicadas, Salón de Actos. Alfonso XII, 3 - 28014 Madrid).

Históricamente los sistemas ITS se han venido desplegando en las carreteras españolas con una visión centrada en los equipos. Ese modelo ha entrado en crisis cuando se ha tenido que seguir invirtiendo en mantenimiento y reposición de sistemas cuya utilidad práctica no estaba bien precisada. Por ello se ha planteado una nueva forma de trabajar basada en los servicios que pueden prestar los ITS al gestor de la infraestructura y que le pueden ser de ayuda concreta en las tareas que debe desarrollar.

La inscripción es gratuita para los socios de ITS España previa confirmación por parte de la organización. Si está interesado en asistir, la inscripción cumplimentando y enviando el siguiente formulario antes del 9 de marzo:

<https://forms.gle/hF5vrj3QwXyE3Q4M6>



La Agenda 2030 en la nueva legislatura.



La Agenda 2030 en la nueva legislatura



La Fundación Alternativas, el Real Instituto Elcano e ISGlobal, el próximo miércoles 4 de marzo de 2020 a las 9,30 horas, realizan un debate en torno a la Agenda 2030 en la nueva legislatura.

INTERVIENEN: Ione Belarra, secretaria de Estado para la Agenda 2030.

Diego López Garrido, vicepresidente ejecutivo de la Fundación Alternativas. Iliana Olivé, investigadora principal del Real Instituto

Elcano. Rafael Vilasanjuan, director de Análisis y Desarrollo Global, ISGlobal.

MODERA: Charles Powell, director del Real Instituto Elcano. La reunión se desarrollará bajo la norma de Chatham House.

Luxemburgo se atreve con el transporte gratuito. - El Gobierno busca reducir las emisiones contaminantes y combatir los atascos.

Las tarjetas no se recargan. Las máquinas no pitan. Los revisores no multan. Ni siquiera aguardan vigilantes en la parada al despistado o al pícaro. Para los pasajeros, basta con poner un pie dentro del tranvía, el autobús o el tren y dirigirse hacia su destino sin echar mano a la cartera. El simpa está legalizado. Luxemburgo estrena este domingo un sistema pionero globalmente: el transporte gratuito. Lo hace cumpliendo una promesa lanzada en 2018 por el Gobierno de coalición de liberales.

El razonamiento parece sencillo: en un país famoso por sus atascos, la gratuidad atraerá a conductores hartos de ver correr los minutos al volante. Su salida de las carreteras reducirá las emisiones contaminantes en un momento de máxima concienciación ambiental. Y de paso, el ciudadano de a pie se ahorrará unos euros en gasolina o billetes. La supresión de las tarifas supondrá que el erario luxemburgués dejará de ingresar cada año 41 millones de euros. El coste anual del sistema es de 491 millones, por lo que las autoridades creen que no será un gran shock para las arcas del Estado.



La Comunidad de Madrid promueve la movilidad sostenible con las líneas ‘Cero’ de la EMT que atraviesan el centro de la Capital.



La línea 001, que entra hoy en servicio, es gratuita y se cubre con diez autobuses eléctricos. El Consorcio apuesta por la movilidad eléctrica con otros dos proyectos pioneros en la Universidad Autónoma y en Aranjuez La Comunidad de Madrid, a través del Consorcio Regional de Transportes, promueve la movilidad sostenible con las dos líneas ‘Cero’ de la EMT que van a cruzar la zona de bajas emisiones del centro de Madrid. Así lo ha destacado este mediodía el consejero de Transportes, Movilidad e Infraestructuras, Ángel Garrido, durante la presentación de la primera de estas dos líneas, que se pone en marcha hoy y que va a unir los intercambiadores de Atocha y Moncloa sin coste para los

usuarios. Esta nueva línea, la 001, cruza el distrito Centro de este a oeste y desarrolla gran parte de su itinerario sobre el eje de la Gran Vía. Su recorrido, de 9,2 kilómetros de ida y vuelta, se prolongará al este por la calle Alcalá y al oeste por la calle Princesa, para fijar sus terminales en Atocha y Moncloa, dos enclaves de carácter intermodal muy relevantes en la red de transporte público de la ciudad. El horario de la línea 001 se extiende desde las 7:00 horas en ambas cabeceras hasta las 23:30 horas en Moncloa y las 23:00 horas en Atocha. Su frecuencia es de entre 7 y 8 minutos en días laborables y 10 minutos en sábados y festivos. El servicio lo van prestar diez autobuses eléctricos y la previsión es que, cada día, transporte 11.000 viajeros. “Hablar de cero emisiones y cero coste para el viajero resume la parte más llamativa de esta línea. Pero son algo más: 100% silenciosas, 100% interconexión con Metro de Madrid y completan 100% la oferta de transporte público en el distrito Centro. El carácter gratuito de la línea 001, que es la segunda de la EMT que presta servicio con autobuses eléctricos tras la línea 76, que une la plaza de la Beata con Villaverde Alto. La apuesta del Consorcio Regional de Transportes por la movilidad sostenible con la renovación constante de la flota de autobuses urbanos e interurbanos para que, cada vez, sean más eficientes y cuenten con tecnologías menos contaminantes. “El futuro ya circula por la Comunidad”, ha apuntado, para recordar que el Consorcio ha puesto en marcha un proyecto piloto de autobús sin conductor y 100% eléctrico que, en breve, comenzará a funcionar en el campus de la Universidad Autónoma de Madrid como parte de la oferta de transporte público de la Comunidad. También se ha citado el primer autobús eléctrico de alta capacidad que se va a incorporar a la flota interurbana del Consorcio este año en Aranjuez y que ya ha hecho pruebas por las calles del municipio. “La red de transporte público de la Comunidad de Madrid nos ofrece viajar rápidos, seguros, cuidando la calidad del aire y, en el caso de las líneas ‘Cero’, además, viajar gratis. En 2019, el transporte público madrileño atendió a más de 1.600 millones de viajeros. Línea norte-sur: Este mes de marzo está previsto que entre en servicio la segunda línea ‘Cero’, que supondrá la ampliación de la actual línea M2 que transcurre entre Argüelles y Sevilla hasta Puerta de Toledo, pasando por las plazas de Jacinto Benavente, Tirso de Molina y la calle Toledo. De este modo, la nueva línea atravesará el distrito Centro de Madrid por el eje norte-sur. El servicio se prestará desde las 8:00 hasta las 21:00 horas en Argüelles y hasta las 20:45 horas en Puerta de Toledo, con una frecuencia máxima aproximada de 10 minutos, mediante ocho minibuses eléctricos.

MOVILIDAD**El Consorcio de Transportes organiza un curso sobre transporte público en colaboración con la UITP.**

El Consorcio Regional de Transportes de Madrid, junto con la Unión Internacional del Transporte Público (UITP), ha celebrado el primer curso impartido en español sobre fundamentos del transporte público. Este curso está enmarcado dentro del convenio que ambos organismos firmaron en febrero del año pasado y que comenzó a materializarse con la creación del Centro de Innovación y Formación de la UITP; el primero de la asociación que funciona en España y el tercero de Europa. Este centro tiene como misión el estudio, divulgación y organización de proyectos herramientas de innovación para la mejora en la competitividad, eficiencia, seguridad y sostenibilidad del sector del transporte público a través de las nuevas tecnologías. Además, desde el centro se apoya la capacitación en el sector de

transporte público, aportando la experiencia del CRTM como referente mundial de modelo de integración funcional. Un claro ejemplo de estos objetivos ha sido la realización del curso sobre Fundamentos del Transporte Público en español, el segundo que el CRTM y la UITP organizan dentro de su marco de colaboración. El curso ha reunido durante tres días en Madrid a miembros de diversas autoridades de transporte y operadores españoles y latinoamericanos, interesados en conocer y compartir sus experiencias en materia de transporte público.

Entre los participantes había miembros del Grupo ADO, Metro de Sao Paulo, EMT Fuenlabrada, ALSA, GUAGUAS MUNICIPLAES de las Palmas de Gran Canaria, AVANZA, EMT Madrid, INTERBUS, ARRIVA, CRTM, Metro de Sevilla, Metro de Madrid, Metro de Medellín, Consorcio de Transportes de Zaragoza y el Ministerio de Transportes Movilidad y Agenda Urbana.

Durante el curso se han tratado temas como el carácter indispensable del transporte público y las tendencias en movilidad, nuevos modelos de movilidad combinada, modelos de regulación y financiación del transporte público, tecnología de información y billeteaje, marketing, etc. Todos ellos impartidos por expertos con amplia experiencia en el sector. Además, los participantes tuvieron la oportunidad de realizar una visita técnica al Centro de Operaciones de la EMT en Sanchinarro.

Las paradas a demanda en los búhos interurbanos de la Comunidad alcanzan ya los 195 usuarios.

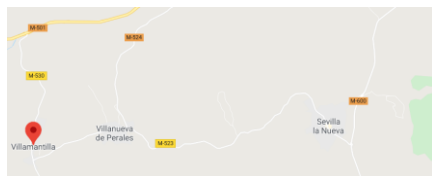
Destaca la buena acogida del proyecto, que supone un paso más en las políticas de apoyo y protección a mujeres y menores del Gobierno regional. Un total de 195 mujeres y menores han utilizado ya el sistema de paradas a demanda puesto en marcha por la Comunidad de Madrid en varias líneas nocturnas de autobuses interurbanos, desde su arranque hasta el pasado 29 de febrero.

Uno de sus objetivos es desarrollar “una auténtica cultura del transporte público” en la Comunidad de Madrid. Algo para lo que resulta imprescindible la concienciación de los ciudadanos pero que, también, necesita de todos los medios que la Administración pueda poner a disposición de los madrileños. Ubicación segura y cercana: “Medios como este proyecto suponen un paso más en las políticas de apoyo y protección a las mujeres y a los menores. Aspiramos a una sociedad en la que este extra de protección no sea necesario, pero, mientras hacemos posible esa otra realidad a través de las diferentes políticas públicas llevadas a cabo por el Gobierno, sin tutelas y desde la libertad, haremos todo lo posible para que en nuestro entorno no se produzcan situaciones de vulnerabilidad fácilmente evitables”.

El objetivo del proyecto piloto puesto en marcha es que, tanto mujeres como menores de edad, puedan acortar sus recorridos por la noche, proporcionándoles una mayor seguridad, al minimizar posibles riesgos ante situaciones incómodas o posibles agresiones. Así, podrán solicitar en los autobuses nocturnos una parada fuera de las establecidas dentro de la ruta habitual en una ubicación segura y cercana a su lugar de destino. El proyecto, que se va a testar durante tres meses, está en marcha en las líneas de autobuses nocturnos que atienden los municipios de Pinto, Valdemoro, Leganés, Parla, Fuenlabrada y Las Rozas. Según los últimos datos del Consorcio Regional de Transportes, a 29 de febrero ya habían usado este sistema 195 personas: 187 mujeres, siete mujeres menores de edad y un varón menor de edad. Las noches en las que han registrado más solicitudes han sido la del viernes 28 de febrero (con 14 personas) y las del miércoles 12 y el domingo 23 de febrero (13 personas en cada caso). Por líneas de autobuses, la que está registrando una mayor demanda es la N806, que une Madrid y Parla, donde ya han utilizado las paradas a demanda 120 personas; y la N803, entre Madrid y Fuenlabrada (Bº del Naranjo), con 40 peticiones. Les siguen la N802, entre Madrid y Leganés (Vereda de Los Estudiantes), que suma 19 solicitudes; y la N401, que une Madrid, Pinto y Valdemoro, con nueve peticiones. De momento, donde menos personas han hecho uso de las paradas a demanda ha sido en las líneas nocturnas N903, entre Madrid y Las Rozas-Monte Rozas, donde se han contabilizado cuatro peticiones; y en la N804, entre Madrid y Fuenlabrada, con tres solicitudes.



La Comunidad de Madrid estudia la movilidad en tres municipios del oeste.



La Comunidad de Madrid va a estudiar las necesidades de movilidad en tres municipios del oeste de la región. El consejero de Transportes, Movilidad e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid, Ángel Garrido, se ha reunido hoy con los alcaldes de Villamantilla, Juan Antonio de la Morena; Villanueva de Perales, José Miguel Lloret; y Sevilla la Nueva, Asensio Martínez, para analizar los accesos a estos municipios, situados en el eje de la carretera M-523 y que

cuentan con una población conjunta de más de 12.000 habitantes.

Garrido ha repasado con los alcaldes la oferta de transporte público en estos municipios a través de la red de autobuses interurbanos del Consorcio Regional de Transportes de Madrid y, también, los accesos por las carreteras que son de titularidad de la Comunidad de Madrid. Este encuentro forma parte de la ronda de reuniones que está realizando el consejero con distintos alcaldes de la región, en el marco de la política de diálogo y colaboración institucional que impulsa el Ejecutivo con los municipios madrileños. Nada de las propuestas de CCOO de Madrid de ampliación de Cercanías a Navalcarnero con transporte a núcleos de cercanías e intercambiadores. Como tampoco para las zonas de Villaviciosa de Odón, Brunete, Chapinería, Navas del Rey, etc. Entre otras en las zonas sur, este, oeste y norte de Madrid.

La Comunidad de Madrid radiografía la movilidad de los madrileños en un día laborable.

Cada madrileño hace una media de 2,4 viajes al día, recorre 17,1 kilómetros y dedica 69 minutos a sus desplazamientos. El 61% de los desplazamientos que se realizan en la región se hacen en modos de transporte sostenibles. El número de usuarios del transporte público crece de manera ininterrumpida desde 2014 con medidas como la congelación de tarifas o el abono joven a 20 euros. Madrid es la región más dinámica en el uso del transporte público, con Metro y la EMT como los medios más utilizados. En la Comunidad de Madrid se realizan 15,8 millones de viajes en un día laborable, desde el transporte público o la bicicleta hasta los trayectos a pie o en patinete. Ésta es una de las principales conclusiones de la [Encuesta Domiciliaria de Movilidad 2018](#), cuyos resultados ha presentado el consejero de Transportes, Movilidad e Infraestructuras del Gobierno regional, Ángel Garrido, que ha destacado que la Comunidad de Madrid está entre las diez regiones de Europa en las que el porcentaje de uso de modos de transporte sostenible es más elevado.

“Esta Encuesta Domiciliaria de Movilidad, la primera desde 2004, nos ofrece una imagen nítida y actualizada de cómo nos movemos los madrileños y nos aporta el conocimiento para poder intervenir en la oferta de transporte público con precaución, precisión y responsabilidad”, ha señalado Garrido en el acto de presentación del estudio, en una jornada celebrada en el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Madrid. El objetivo de la [Encuesta](#), que impulsa el Consorcio Regional de Transportes, es analizar los desplazamientos cotidianos de los madrileños en un día laborable desde todos los ángulos. Para ello, entre los meses de febrero y mayo de 2018, se han realizado 85.000 entrevistas, personales y telefónicas, para conocer los hábitos de movilidad de la población mayor de 3 años de edad residente en la región. El informe definitivo con los resultados de la encuesta se finalizó el pasado mes de noviembre. Igualmente, la edad de las personas se refleja en la distribución horaria de sus viajes. Los más jóvenes se mueven más por la mañana, a mediodía y por la tarde, muy influenciados por el horario escolar. En cambio, las personas de mayor edad viajan con más frecuencia en la media mañana y, en menor medida, por la tarde. La movilidad por trabajo y estudios supone el 43% de los viajes en la Comunidad de Madrid, siendo el desplazamiento al trabajo el más habitual (28%) y en el que más se utiliza el vehículo privado. Más de la mitad de los viajes con motivo de compras se realizan a pie. La proporción de viajes en transporte público es muy homogénea, aproximadamente un tercio con independencia del motivo del desplazamiento. Los madrileños realizan cada día más de cinco millones de etapas (cada tramo de viaje que requiere validación de título de transporte) en los distintos medios de transporte público. Los más utilizados son Metro de Madrid (39%) y los autobuses de la Empresa Municipal de Transportes-EMT (29%), seguidos por los autobuses interurbanos (14%) y el tren de la red de Cercanías (13%). El número de usuarios del transporte público en la Comunidad de Madrid, que cayó a partir del año 2007 como consecuencia de la crisis económica, ahora crece de manera ininterrumpida desde el año 2014. Así, en estos últimos 5 años, el transporte público ha ganado cerca de 230 millones de viajeros, lo que supone un incremento cercano al 17%. Actualmente, se realizan en transporte público uno de cada cuatro viajes. Para el consejero de Transportes, esto ha sido posible gracias a medidas como la congelación de [tarifas](#), la implantación del [abono joven](#) a 20 euros o la mayor oferta de los distintos [medios de transporte público](#), que en 2019 ya sumaron 616,6 millones de coche-kilómetro. “Vamos a trabajar para seguir impulsando una cultura de transporte público con el objetivo de conseguir que, en los próximos años, 1 de cada 3 viajes se realicen en medios de transporte público”.



Así, en estos años, la almendra central de Madrid (distritos del interior de la M- 30) ha perdido casi el 4% de la población y más del 12% del empleo, que se han desplazado a zonas más alejadas de la capital. La población se ha

MOVILIDAD

Nº 9, marzo de 2020

dirigido en su mayoría tanto a los municipios de la zona más exterior de la Comunidad (corona regional) y como a los de la llamada corona metropolitana. Por su parte, el empleo se ha desplazado desde la capital hacia la corona metropolitana. Este desplazamiento de población y puestos de trabajo ha supuesto cambios significativos en la movilidad de los madrileños y se ha traducido en un incremento del uso del vehículo privado en los municipios más alejados de Madrid ciudad. El vehículo privado supone cuatro de cada diez desplazamientos. Sin embargo, los habitantes de las coronas regional y metropolitana recorren más kilómetros de media en sus viajes en transporte público que con el vehículo privado. Igualmente, los desplazamientos en medios de transporte mecanizados desde la corona metropolitana hasta Madrid almendra se hacen mayoritariamente en transporte público (52%) y el 61% de todos viajes se realizan en modos sostenibles. Este porcentaje se incrementa en la almendra central y los distritos periféricos de la capital (exterior de la M-30), donde el 80% de los viajes se realizan en transporte público o a pie. La Encuesta también refleja que, desde 2004, los desplazamientos andando han crecido un 20%. De hecho, uno de cada tres viajes que se realizan en la Comunidad de Madrid ya se hacen a pie.

La rebaja del 25% en el abono transporte para mayores de 65 años; el compromiso de aprobar una tarifa plana para el abono transporte durante los fines de semana para moverse por toda la región; o la puesta en marcha de la red de aparcamientos disuasorios Aparca+T, que permite a los usuarios del transporte público aparcar su vehículo de forma gratuita. Se rediseñará la red de autobuses interurbanos, aprovechando el nuevo mapa de concesiones que se licitará al final de la legislatura; y se va a pedir al Ministerio de Transportes que priorice el nuevo eje transversal Este-Suroeste, entre San Fernando de Henares y Príncipe Pío, en el plan de Cercanías de Madrid. Un modelo, ha añadido el consejero de Transportes de la Comunidad de Madrid, que se va a reflejar en la futura Ley de Movilidad Sostenible, que establecerá un marco regulatorio para mejorar la movilidad en la región y contemplará la propia sostenibilidad económica del transporte público, con una parte de la norma dedicada a su financiación.

**Comisión de transportes, movilidad e infraestructuras sede de la Asamblea de Madrid:**

- PCOC 123/20 RGEF 1583 a iniciativa de la Sra. D^a. Ana Sánchez Sánchez, Diputada del Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, valoración que hace el Gobierno de la Comunidad de Madrid sobre el estado actual

de desarrollo del plan APARCA+T (APARCATE).

-PCOC 170/20 RGEF 2092 a iniciativa del Sr. D. Agustín Vinagre Alcázar, Diputado del Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, situación en que se encuentra el proyecto para la construcción de la variante de Fuentidueña de Tajo, entre la carretera M-831, antigua N-III y la M326.

- C 223/20 RGEF 3406 del Sr. D. Luis Miguel Martínez Palencia, Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes, a petición del Grupo Parlamentario Más Madrid, al objeto de informar sobre resultados de la Encuesta Domiciliaria de Movilidad de la Comunidad de Madrid puesta en marcha en el año 2018. (Por vía del artículo 221 del Reglamento de la Asamblea).

- C-1491(XI)/2019 RGEF.12418. Comparecencia del Sr. Director General de Transportes, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre proyecto de taxis a demanda en la Comunidad de Madrid. (Por vía del artículo 210 del Reglamento de la Asamblea).

- PNL-11/2020 RGEF.1670. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid a: 1.- Informar a las Comisiones de Transportes, Movilidad e Infraestructuras y de Vigilancia de las Contrataciones de la Asamblea de Madrid del actual "mapa" de contratos de concesión de servicios y contratos de servicios de transporte público regular de viajeros por carretera y por ferrocarril en la Comunidad de Madrid. 2.- Elaborar, en el plazo de seis meses a partir de la aprobación de la presente propuesta, un Plan de Transporte Público regular de viajeros por carretera y ferrocarril de la Comunidad de Madrid con arreglo a las competencias y funciones del consorcio, y cuestiones conexas.

- Informe por el que se da cuenta de la propuesta de adjudicación por Metro de Madrid, S.A., para el servicio de renovación de carril por defectos y desgastes en zonas de guiado y rodadura, así como por fisuras detectadas mediante inspección de ultrasonidos, por un importe total de 14.511.358,18 euros (IVA incluido), adjudicado a las empresas VIAS Y CONSTRUCCIONES, S.A. (lote 1) y COMSA, S.A.U. (lote 2) y una duración del contrato de cuatro años.

- Informe por el que se da cuenta de la propuesta de adjudicación por Metro de Madrid, S.A., para las obras para la ampliación de la zona sur de los talleres centrales del depósito de Canillejas, por un importe total de 2.227.669,85 euros (IVA incluido), adjudicado a la empresa SERANCO S.A. y una duración del contrato de 18 meses. • Informe por el que se da cuenta de la tramitación de emergencia de la contratación del servicio de "Diagnosis y seguimiento geotécnico con motivo del grave riesgo estructural derivado de los movimientos del terreno detectados en las

MOVILIDAD

inmediaciones de la Línea 7b del Metro de Madrid en Coslada y San Fernando de Henares”, por un importe total estimado de 768.549,35 euros (IVA incluido) y un plazo estimado de ejecución de 6 meses

- Acuerdo por el que se autoriza la suscripción del Convenio entre el Consorcio Regional de Transportes Regulares de Madrid y RENFE Viajeros, Sociedad Mercantil Estatal, S.A. sobre la compensación de los viajes realizados con abono transporte en la Red de Cercanías de Madrid, con una vigencia desde el 1 de enero de 2020 hasta como máximo el 31 de diciembre de 2020, y se aprueba un gasto estimado por importe de 99.100.121 euros.

- Informe por el que se da cuenta de la propuesta de adjudicación por Metro de Madrid, S.A., para el suministro de gas natural en los recintos de Metro de Madrid y Metro Ligero de Madrid, por un importe total de 4.354.597,25 euros (IVA incluido), adjudicado a la empresa GAS NATURAL COMERCIALIZADORA, S.A. y una duración del contrato de cuatro años.

- Informe por el que se da cuenta de la propuesta de adjudicación por Metro de Madrid, S.A., para la obra de construcción del Centro de Proceso de Datos Global de Metro de Madrid S.A. por un importe total de 14.211.750,08 euros (IVA incluido) financiable al 50% con cargo al programa operativo FEDER 2014-2020 de la Comunidad de Madrid, adjudicado a la empresa UTE EIFFAGE ENERGÍA, S.L.U. - EIFFAGE INFRAESTRUCTURAS, S.A.U. y una duración del contrato de 18 meses.

- Informe sobre la demanda de Metro de Madrid en 2019.

Consejo para la promoción de la Accesibilidad de Barreras y Comisión Técnica de Accesibilidad de Modos de Transporte.

CCOO de Madrid Plantea nuevas alegaciones, denuncias y preguntas en el Consejo para la promoción de la Accesibilidad de Barreras, y en su Comisión Técnica de Accesibilidad de Modos de Transporte.



1º. De movilidad (ORDEN 2, de 1 de febrero)

2º. De las zonas en las que se comparte el espacio peatonal y de vehículos, es decir, que respondan a las plataformas más de circulación con sus parámetros necesarios en el momento de las prescripciones del espacio y "límites de circulación compartida" de la presente Norma 2.

3º. Nuevo punto 4.

4. Documento de circulación compartida

Los itinerarios de circulación compartida configurados como plataformas nuevas deberán cumplir las siguientes condiciones:

a) 1. Condiciones generales de implantación:

a) La implantación de este modelo de vía de uso compartido entre peatones y vehículos sobre una plataforma nueva de circulación, deberá justificarse mediante un estudio de movilidad. Dicho estudio deberá ser el mismo que el que se utiliza para la actuación sobre la vía, el proyecto técnico que de soporte a la ejecución de la actuación garantizada, en el momento de la puesta en servicio de la misma, el cumplimiento de los requisitos que se especifican en los apartados siguientes y con ella la accesibilidad y la seguridad de todos los usuarios del espacio público.

b) El tránsito peatonal tendrá prioridad en toda la plataforma.

c) Se plantearán únicamente en aquellos lugares donde se justifique la conveniencia de compartir de todos vehículos y el tránsito peatonal.

d) La intensidad de tráfico de vehículos ha de ser baja para garantizar el tránsito peatonal y seguro de los peatones, en que dicha intensidad produce alteraciones relevantes en la disponibilidad de los usuarios y en la seguridad peatonal de otros usuarios del espacio de la plataforma.

e) En caso de la necesidad de los vehículos la velocidad máxima de circulación de los vehículos deberá ser inferior a 30 km/h.

intercambiadores Indicación del coordinador de los diferentes medios de transporte público.

4. Conclusiones de la visita a estación de metro de Sevilla: -La huella de escalera fija de acceso desde la calle a la estación de Metro no tienen instaladas bandas de carborundum que evite el resbalamiento cuando una persona baja la escalera y el pavimento se encuentra húmedo por la lluvia (granito). La tabica de la escalera fija de acceso desde la calle a la estación de Metro no tienen instaladas bandas fotoluminiscentes para la uso ante una situación de emergencia. Los carteles de señalización de ubicación del ascensor se encuentran situados muy alto (son poco perceptibles) y solo tiene la señal de dirección y el símbolo SIA. Deberían ir acompañados del pictograma de ascensor y la tipografía "ascensor". Los pasajeros no reconocen el ascensor con la señal y el símbolo SIA solo. Los carteles de señalización estática están ubicados junto al techo de la estación y no son perceptibles por los pasajeros. Los carteles de señalización dinámica de acceso a los torniquetes están situados muy altos y no en el ángulo de visión de los pasajeros. Etc.

5. Acceso de los colectivos de PMR, de personas de edad avanzada y niñas/os en carrito/silla simple o gemelar en Metro Madrid y Cercanías Madrid en horas punta. Rótulos de capacidad y cumplimiento de la UNE / Plan de calidad.

6. Proyecto de Modificación Decreto 13/2007 Entorno de Parada.

7. Accesibilidad y la Supresión de Barreras para la subsanación de las deficiencias de accesibilidad detectadas en la parada de autobús 17861 de la Línea 411 en el núcleo de Perales del Río.

8. Movilidad, accesibilidad y seguridad de todos los colectivos PMR a los entornos de paradas en ambos sentidos e itinerarios peatonales accesibles entre paradas y el Camping Capfun El Escorial. Carretera M-600.

9. Medidas de accesibilidad previstas en el proyecto de la nueva sala de Cercanías de la Estación de Chamartín.

10. Borradores de los proyectos para la modificación del Decreto 13/2007 por el que se aprueba el Reglamento Técnico de desarrollo de la Ley 8/1993, en el estado actual, relativos a juegos infantiles y a entorno de parada.

PRESENTACIÓN DEL INFORME DE LA FUNDACION RENOVABLES SOBRE "EL CONTRATO SOCIAL DE LA ENERGIA" EN CCOO.

El pasado jueves 27 de febrero en nuestra sede de Fernandez de la Hoz 12, 6ª planta a las 9 horas se celebró la presentación del informe de la fundación renovables.

A continuación de la presentación del informe se desarrolló un espacio de debate con los asistentes.

Organiza: Secretaria Confederal de Medio Ambiente y Movilidad de CCOO.

El informe ["El Contrato Social de la Energía: Electrificar para democratizar"](#) engloba toda su aportación de ideas, propuestas y análisis publicados a lo largo de los últimos nueve años y que tienen en la consideración de la energía como un bien básico de primera necesidad cuyo acceso debe ser garantizado como servicio público, el punto de partida de su discurso. El "think thank" ciudadano aporta esta iniciativa como base para el permanentemente reclamado Pacto de Estado de la Energía. Entre las ideas más significativas figuran la reivindicación de que la señal precio responda al pago por uso y no por inversiones y la constatación de que el sector tradicional no podrá nunca protagonizar un cambio radical que va contra sus propios intereses.

Para la Fundación Renovables la electrificación de la demanda, de origen renovable, es la única vía para lograr un futuro sostenible bajo criterios de eficiencia, equidad, justicia social y pleno respeto al medio ambiente. Ello exige rediseñar por completo el sistema eléctrico de nuestro país, evolucionando e innovando, de manera disruptiva, gracias a la tecnología ya disponible hasta alcanzar un nuevo sistema descentralizado y multidireccional, en el que la ciudadanía tenga capacidad de decisión tanto para comprar como para generar electricidad.

Como vehículo para lograrlo se propone "El Contrato Social de la Energía". En él, la Fundación Renovables antepone las necesidades del conjunto de la sociedad a los intereses individuales, como exigencia de derechos, pero también de obligaciones, y apuesta de forma valiente por cambiar el orden moral del sistema actual, con un papel del Estado más comprometido y activo. A partir de un concepto más social de la energía, la define como un servicio público y como un bien de utilidad pública cuyo acceso universal debe quedar garantizado, al menos, en su formato eléctrico a partir de fuentes renovables. Se detallan las bases y los derechos sobre los que pivota la propuesta del Contrato Social de la Energía, cuyo paso siguiente ha de ser alcanzar un Pacto de Estado de la Energía con el mayor consenso posible.

Finalmente, el informe presenta sus propuestas de actuaciones legislativas para desarrollar el referido Contrato Social, como la Ley de cambio climático, ley "paraguas" de un desarrollo normativo compacto que incluya, entre otras, la Ley de Reforma del Sector Eléctrico, una reforma fiscal que garantice la justicia social e intergeneracional y la reforma de la Ley Reguladora de las Bases del Régimen Local, asumiendo que el compromiso nace desde la necesaria actuación urbana.

INFORME ASMODEM DE FEBRERO DE 2020, SOBRE LA PARTICIPACIÓN EN CONSEJOS CONSULTIVOS.

Los consejos consultivos son uno de los instrumentos participativos más comunes en las administraciones públicas. A través de un proyecto financiado por el Ministerio de Ciencia (AssoDem, CSO2015-66026-R) se ha realizado una investigación sobre los consejos a partir de distintos datos cualitativos y cuantitativos. Uno de los objetivos aplicados del proyecto era contribuir a la labor que realizan los agentes participativos, informando sobre las evidencias encontradas y las ideas y recomendaciones que pueden utilizarse para mejorar su funcionamiento.

Aunque hayan recibido distintos nombres (consejos de participación, asesores o foros ciudadanos, entre otros), nuestra definición de consejo consultivo incluye tres características básicas: tienen vocación de continuidad, cuentan con presencia ciudadana, generalmente a través de asociaciones y están formalizados y generalmente vinculados a una administración pública. El proyecto ha utilizado una estrategia metodológica multi-método, empezando por un registro bastante exhaustivo de los consejos existentes en la administración central, de las 17 CCAA y de 25 grandes ciudades, con un total de 2013 consejos localizados. En un segundo paso, con 4 ámbitos (educación, medio ambiente, inmigración y el distrito territorial centro de las ciudades), para los que recogimos información a partir de la web sobre los objetivos, la estructura organizativa y la publicidad de 70 consejos. En esos mismos consejos realizamos una encuesta a sus miembros (569 respuestas). En tercer lugar, llevamos a cabo diez estudios de caso en consejos de educación y de inmigración ubicados en Madrid y Barcelona: 2 estatales, cuatro autonómicos y cuatro municipales, en los que se hicieron entrevistas a 64 participantes de distinto perfil: políticos de gobierno y de oposición, representantes asociativos, participantes individuales, técnicos y expertos. Pueden consultarse los detalles en el blog del proyecto (associativedemocracywordpress.com).



Curso de Analistas de informes de sostenibilidad, los días 2 de abril, 13 de mayo y 24 junio.

El objetivo de este proyecto es **capacitar a profesionales en el análisis de los informes de sostenibilidad** emitidos por la empresas y organizaciones para que puedan incidir en cómo estas comunican a la sociedad sobre su impacto en el medio ambiente y la gestión que hacen de sus riesgos ambientales y contribuyan con ello a promover la mejora de su desempeño ambiental y de su sostenibilidad.



confederación sindical de comisiones obreras
Secretaría de Medio Ambiente y Movilidad
Fernández de la Hoz, 12. 28010 Madrid. Tel.: 917028197

| www.ccoo.es

Observaciones de CCOO al borrador de Anteproyecto de Ley de Cambio Climático y Transición Energética

1. En el artículo 1. **Objeto de la Ley**, añadir al final del párrafo ".....y contribuya a la reducción de las desigualdades"

evaluar la problemática ambiental que se puede derivar de dichos planes y programas, analizando los efectos ambientales, positivos o negativos,

de su aplicación y las distintas medidas posibles para prevenirlos. Las observaciones que se pueden plantear a este EAE se han de dirigir por tanto fundamentalmente a los diferentes aspectos medioambientales y no tanto a los de tipo económico o social que se derivan del plan o programa que tienen el cauce de consulta pública cuando se presentan los mismos.



confederación sindical de comisiones obreras
Secretaría de Medio Ambiente y Movilidad
Camino de la Loma 40, 08040 Mataró, España. Tel. 937009400

| www.ccoo.es

Observaciones de CCOO al Estudio Ambiental Estratégico del Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC 2021-2030)

Introducción

Argumentos clave para una campaña sindical mundial sobre propiedad pública de la energía.

Para discusión se ha preparado por Trade Unions for Energy Democracy para la COP25 en Madrid. Su objetivo es estimular el debate sobre dos cuestiones: primero, la necesidad de una campaña sindical mundial sobre la propiedad pública de la energía y segundo, si los sindicatos tienen la capacidad y / o el compromiso de construir y mantener dicha campaña.



Borrador: para fines de discusión

Argumentos clave para una campaña sindical mundial sobre propiedad pública de la energía

Este documento para discusión ha sido preparado por Trade Unions for Energy Democracy para la COP25 en Madrid. Su objetivo es estimular el debate sobre dos cuestiones: primero,

distorsionado el debate sobre "Transición justa".

Con el fin de cimentar estas discusiones, este documento resume el análisis de TUED de las tendencias actuales de energía y emisiones y el fracaso global de la política climática neoliberal. Basándose en documentos de trabajo recientes y nuevos datos, el documento muestra por qué los objetivos climáticos no se alcanzarán bajo las actuales políticas climáticas neoliberales enfocadas en los inversionistas. Estas mismas políticas han hecho insignificantes los objetivos de París y han

La propiedad pública de la energía, si va acompañada de la "des-comercialización" de los proveedores de energía (incluyendo a muchos de los que aún son de propiedad pública), puede eliminar los obstáculos clave para descarbonizar el sector eléctrico, siendo el principal obstáculo la necesidad de proporcionar "certezas" financieras para los inversionistas privados. El régimen de "energía con fines de lucro" simplemente no es compatible con los enormes desafíos técnicos y sociales que conlleva la reducción de emisiones en toda la economía. Tampoco es compatible con ninguna definición significativa de "Transición justa" para los trabajadores y las comunidades.

El documento concluye ofreciendo algunos posibles objetivos para la campaña global para discusión.

Un año más la Coordinación Española de la Semana Europa de la Movilidad reconoce nuestro compromiso con la movilidad segura y sostenible.

Gracias a la implicación de todas y todos no solo en la semana de la movilidad también con propuestas y acciones en el día a día en los centros de trabajos nos ha permitido tener el reconocimiento que una vez más nos hacen.

No es necesario, pero tenemos un motivo más para seguir trabajando por una movilidad segura y sostenible.



Semblanza: Carlos Martínez Camarero Adjunto Confederal de Medio Ambiente.



Nacido en Burgos en 1953. Licenciado en derecho por la Universidad Autónoma de Madrid. Abogado, colegiado en Madrid desde 1984, primero laboralista en la asesoría jurídica de CCOO de Madrid y después especializado en medio ambiente, colaborando en acciones jurídicas en tribunales.

Miembro de la Secretaria Confederal de Medio Ambiente de CCOO. desde 1992, donde ha desarrollado tareas de coordinación de actividades formativas y campañas en todos los temas relacionados con el medio ambiente. En representación de CCOO asistió a la Cumbre de la Tierra de NNUU en Rio de Janeiro en 1992 donde se aprobó la Convención Marco de Cambio Climático y ha venido participando en otras 5 Conferencias del Clima (COP) y en órganos estatales como, entre otros, el Consejo Asesor de Medio Ambiente, el Consejo de

la Red de Parques Nacionales, el Consejo Nacional del Clima y el Observatorio de la Movilidad Metropolitana.

Como activista participa en Alianza por el Clima, en la Plataforma por un Nuevo Modelo Energético y en la Fundación Renovables

Editorial: Plantas fotovoltaicas y transición energética.

El camino de la transición energética es complicado y a veces surgen dudas y conflictos en torno a ciertas tecnologías y proyectos. Uno de los debates que están surgiendo ahora es el del impacto de los proyectos de grandes instalaciones fotovoltaicas.

Las plantas fotovoltaicas de varios cientos de megavatios (Mw) ocupan superficies de terreno muy grandes (aproximadamente 2 ha por Mw instalado) que pueden tener su incidencia en la biodiversidad o en el paisaje de la zona, dependiendo de cuál sea su ubicación. Sabemos que ninguna de las energías renovables tiene un impacto ambiental cero (uso de materiales en su fabricación, algunos de ellos tóxicos, generación de residuos, uso de agua...), pero esos impactos son mucho menores que los de las energías fósiles o nucleares.

En cualquier caso todos los proyectos de energías renovables deben someterse a escrupulosas evaluaciones de su impacto, minimizando este, pero no es razonable oponerse a todos ellos porque ocupen mucha superficie o porque estén promovidos por grandes empresas.

CCOO considera que hay que transitar hacia un nuevo modelo energético basado no sólo en las energías renovables sino también en una mayor democratización de la energía, potenciando al máximo el autoconsumo de viviendas e industrial y diversificando la generación de electricidad. Pero el escenario de emergencia climática en el que nos encontramos hace que tengamos que introducir cuanto antes mucha nueva potencia renovable en nuestro sistema eléctrico.

Para hacernos una idea de cuáles son estas necesidades de cambio el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) que presentó el Gobierno plantea que se incorporen 28.000 Mw adicionales de solar fotovoltaica en 2030 respecto de los que actualmente existen, además de eólica, solar termoeléctrica y otras renovables. Hay que ser conscientes de que sólo con autoconsumo esto no va a ser posible por mucho que este se fomente y apoye. Además hacen falta energías renovables para el suministro del conjunto de la demanda eléctrica, incluido el de los sistemas ferroviarios, las industrias y las grandes aglomeraciones urbanas, como la de Madrid, donde no es fácil que el autoconsumo penetre suficientemente.

En el caso del área metropolitana de Madrid es conocida su situación como gran sumidero energético, que sólo produce un 4,4% de la electricidad que consume (2018). Madrid tiene el 0,4% de la potencia eléctrica instalada y representa el 10,6% de la demanda nacional. Por eso proyectos como el de la planta fotovoltaica de Pinto (303 Mw) son buena noticia para el abastecimiento de Madrid con renovables, con independencia de que habrá que minimizar su impacto territorial.