

MEDIO AMBIENTE

INFORME DEL AREA DE MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD DE CCOO MADRID SOBRE LOS PRESUPUESTOS DE LA COMUNIDAD DE MADRID PARA ESTAS AREAS Y LAS PROPUESTAS NECESARIAS

GASTO INSIGNIFICANTE

La Comunidad Autónoma de Madrid, difunde un gasto público insignificante en Medio Ambiente, Gestión de residuos, gestión del Agua en la Región y Sector energético de la Región, Protección de la biodiversidad y Medidas contra la contaminación atmosférica.

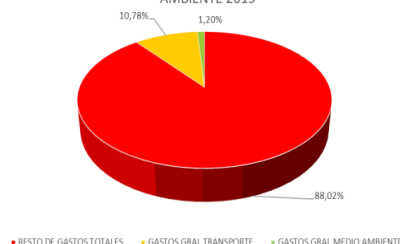
2019	%2019-2018	2018	%2018-2017	2017
20.071.708.963	3,83%	19.331.000.000	4,28%	18.538.400.000
215.753.943	-43,93%	384.767.919	-1,04%	388.828.693
60.309.713	-0,13%	60.387.190	1,51%	59.487.019
29.200.629	-0,21%	29.262.324	-4,49%	30.639.143
9.483	0,00%		0,00%	
16.111.962	-71,40%	56.336.353	-15,66%	66.794.287
0	0,00%	0	0,00%	0
40.180.738	-65,16%	115.326.493	22,00%	94.528.221
51.369.727	-48,17%	99.118.626	49,24%	66.416.229
18.571.691	-23,69%	24.336.933	-65,71%	70.963.794
0	0,00%	0	0,00%	0

MEDIO AMBIENTE: 1,13% del gasto total. Según el Gobierno de la Comunidad Autónoma de Madrid, el Presupuesto de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio en 2019 asciende a los 216 millones de euros. Una cifra que refleja un incremento de más del 65% desde el inicio de la legislatura.

Pero la realidad esta muy lejos de esta afirmación:

Queda claro que la cantidad prevista para Medio Ambiente disminuye por segundo año consecutivo además de ser insignificante en el peso total del presupuesto. Decir que se incrementa en el mandato no es sino un eufemismo intencionado y alejado de una realidad cruda. Las trans-

GASTOS TOTALES: PARTICIPACIÓN TRANSPORTE Y MEDIO AMBIENTE 2019



ferencias y las inversiones son las más afectadas.

Más información pinchar aquí



ECCOOMovilidad

C/ Lope de Vega, 38, 5ª planta
28014 - Madrid.
Tel: 91 536 52 17
www.ccoomadrid.es

Realiza: secretaría de Medio Ambiente, Ángel Juberías Torrubia
Edita: secretaría de Comunicación, Carmen Vidal Barbero
Diseño y maquetación: Unigráficas GPS

Nueva ley sobre información "no financiera": compleja, pero bienvenida



Ya esta en vigor la Ley 11/2018 que obliga a centenas de empresas españolas – más de 4.000 dentro de tres años – a reportar detalladamente sobre cuestiones medioambientales, sociales y relativas al personal, sobre el respeto de los derechos humanos, relativas a la lucha contra la corrupción y el soborno y otras informaciones llamadas “no financieras”. Es lo que determina la nueva transposición, publicada el 29 de diciembre, de la Directiva Europea 2014/95/UE sobre Divulgación de Información No Financiera y de Diversidad.

Menos de un mes después de la publicación de la ley, la empresa especialista en sostenibilidad SUST4IN ha organizado en Madrid la III Conferencia sobre Información “No Financiera” con autoridades de la Comisión Nacional de Mercado de Valores (CNMV), ONGs, sindicatos, analistas, inversores y empresas, que debatieron la nueva ley, las dificultades y los beneficios de la conformidad, además de las últimas tendencias en la comunicación de la sostenibilidad.

Hacemos esta enumeración para mostrar la transversalidad de la Alianza: AMPAS, AAVV, Sindicatos, ecologistas, cooperativas de consumidores, colectivos que defienden los DDHH, asociaciones de diferentes ámbitos y vecin@s.

Desde nuestra Alianza valoramos positivamente este anuncio. Nos parece un

buen punto de partida y nos comprometemos a apoyar activamente las políticas que contribuyan a crear las condiciones para la reducción progresiva del volumen incinerado hasta su desaparición en 2025. El compromiso en defensa de la salud y el medio ambiente durante 3 legislaturas necesita, además de la colaboración ciudadana, del compromiso de los partidos integrantes de los sucesivos Gobiernos Municipales de Madrid.

Al Partido Político XXX de YY

La Alianza Incineradora de Vukleminógómez No, engloba a más de 50 colectivos y asociaciones¹ entre los que destacamos:

- A escala estatal: Greenpeace, Ecologistas en Acción y Amigos de La Tierra.
- A escala Regional: Federación Regional de Asociaciones de Padres y Madres de Alumnado Francisco Giner de los Ríos, Federación Regional de Asociaciones Vecinales, Comisiones Obreras de Madrid, Coordinadora anti privatización de la sanidad, La Garbanita Ecológica y Centro de Asesoría y Estudios Sociales (CAES).
- A escala local: entidades como Cooperativa Covibar de Rivas, Rivas Aire Limpio y la mayor parte de AMPAS y AAUV del distrito de Villa de Velillas, municipio de Rivas y los municipios y distritos del territorio directamente afectado por la incineración en el sureste de Madrid.

Hacemos esta enumeración para mostrar la transversalidad de la Alianza: AMPAS, AAVV, sindicatos, ecologistas, cooperativas de consumidores, colectivos que defienden los DDHH, asociaciones de diferentes ámbitos y vecin@.

El pasado 28 de junio de 2018 Inés Sabanés, delegada de Medio Ambiente de Ayuntamiento de Madrid, anunció que el Consistorio llevará a cabo un cierre programado de la incineradora de Valdemingómez para eliminar esta técnica de tratamiento de residuos en el año 2025. Todo ello en el marco de la Estrategia de Residuos de próxima aprobación por el Gobierno Municipal de Madrid.

Desde nuestra Alianza valoramos positivamente este anuncio. Nos parece un buen punto de partida y nos comprometemos a apoyar activamente las políticas que contribuyan a crear las condiciones para la reducción progresiva del volumen inorgánico hasta su desaparición en 2025. El compromiso en defensa de la salud y el medio ambiente durante 3 legislaturas necesita, además de la colaboración ciudadana, del compromiso de los partidos integrantes de los sucesivos Gobiernos Municipales de Madrid.

Por este motivo, nos dirigimos a los partidos que concurren a las elecciones del 26 de mayo de 2019 en el Ayuntamiento de Madrid (de quien depende la Incineradora de Valdemingómez) y a sus grupos políticos en los distritos afectados. También nos dirigimos a los partidos que concurren a dichas elecciones municipales en todos los municipios afectados por la Incineradora (Rivas Vaciamadrid, Getafe y otros), como representantes de las personas afectadas.

El cambio de modelo energético no será posible sin ti. Agradecemos que te unieras a nuestra iniciativa y te concentrases el pasado 20 de febrero en la Puerta del Sol para permitirnos seguir trabajando por un modelo energético más justo socialmente y sostenible ambientalmente, basado en las renovables.

el ahorro, la eficiencia y la soberanía energética.

Tanto si eres una persona física como si representas a una organización, al adherirte a la Plataforma por un Nuevo Modelo Energético también formarás parte de la Asociación Plataforma por un Nuevo Modelo Energético

Varias organizaciones sociales y políticas suscribieron un Acuerdo por una gestión pública, transparente y participativa del ciclo integral del agua en la Comunidad de Madrid, con el compromiso de defender su contenido, tanto desde la sociedad, como desde las instituciones que se conformasen tras las elecciones municipales y autonómicas que se celebrarían

PROPUESTA DE ACUERDO SOCIAL SOBRE LA GESTIÓN DEL CICLO INTEGRAL DEL AGUA EN LA COMUNIDAD DE MADRID

Introducción

En enero de 2015, treinta y seis organizaciones sociales y políticas suscribieron un *Acuerdo por una gestión pública, transparente y participativa del ciclo integral del agua en la Comunidad de Madrid*, con el compromiso de defender su contenido, tanto desde la sociedad, como desde las instituciones que se conformaron tras las elecciones municipales y autonómicas que se celebrarían cinco meses más tarde. Este Acuerdo supuso un hito en la lucha contra la privatización del Canal de Isabel II (CII) y en la capacidad de los movimientos sociales para lograr un consenso amplio respecto al modelo de gestión que debería adoptarse.

El resultado de las elecciones de 2015 en la Comunidad de Madrid constituyó un cambio cualitativo tanto en la Asamblea de Madrid, donde el Partido Popular perdió la mayoría absoluta, como a nivel local, en el que las candidaturas progresistas pasaron a gobernar en muchos de los ayuntamientos más poblados de la región consiguiendo en el resto avances significativos. Se configuró, así, una correlación de fuerzas favorable a la paralización del proceso de privatización del CVII, y a los avances hacia un modelo de gestión pública, democrático, transparente y con rendición de cuentas, y a la implementación del derecho humano al agua y al saneamiento que, en buena parte, atribuíamos al Ayuntamiento.

www.redaquapublicamadrid.org

Facebook: RedAguaPublicaMadrid

Twitter: @RedAquaMadrid



EL GOBIERNO REGIONAL PREPARA EL PLAN DE ACTUACIÓN DE HUMEDALES DE LAS 23 ZONAS PROTEGIDAS DE LA REGIÓN

El Gobierno de la Comunidad de Madrid prepara el Plan de Actuación de Humedales de la región con el objetivo de proteger 23 humedales protegidos en la región. Así lo ha declarado el consejero de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, Carlos Izquierdo, tras visitar el humedal Soto de las Cuevas, que coincide con la conmemoración del Día Mundial de los Humedales.

En concreto, son 23 los humedales protegidos, dentro del Catálogo de Embalses y Humedales y hasta el momento, siete de ellos contaban con un plan específico. Izquierdo ha manifestado que la Comunidad de Madrid lleva trabajando más de tres años para evaluar la situación de los

humedales madrileños, “recogiendo opiniones de todos los sectores” y “estudiando posibilidades de mejora”. La información recabada servirá como base para el nuevo plan de actuación que asegure un buen estado de conservación. Además, desde el Gobierno autonómico afirman que esta iniciativa favorecerá que los ciudadanos conozcan los hábitats naturales y fomentará las actividades científicas, educativas, culturales y recreativas. Algunas de las actuaciones de este Plan son la elaboración de un nuevo inventario de zonas húmedas, la limpieza, la realización de obras de restauración y mejora del hábitat y el desarrollo de campañas de información y divulgación ambiental.

JORNADAS, FORMACIÓN Y CITAS DE MEDIO AMBIENTE

Miércoles 30 de enero de 2019 - 19:00 - Espacio Ecooo (C/ Escuadra, 11) celebraremos varios actos:

Con motivo de la publicación de los libros: “Educar para la transformación ecosocial” y “71 propuestas para educar con perspectiva de género”.

Participarán:

- Alicia de Blas, profesora de primaria, autora del libro “71 propuestas para educar con perspectiva de género”.

- Luis González, coordinador del proyecto educativo ecosocial en los centros educativos de FUHEM y coautor del libro “Educar para la transformación ecosocial”.

- Yayo Herrero, miembro del patronato de FUHEM, antropóloga, profesora y activista ecofeminista.

Smart Water: La tecnología al servicio del agua



El próximo 29 de enero (martes) de 2019 Executive Forum celebra la II edición de la jornada “Smart Water: la tecnología al servicio del agua”.

Este encuentro se llevará a cabo en el hotel Holiday Inn Madrid-Bernabéu situado en la Plaza de Carlos Trías Bertrán, 4, 28020, Madrid.

Contaremos con la participación del Canal de Isabel II, Indra y Auara para hablar del presente y futuro de la tecnología en el servicio y gestión del agua.

Para poder asistir a este evento puede registrarse en el siguiente enlace: <https://executiveforum.wufoo.com.mx/forms/m8vbx9x1d1oojl/>

SALIDAS DEL TALLER DE MEDIO AMBIENTE.



Este 2019 tenemos un nuevo plan de salidas culturales y Medio Ambientales salpimentadas con ocio natural, realizamos el 16 de febrero la salida a Quijorna, Se trata de una ruta circular que discurre por los términos de Quijorna y Valdemorillo, recorriendo una distancia de unos 12 Km. Generalmente transitaremos por buenos caminos. En julio de 1937 el Ejército republicano decidió tomar la iniciativa en el frente de la sierra lanzando una ofensiva cuyo propósito era alejar al Ejército sublevado de la ciudad de Madrid y al mismo tiempo, aliviar la situación propia en el frente Norte. Estas operaciones fueron conocidas como batalla de Brunete. Los pueblos de Quijorna y Valdemorillo fueron un importante escenario de esta batalla, que al terminar favoreció que aparecieran sendas líneas fortificadas, quedando en la actualidad numerosos vestigios de las obras que el ejército republicano construyó en estos lugares.

La siguiente visita programada en marzo queremos que sea a Cifuentes, con materia Geológica y visita a bodegas locales. En el mes de abril ya a finales queremos realizar una ruta antropológica por Pinillas del Valle. A finales del mes de mayo queremos realizar una ruta en la ciudad de Madrid por sus jardines más peculiares que aun no hemos visitado.

A primeros de junio planteamos una ruta más ambiciosa, quizás río Lobos o Hoces del Duraton. Descansamos en el Verano y a finales de septiembre queremos realizar una ruta formativa micológica aun sin destino pendiente del monitor. En Octubre tiramos la casa por la ventana e intentaremos 2 rutas una tradicional pero nueva al Encin y otra la que desechemos en junio. Por último en noviembre realizaremos una ruta natural por El Tiemblo para conocer los castaños y recolectar sus frutos

POR UNA RED CICLISTA PARA 2019



Manuel Calvo - Consultor socioecólogo
 Floridea Di Cionno - Investigadora cambioMO
 David Lois - Profesor de Psicología Social UNED
 Miguel Andrés - Resp. ciclismo urbano Pedalibre

05 FEB 2019 • 06 PM • SALÓN DE ACTOS

■ cierre musical a cargo de Javier Guerra
 modera: Esther Rodríguez (Pedalibre)



Madrid sigue perdiendo la oportunidad de adaptar adecuadamente su viario a la bicicleta, aspecto básico si queremos incorporar de verdad este medio de transporte. Si en su momento se hizo con el coche, y vemos (sufrimos) los resultados, toca ahora hacer lo mismo con otros medios como la bicicleta.

Se trata de que, dotemos a Madrid de una mínima RED CICLISTA de uso exclusivo, adaptada a las características de la bicicleta y pensando en los diversos perfiles de usuarios, a fin de incrementar y consolidar este tipo de transporte entre toda la población.

El crecimiento de la bici en Madrid es muy modesto y desigual, circunscrito sobre todo al centro de la ciudad y caracterizado principalmente por la recuperación del servicio público Bicimad y el auge de los repartidores en bici. La bicicleta sigue siendo un elemento muy minoritario e irrelevante para protagonizar un nuevo modelo de movilidad. Hoy por hoy, no supone una alternativa para el conjunto de la población.

Esta propuesta nace para impulsar decididamente el uso generalizado (masivo) de la bicicleta. Es decir, que los niños y las niñas, jóvenes, personas mayores, personas con diferentes grados de habilidad y capacidad, etc, puedan contar con ella en sus desplazamientos diarios al colegio, al instituto, al centro de salud, al trabajo, al mercado, al cine, etc. Es lo que llamaríamos NORMALIZAR el uso de la bici en la ciudad.

Sabemos que un gran porcentaje de los usuarios de la bici vienen de utilizar medios de transporte motorizados. Se produce así un trasvase a modos activos de desplazamiento, algo fundamental de cara a conseguir una ciudad más limpia, segura, saludable y comprometida contra el cambio climático.

La idea es contar con el máximo de apoyos posible para presentarla a los diferentes partidos políticos que concurran a las próximas elecciones y que la creación de una red ciclista se incorpore en los correspondientes programas electorales.

El 5 de febrero a las 18h, en el Centro Cultural Príncipe de Asturias (C/ Institución Libre de Enseñanza, 14 - Ciudad Lineal) celebraremos un acto de presentación de esta propuesta, con expertos en movilidad que nos hablarán de las ventajas sociales, económicas, medioambientales y de salud que tiene invertir en la promoción de la bicicleta

Acto de presentación: <https://pedalibre.org/2019/01/10/acto-de-presentacion-por-una-red-ciclista-para-2021/>

LA CONTAMINACIÓN, UN FACTOR ASOCIADO A LAS FRACTURAS DE CADERA.

Un estudio llevado a cabo por la Universidad Rey Juan Carlos (URJC) sugiere que las condiciones climáticas adversas, y por primera vez, las relacionadas con la contaminación atmosférica, podrían ser un factor asociado a las fracturas de cadera osteoporóticas. Leer artículo: [la-contaminacion-un-factor-asociado-a-las-fracturas-de-cadera](#)

Osteoporosis Internacional <https://doi.org/10.1007/s00198-018-4605-7>

Archives of Osteoporosis <https://doi.org/10.1007/s11657-018-0438-4>

OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE PARA EMPRESAS CURSO ABIERTO: 5ª EDICIÓN

Madrid, 7 -8 de marzo

Público: Directores, gerentes, otros puestos dentro de una empresa, pero está también abierto a cualquier persona interesada en cómo las empresas pueden implementar los ODS.

Objetivos de Desarrollo Sostenible para Empresas se estructura en tres módulos:

- Módulo 1 - los fundamentos del desarrollo sostenible y por qué los ODS son un buen negocio. El Plan de acción español para la implementación de la agenda 2030: Oportunidades y alianzas;
- Módulo 2 - cómo implementar los ODS y luego mejorar el desempeño. Los 7 erro-

res más comunes en la implementación. Casos prácticos;

- Módulo 3 - taller sobre 3 de los ODS más importantes para las empresas, además de consejos.

El curso completo ofrece:

- Una metodología y herramientas para seleccionar e implementar los ODS más importantes;
- Una visión sistémica para fomentar el cumplimiento de todos los ODS y
- Elementos para comunicar con éxito los ODS interna y externamente
¡Reserva tu plaza!

MADRID CENTRAL FUNCIONA CON NORMALIDAD TRAS MÚLTIPLES ADAPTACIONES Y REUNIONES CON COLECTIVOS AFECTADOS

El Ayuntamiento de Madrid convocó a la Comisión de Seguimiento de Madrid Central el 22 de enero según lo comprometido en la reunión con CCOO de Madrid.

La alcaldesa de Madrid y los responsables de las diversas áreas del ayuntamiento en lo respectivo a Medio Ambiente, Movilidad, Datos Económicos y área de Madrid Salud, presentaron los balances en datos sobre la aplicación de Madrid Central en este periodo, con incremento de la actividad comercial según los datos computados sobre transacciones electrónicas o residuos de envases de vidrio. Resaltaron que, en la zona de Madrid Centro en el diciembre de 2018 de media, sobre las medias de los diciembre de 2010 a 2017 se había producido una reducción de los indicadores de NOX entorno a un 15%. Así mismo aportaron datos de una reducción del tráfico de paso en días de diario en las principales arterias de Madrid Centro en torno a un 20% y muy reducido en fines de semana. Un incremento considerable del uso del transporte público y un incremento significativo de tráfico en la M-30 aunque bien absorbido.

Para su seguimiento se plantean tres comisiones de Trabajo. En todas ellas participan responsables municipales y otras entidades.

CCOO de Madrid manifestó su satisfacción por la convocatoria y los datos proporcionados, que daban la razón a las alegaciones que planteamos en su día, sobre que las medidas propuestas que eran poco ambiciosas y solo afectaban a unos pocos

más desprotegidos. Dado que el indicador de Plaza del Carmen indicaba 51 de medida de micro gramos de NOX en diciembre de 2018 y en diciembre de 2017 indicaba 53 lo que supone una reducción real inferior al 4%, la utilización de la media 2010 a 2017 no indica el efecto de Madrid Central sino el incremento paulatino de la circulación y la contaminación año tras año, hasta que se toman medidas.

También planteamos que los mejores indicadores de movilidad y actividad, son los planes de movilidad de empresas de más de 25 trabajadores con mapas de en qué barrio o distrito postal residen sus empleados y encuestas en las de menos de 25 trabajadores, junto con estadísticas reales de comercios abiertos o cerrados y evolución del empleo en la zona. En las conclusiones, la alcaldesa se comprometió a recogerlas. CCOO ha pedido igualmente la creación de una comisión de trabajo, en la que estén presentes los sindicatos y el empresariado, sobre accesibilidad de los trabajadores y trabajadoras a los polígonos industriales y a los centros de trabajo.

Finalmente se comprometieron a convocar próximamente las mesas de trabajo con los objetivos descritos, y trasladar toda la información y los indicadores de trabajo.

LA MIGRACIÓN AMBIENTAL: ENTRE EL ABANDONO, EL REFUGIO Y LA PROTECCIÓN INTERNACIONAL

¿Qué estatus jurídico puede proteger a las víctimas migrantes de las alteraciones humanas del clima? El artículo reflexiona sobre la necesidad de conseguir la voluntad política de cooperar y de establecer un marco de protección adecuado y suficiente para prevenir y/o responder a las crisis humanitarias generadas por la degradación del medio ambiente.

“... y según el comité científico de Naciones Unidas, nos quedan 12 años para evitar lo peor: que el calentamiento global no supere los 1.5°C. 12 años para evitar que el sur de España se convierta en un desierto de aquí a finales de este siglo y que los migrantes climáticos de las próximas décadas en Europa sean las y los españoles. <https://www.efeverde.com/blog/creadoresdeopinion/nos-quedan-12-anos/>

METRO DE MADRID

MAS VIAJEROS, MENOS TRENES, MENOS TRABAJADORES.



Metro de Madrid ha detectado dos nuevas piezas con amianto en trenes modelo 2000A y, en consecuencia, quedan suspendidos los trabajos de mantenimiento que impliquen la manipulación de estas piezas. Según recoge la compañía en dos circulares internas dirigidas a los trabajadores de mantenimiento, el material se ha detectado en una arandela situada en bobinas de la tarjeta del módulo fuente de alimentación de las unidades 2000A, así como en una válvula de cierre de estas unidades (situada en la parte inferior del vehículo).

Según datos de la propia compañía, en 2018 el número de viajeros de Metro en Madrid creció un 5% respecto a 2017. Sin embargo, la percepción es que hay menos trenes y que las paradas en las estaciones se alargan más de la cuenta.

Metro tenía programados para los días navideños un 4,7% menos de trenes que en 2017. Por otro lado, las tablas de cobertura que Metro programa se incumplen sistemáticamente a la baja (entre un 20 y un 25%). En 2012 estaban en plantilla 2.021 conductores-maquinistas y en 2017 habían bajado a 1.815.

Un desprendimiento suspende durante horas el servicio en un tramo de la línea 6 de Metro de Madrid, El tramo de la Línea 2 de Metro de Madrid entre Sol y Retiro. Metro de Madrid acumula más de 60.000 faltas de trenes desde enero, Un grupo de grafiteros pinta 45 metros cuadrados de un tren de Metro en la estación de Pinar de Chamartín...

CERCANÍAS FERROVIARIAS MADRID

PESE A LOS ANUNCIOS DE INVERSIONES POR PARTE DEL MINISTERIO DE FOMENTO, CONTINUÁN LAS INCIDENCIAS DIARIAS Y LAS DEFICIENCIAS

CCOO sigue denunciando que los trabajadores de la región sufrimos incidencias diarias muy numerosas que afectan al desarrollo diario del servicio y por tanto de la movilidad de todos. Las inversiones anunciadas y explicadas por el Ministro de Fomento, no se ven reflejadas en los Presupuestos Generales ni llegan con carácter de urgencia. Tampoco la Comunidad de Madrid incorpora partidas, para mejorar en el ámbito de sus competencias como títulos de transporte únicos y válidos intermodalmente, una sola zona, mejora en la accesibilidad, equipamientos disuasorios y de mejora de instalaciones en intercambiadores, etc.

El ministro de Fomento, Jose Luis Ábalos, ha señalado que la continuidad de las inversiones en el Cercanías de Madrid estará condicionada a la aprobación de los Presupuestos de 2019. Así lo indicó tras la reunión que mantuvo con la consejera de Transportes, Vivienda e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid, Rosalía Gonzalo, para tratar asuntos relacionados con las infraestructuras de Madrid.

El Gobierno de Pedro Sánchez anunció que prevé destinar en el plan para modernizar la red de Cercanías en la Comunidad de Madrid 6.000 millones de euros hasta 2025, lo que supone una cantidad mayor a la prevista por el anterior Gobierno, el de Mariano Rajoy, que había comprometido una inversión de 5.089 millones en el mismo plazo.

Gonzalo ha avanzado que Fomento pondrá en marcha la comisión de seguimiento de Cercanías Madrid que será, según ha avanzado Ábalos, antes de final de año.

En Cercanías, aparecen consignadas las obras de renovación de vía y electrificación del túnel Atocha-Recoletos-Chamartín, la reforma de las vías en la estación de Chamartín (Cabecera Norte de Chamartín), las obras de implantación del bloqueo automático bana-

lizado (BAB) San Cristóbal - Aranjuez (C-3), la continuación del proyecto de ampliación de dos a cuatro vías en el tramo Pinar de las Rozas - Villalba (primera fase: estación Pinar de las Rozas - Las Matas hasta la A6) y los estudios de viabilidad de la reconfiguración de vías de la estación de Atocha - Cercanías.

También continúa la instalación del ERTMS (Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario) en el túnel Atocha-Sol-Chamartín y líneas confluyentes (Aranjuez-Chamartín-Villalba), la licitación de las obras de la nueva estación de la Tenería y sobre todo la mejora de la dotación y accesibilidad en estaciones prometida.

Así, se plantea la colocación de ascensores y escaleras mecánicas en Atocha, Aranjuez, Alcalá de Henares, Recoletos, Vicalvaro, Ramón y Cajal, Pozuelo de Alarcón, Colmenar Viejo y Orcasitas y escaleras mecánicas en varias estaciones, así como la conexión de la estación de Sol con la de metro de Gran Vía.

Además, se contempla dotación para continuar los estudios y proyectos relacionados con la extensión de la red y nuevas estaciones, destacando el Eje Transversal Este-Suroeste (San Fernando-Avda. América-Alonso Martínez-Príncipe Pío). La planificación de Adif también contempla la integración del entorno del ferrocarril en la ciudad de Madrid en el ámbito de la estación Delicias.

Asimismo, la inversión principal de Renfe se destina a actuaciones en material rodante, grandes reparaciones, mejora de la accesibilidad, adquisición de nuevo material, seguridad en la circulación, actuaciones en talleres, sistemas de información y venta. También contempla los nuevos servicios recogidos en el reciente contrato con Renfe, "que en Madrid suponen la ampliación de la frecuencia de determinadas líneas de Cercanías".

LA EMT TRANSPORTÓ EN 2018 UN 1,8% MENOS DE VIAJEROS.



Los autobuses de la Empresa Municipal de Transportes de Madrid (EMT) transportaron en 2018 a 420,2 millones de viajeros, frente a los 427,9 millones de usuarios del año anterior, es decir, un 1,8% menos, según el balance del Ayuntamiento de Madrid.

En Opinión de sus responsables este es un resultado satisfactorio si tenemos en cuenta que ahora existen muchos más operadores de superficie en la ciudad como el coche, la moto, el patinete o la bici compartida

Se ha realizado la Inauguración de la primera línea 100% eléctrica con carga por inducción de Madrid, línea 76, entre Villaverde Alto y la plaza de la Beata.

Durante el primer año de gestión del Teleférico de Madrid por parte de EMT, el balance de datos es muy positivo pues durante los 199 días de funcionamiento de esta instalación a cargo de EMT, el servicio ha registrado un total de 253.593 pasajeros.

En cuanto a los aparcamientos públicos de rotación que gestiona EMT, en 2018, la utilización de estas instalaciones ha experimentado un crecimiento del 15,9%, con 1,76 millones de vehículos entrados, frente a los 1,49 millones del año 2017

Los datos de BiciMad son muy positivos, porque consolidan un crecimiento del 6,7% anual

OPERACIÓN CHAMARTÍN ¡MENUDO PELOTAZO!



El contrato que el Ministerio de Fomento de Ana Pastor, a través de la empresa pública Adif, firmó sobre la Operación Chamartín en 2015 supuso unas “extraordinarias mejoras e inquestionables ventajas” para Distrito Castellana Norte (DCN), la sociedad propiedad de BBVA y la Constructora San José que explotará uno de los mayores desarrollos urbanísticos de Europa. Así lo admite, con sus propias palabras, el presidente de DCN.

Son siete puntos en total, muchos de ellos cuantificables en cientos de millones de euros, que demuestran al detalle, y en palabras del propio presidente de DCN, cuál fue el perjuicio para el Estado en la renegociación de ese contrato.

1.- “Facilidad para el pago del suelo a 20 años, a interés muy bajo”.

2.- “Reducción del coste de las infraestructuras en un 26%”.

3.- “Traslado del riesgo de construcción de las infraestructuras singulares a las administraciones públicas”.

4.- “Mayor flexibilidad para la ejecución, pues se pasa de 2 a 6 unidades de ejecución”.

5.- “Eliminación de limitaciones a la transmisibilidad de suelos y aprovechamientos por parte de DUCH (DCN)”.

6.- “Reducción del consumo de capital en un 40%”.

7.- “Recuperación de un proyecto antes inviable, con una rentabilidad del orden del 17%”.

A estos expresados por la prensa nacional nosotros añadiríamos:

a) Las organizaciones sociales y vecinales de la zona lo rechazan, como macro proyecto urbanístico que no mejora la zona y si la especulación.

b) Un macro proyecto de esta envergadura imposibilita otras actuaciones más urgentes en otras zonas por falta de fondos.

c) La soterración no es la solución, es más cara, menos sostenible, cuando hay trabajos, incidentes o accidentes lo complica todo y no se pueden instalar viviendas o edificios sobre vías (más de alta velocidad) por las vibraciones.

d) No se ha contado con los trabajadores afectados, de correos, metro, EMT, Adif, Renfe, entre otros.

e) Es necesaria una actuación sobre la zona que mejore las viviendas sociales, los equipamientos públicos, las comunicaciones, la capacidad y accesibilidad de la estación de ferrocarril, los edificios de servicios corporativos de las empresas ferroviarias y el entorno, pero no un macro proyecto de toneladas de cemento que tenga 10 años la zona en estado de sitio.

f) Se bloquea la movilidad de la zona sin aportar nuevos accesos peatonales y nuevas líneas de metro, EMT o Ferrocarril.

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



1º. Se modifica NORMA 2, Art 1.4.b) Pavimentos

b) En las zonas en las que se comparte el tránsito peatonal y de vehículos, es decir, que supongan una plataforma única de circulación con sus parámetros ensayados se observarán las prescripciones del apartado 4 “Itinerario de circulación compartida” de la presente Norma 2.

2º. Nuevo punto 4

4. Itinerario de circulación compartida

Los itinerarios de circulación compartida configurados como plataforma única deberán cumplir las siguientes condiciones:

4.1. Condiciones generales de implantación

a) La implantación de este modelo de vía de uso compartido entre peatones y vehículos sobre una plataforma única de circulación, deberá justificarse mediante un estudio de movilidad. Dicho estudio abarcará el entorno urbano afectado por la actuación sobre la vía. El proyecto técnico que de soporte a la ejecución de la actuación garantizará, en el momento de la puesta en servicio de la misma, el cumplimiento de las condiciones que se especifican en los apartados siguientes y con ello la accesibilidad y la seguridad de todos los usuarios del espacio público.

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

a. Protocolos de acceso y trayecto para los nuevos dispositivos eléctricos de movilidad alternativa (patinetes y variantes) en los diferentes medios de transporte público regular de viajeros (autobuses urbanos, autobuses interurbanos, Metro, Metro ligero y Cercanías).

b. Implantación de la segunda canceladora en los autobuses urbanos (excepto EMT de Madrid) e interurbanos.

c. Condiciones ergonómicas de ubicación de la segunda canceladora en los autobuses urbanos e interurbanos con zona especial, plataforma reservada o zona SIA única (135x75) para un usuario con movilidad reducida con ayuda técnica.

d. Información detallada del destino (proyecto, ejecución y certificación) de los cinco millones de euros asignados al CRTM en 2018 por la Asamblea de Madrid (a propuesta de Ciudadanos – tercer año) para mejorar la accesibilidad en el transporte público de viajeros.

Así mismo denunciaremos ante el Defensor del Pueblo diversos asuntos planteados en comisiones anteriores sin encontrar solución. Conseguimos aprobar a petición de CCOO una propuesta técnica de regulación de material ferroviario nuevo y las instalaciones, para mantener una única cota de altura, que facilite la accesibilidad.

Demandas al Consorcio Regional de Transportes



Fuenlabrada quiere seguir el camino de otras ciudades españolas y de países como Francia o Alemania con una iniciativa que busca incrementar la seguridad de las mujeres en horario nocturno. El pleno municipal ha aprobado este jueves pedir al Consorcio Regional de Transportes que realice un estudio para que el autobús nocturno de la Empresa Municipal de Transportes pueda realizar paradas a demanda y paradas intermedias los fines de semana y días festivos.

El Ayuntamiento de **Algete** pedirá al Consorcio Regional de Transportes la bonificación del abono a las personas con una discapacidad a partir del 33%. La iniciativa es fruto de una moción del

PSOE del municipio que ha sido aprobada por unanimidad en el último pleno.

Torrejón de Ardoz pone en marcha una nueva línea de autobús urbano circular, que conectará de forma más rápida y ágil el norte y el sur de la ciudad. La nueva línea 5 evita el paso por el Hospital de Torrejón, a diferencia de las circulares 1A y 1B que seguirán llegando hasta el centro sanitario. Este cambio permite que la frecuencia de la nueva L5, con cabecera en el Parque Europa, se reduzca a apenas 10 minutos en el tramo que comparte con las circulares ya existentes.

Ines Sabanés acusa al Consorcio de dejación de funciones por Madrid Central.

El Ayuntamiento aclara, en una carta a la consejera de Transportes, que “en septiembre envió información a la Consejería de Presidencia para su presentación al conjunto de consejerías” de la Comunidad. Le dice que parece que en la entrada en vigor de Madrid Central el Consorcio Regional de Transportes “no hubiera iniciado actividad alguna en el ejercicio de sus competencias, habiendo tenido cumplida información de la definición de Madrid Central con tiempo más que suficiente”. Además, le comunica que va a presentar “una queja formal” porque la Comunidad está culpando al Ayuntamiento de Madrid de los problemas de aglomeraciones en el Metro

CCOO RECLAMA LA CONVIVENCIA ENTRE LOS SERVICIOS DE TAXI Y VTC

CCOO reclama el mantenimiento de los puestos de trabajo de las personas que prestan el servicio de taxi y de VTC y que se vele por sus condiciones de trabajo en términos de convenio, salarios, control horario, prevención de riesgos, derechos sindicales, etc. En ambos sectores, conocemos personas que realizan los servicios en condiciones de bajos salarios, jornadas de más de doce horas, siete días a la semana, y muchas veces operando como falsos autónomos o contratados por ETT.

La solución del conflicto pasa por la definición de modelos de movilidad en términos de transporte público como derecho de ciudadanía. La expedición de licencias públicas para Taxi o VTC responde a la necesidad de complementar los vacíos que deja el transporte público y satisfacer determinadas eventualidades o circunstancias personales que hacen que sea necesaria la existencia de movilidad de transporte de viajeros individualizada e inmediata a las ciudades.

CCOO denuncia la competencia desleal que se está produciendo y que conlleva pérdidas para los derechos de los trabajadores. Es necesario incluir Taxi y VTC en un marco de competencia, inscrito en estrategias de movilidad como derecho público, que garantice que ambos servicios pueden realizar las funciones complementarias habilitadas por sus licencias específicas. Esto debe conllevar el cumplimiento de las condiciones de trabajo a todos los servicios, la dotación de transparencia tarifaria, la competencia leal y el control efectivo de las licencias en su otorgamiento y posterior venta, ya que se trata de un bien de titularidad pública y que en ningún caso puede estar condicionado por la especulación a la que las somete la venta a oferta y demanda.

Uber y Cabify han hecho lo que ya habían hecho en Estados Unidos, Reino Unido o Francia, que es hacer de taxis utilizando las licencias VTC en nombre de “el avance tecnológico” o el servicio a la ciudadanía, para instalarlos en sus modelos de negocio basados en la pre-

cariedad, la externalización o la inexistencia de un marco regulatorio claro.

Desde CCOO defenderemos los puestos de trabajo de los trabajadores y trabajadoras en el caso de que se dé cualquier medida laboral por parte de las empresas, entendiendo como responsables, en primer lugar, a las plataformas a través de las cuales las empresas VTC reciben los servicios, como Uber o Cabify.

CCOO manifiesta la convicción de que es necesario negociar un marco regulador con participación de los agentes implicados, sindicatos, agentes económicos y sociales, y sea garante de la convivencia entre los dos servicios de transporte de viajeros, que sea transparente y democratice el otorgamiento y explotación de las licencias tanto de VTC como de Taxi.

Estas declaraciones y otras similares han sido transmitidas por CCOO de Cataluña, la Federación de Servicios a la Ciudadanía y la propia Confederación.

Executive Forum y Grupo Eurogestión convocan la segunda edición de Innotren,



En la que se tratara el tema de los 'Nuevos modelos de negocio ferroviario en el marco de la liberalización del mercado de viajeros (2020)'. El evento tuvo lugar en el Instituto de la Ingeniería de España (C/del General Arrando, 38. 28010. Madrid) el pasado mes de febrero.

Renfe, Adif, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), Arriva la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF) y la Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas (AEFP) son algunas de las organizaciones que participarán en este encuentro, que contará con el patrocinio de Arriva y del Centro Europeo de Formación Ferroviaria.

Campaña en defensa de los contenidos actuales de la Directiva Marco del Agua (DMA)

Organizada por la coalición europea de ONGs, Living Rivers Europe, en España esta campaña está liderada por WWF con quien tuvimos la ocasión de reunirnos recientemente. Básicamente nos enfrentamos a un riesgo real de perder estos estándares de protección de los ecosistemas acuáticos. La causa de esta movilización es que la DMA está inmersa en un proceso de revisión, en el que algunos Estados Miembro están presionando para rebajar su ambición y alcance. De conseguirlo, sin duda nos enfrentaremos a un escenario de mayor deterioro y destrucción de nuestros ecosistemas acuáticos, con consecuencias desastrosas para todas las masas de agua europeas y para

todos los que nos beneficiamos de poder disponer de agua en suficiente cantidad y calidad.

Desde CCOO le dimos nuestro apoyo como organización pero que nos hubiera gustado incluir en el manifiesto la importancia de mantener sus objetivos y calendario porque urge avanzar en la gestión sostenible del agua.

Podéis encontrar más información en la página de la campaña europea de Living Rivers Europe o en la página creada en WWF España: (https://www.wwf.es/nuestro_trabajo_agua/protege_tu_agua/)

Reunión del Consejo de Red de Parques Nacionales

Desde CCOO saludamos la incorporación del nuevo responsable de Parques Nacionales y los planes de gestión presentados, sin entrar a valorarlos en detalle, pues permiten llevar a cabo una gestión adecuada de los espacios.

Hacemos hincapié en que estamos hablando de una porción mínima del conjunto de la superficie del Estado y por ello ha de ser prioritario que la conservación esté por encima de cualquier otro interés. Constatamos, basándonos en sus propios datos, la pérdida de empleo y consideramos que esto es muy preocupante. Desde el principio hemos trasladado la idea de que los PPNN constituyen espacios de riqueza socio-económica en las zonas donde se ubican y que la creación de nuevos puestos de trabajo y el mantenimiento del empleo existente, debe ser prioritario. Vigilancia, mantenimiento y prevención/extinción de incendios y formación y capacitación del personal no pueden dejar de atenderse.

Más información: <https://www.miteco.gob.es/es/red-parques-nacionales/la-red/>

Informe Confederal sobre Estrategias de Transición Justa

El pasado lunes 21 de enero participamos en una reunión convocada por la Secretaría de Estado de Energía para la presentación de la Estrategia de Transición Justa. En la reunión estuvo presente el secretario de Estado de Energía, junto con dos asesores del ministerio. A la misma asistieron por CCOO, Mariano Sanz y Javier Fernández. También hubo representación de UGT y CEOE. Nos pusieron una presentación donde nos dieron a conocer las ideas centrales y los objetivos de dicha estrategia. No nos dieron documentos y anunciaron que en las próximas semanas nos harán llegar el primer borrador de esta Estrategia y Plan de Energía y Clima

Puedes consultar el texto completo: http://www.ccoo.es/noticia:298657--Informe_Evolucion_de_las_emisiones_de_gases_de_efecto_invernadero_en_Espana_1990_2017_

EDITORIAL: SOSTENIBILIDAD, DESIGUALDAD Y RESPONSABILIDAD SOCIAL DE LAS EMPRESAS

De nuevo, la realidad frente a la apariencia. La estrategia del sindicalismo (de clase). No habrá nunca sostenibilidad ni responsabilidad social de las empresas sin trabajo decente, en toda la cadena productiva y en los criterios de los inversores. En la forma de contratar de la administración pública. No habrá empleos en un planeta muerto. Para avanzar de una vez en el cambio (de modelo productivo, y más) es necesaria una transición justa. No habrá protección social sin justicia y orden fiscal. Sin democracia en la empresa no habrá democracia real. La desigualdad está destruyendo la democracia.

Son las frases y grandes certezas (ante tanta confusión, desorden, y profusión de disputas y postverdades) que repetimos constantemente, no sólo los líderes sindicales, sino también líderes políticos. Por otra parte, ¿cómo se mide la sostenibilidad? ¿Cómo se mide la responsabilidad de las empresas con las trabajadoras y los trabajadores, en el medio ambiente, en el mismo sistema económico, en la sociedad en general?. Pues bien, estas son las cuestiones que desde hace casi dos décadas incidimos por las aun poco conocidas áreas o secretarías de Responsabilidad Social de las Empresas (o de sostenibilidad integral, que en la práctica, en su concreción, en su medición, son conceptos similares). Ese esfuerzo, efectuado en un clima de deterioro político, económico, y de agresión a lo social (y a los defensores de la protección social) está teniendo algún resultado, está conquistando algún espacio que si no es ocupado por nosotros lo ocuparán otros. Siempre han existido líneas de acción con posibilidades: presión y acción legislativa –tendríamos que hablar de la Ley de Información financiera, o de la relación de nuestra estrategia con de la ley de contratos públicos, o las iniciativas de transparencia y buen gobierno. Y presión y acción sobre los inversores (sobre todo, a los que se dicen responsables, en y desde los que somos parte de alguna manera.

En un tiempo de competencia feroz, las empresas siguen tendiendo a sobreponderar sus impactos positivos, y ocultar los negativos. La responsabilidad social de las empresas no es acción social, ni voluntariado, ni cooperación,

ni emprendimientos, cuestiones loables, pero no sustitutivas del concepto responsabilidad. La caridad es una estafa cuando ocurre esto último. Las empresas también tienden a hacer márketing con sus buenas prácticas, ya sea en alguno de los campos anteriores, o en otros más de fondo, fundamentales para nosotros, tales como las buenas prácticas medioambientales, en igualdad de género. Pero tienden a no hablar de desigualdad salarial, de su cadena productiva, o de su impacto fiscal real, y menos de sus controversias en incidencia política, información privilegiada, o corrupción. Las empresas se resisten a visualizar los ratios de salarios máximos sobre medias o sobre mínimos, o su brecha de género real. De todos los indicadores que deben hacer avanzar la sostenibilidad (o RSE), desde el área de RSE/Sostenibilidad nos hemos centrado en uno central: los ratios e indicadores de desigualdad salarial, mediante el proyecto #RSequidad. Un dato de nuestros informes: los gastos salariales del 20% que menos gana en un sector productivo significan sólo un 7% de los gastos totales. La idea central es pues medir de forma equilibrada todos esos conceptos claves, la sostenibilidad real de las empresas, en su triple dimensión: económica, social y medio ambiental, alejando el fantasma del llamado lavado verde (greenwashing, no solo con márketing verde, sino con las otras buenas prácticas antes mencionadas). Paradójicamente, los sindicalistas realmente estamos intentando mejorar, a veces con la propia empresa en contra, mejorar la responsabilidad social de las empresas, mediante nuestra función: mejorar cada día las condiciones laborales de las trabajadoras y trabajadores. Sería lógico que nos facilitaran esa tarea dentro de esta aun nueva y novedosa línea de acción sindical e institucional, que debería ser de diálogo positivo para mejorar el nivel de responsabilidad social de cada empresa, y al fin y al cabo, del planeta. Pero deben reconocer que ese nivel no es muy alto, y en estos tiempos, la sensación es de retroceso en sus resultados finales. Nos encontramos en un momento de emergencia medioambiental, en el avance de la desigualdad, y lo peor, en el deterioro de la Democracia.

José Carlos González Lorente.



Responsable RSE/ISR (Responsabilidad Social, Inversión Socialmente Responsable, Sostenibilidad) de la Federación de Servicios de CCOO.

Vocal por CCOO en el Consejo Estatal de Responsabilidad Social de las empresas (CERSE) desde su creación (Actualmente, en su comisión permanente). Miembro de Economistas Frente a la Crisis y de Economistas Sin Fronteras

Es el responsable de Sostenibilidad y RSE de la Federación de Servicios de CCOO. Como tal, ejerce el cargo de representar a esa federación en la secretaría confederal de Medio ambiente. También desde su área coordina e impulsa todo lo relacionado con las Inversiones Socialmente Responsables desde su federación y en los órganos confederales correspondientes. Referente sindical a nivel global sobre sostenibilidad y responsabilidad social. Nacido en Jerez de la Frontera (Cádiz) en el año 1963, casado y con dos hijos. Comenzó a trabajar en el año 1986 en el departamento de inversiones de la antigua Caja de Ahorros de Jerez, donde profundizó en la reflexión y preocupación por los efectos sociales de las actuaciones de las empresas (desde mi barrio a Guatemala). ¿Cómo medir la sostenibilidad? ¿Cómo se mide el Desarrollo -Humano-? En 1994 mi Caja se integró en Caja San Fernando, momento en el que me desplazé a vivir a Sevilla. En el proceso de crisis / fusiones de las Cajas, la San Fernando se convirtió en CajaSol, Banca Cívica y finalmente, se integró en La Caixa, empresa en la que sigo siendo delegado sindical. Economista de formación.

2019



Cifuentes Trillo



23 DE MARZO

8:00H
LUGAR DE SALIDA: ATOCHA



8 KM

DIFICULTAD: MEDIA



28 AFILIADOS
32 NO AFILIADOS

INCLUYE AUTOCAR, COMIDA
Y SEGUROS

PARA MÁS INFORMACIÓN Y RESERVAS:
tallermedioambiente@usmr.ccoo.es



LOS ESPACIOS NATURALES SON DE TODAS Y TODOS.
¡CUÍDALOS!