

PRINCIPALES LÍNEAS DE ACTUACIÓN DE CCOO DE MADRID EN MEDIO AMBIENTE

1. Ordenación del Territorio y Desarrollo Regional
2. Contaminación ambiental y política energética
3. Empleo y medio ambiente
4. Organización sindical interna

1. Ordenación del Territorio y Desarrollo Regional

Una política territorial satisfactoria es aquella que integra los diversos aspectos de desarrollo sectorial que conforman un determinado territorio de manera que aquellos se intercondicionen sin que a priori no se determine la prevalencia de ninguno de ellos sobre el resto. Si entre tales aspectos consideramos el desarrollo de las diversas infraestructuras de transporte, el desarrollo urbanístico y las políticas de vivienda, el desarrollo industrial y tecnológico, el desarrollo de infraestructuras de servicios sociales, el de las infraestructuras y equipamientos ambientales, el desarrollo del medio rural cualesquiera que sean sus modalidades (turístico, agropecuario, etc.), la protección de espacios naturales y el desarrollo económico y social a éstos ligado, la protección de la biodiversidad y del paisaje, y la protección y mantenimiento de los recursos hídricos de calidad y su mejora, entonces el modelo de territorio adecuado será aquel que considere a todos estos aspectos como elementos indispensables cada uno de ellos y de manera integral, conjunta, como medio para avanzar hacia un desarrollo ecológica, social y económicamente sostenible, o mejor cabría decir un verdadero desarrollo.

De lo contrario se producen desequilibrios económicos, sociales, geográficos, entre otros. La degradación ambiental es particularmente muy costosa, cada vez más desde el punto de vista económico, y la consiguiente restauración ambiental araña también cada vez más una importante porción de PIB en nuestras sociedades, aunque esta situación no figure normalmente en el análisis de los parámetros macroeconómicos. El balance social y económico entre degradar y restaurar es cada vez más negativo, y aunque en esto tiene mucho que ver también el modelo de producción industrial y el energético, la Ordenación del Territorio es una piedra angular clave para reducir al máximo estas externalidades y estrangulamientos ambientales-económicos. El territorio en cuanto a medio físico es el escenario donde deben acoplarse una serie de actores (necesidades) todos ellos protagonistas.

En las pasadas legislaturas el modelo territorial consagrado en el Plan Regional de Estrategia Territorial (PRET) es el que ha venido predominando, con un carácter marcadamente desequilibrador al basarse prioritariamente en el fomento de grandes desarrollos urbanísticos acoplados a los proyectos de infraestructuras viarias, sin atender a demandas racionales, y con un marcado componente de desarrollo periférico y radial que a su vez ha aumentado las necesidades de movilidad entre trabajo y residencia y entre ocio y residencia, al tiempo que ha contribuido a la deslocalización industrial, y a la degradación de los espacios naturales.

Por otro lado, el desarrollo de las Agendas 21 para el desarrollo sostenible, que tímidamente y con retraso han empezado a plantearse en algunos municipios de nuestra región, necesitan de un gran impulso y coordinación por parte de la Comunidad de Madrid. Tales Agendas tienen la virtud de evaluar de manera integral todas las posibles problemáticas ambientales, plantearse unos objetivos alcanzables, y establecer una metodología para ello con la participación social.

Las líneas de actuación sindical, en el ámbito institucional, deben ir dirigidas a:

- La elaboración consensuada con los agentes sociales de una nueva **Estrategia Territorial integral y sostenible**, que sustituya radicalmente al modelo actual de desarrollo regional.
- La elaboración de un **plan regional de movilidad**, donde el principal motivo de movilidad de los ciudadanos, el del desplazamiento al centro de trabajo, sea uno de los ejes fundamentales de actuación, de manera que se facilite tal desplazamiento mediante sistemas alternativos al del vehículo privado, por los sistemas de transporte público y colectivo, por ser más seguros, menos consumidores de energía y menos contaminantes.
- La elaboración de un **plan de desarrollo alternativo de los espacios naturales protegidos**, de manera que se aprovechen las potencialidades socioeconómicas de estos, los acerquen a la población de sus entornos, y les prevenga de determinadas iniciativas contrarias a la conservación de sus valores ecológicos. Es necesario abrir la participación social en los patronatos de estos espacios a las organizaciones sindicales. Es una oportunidad estar presente en la definición y desarrollo del futuro Parque Nacional de Guadarrama, el primer y único Parque Nacional que habrá en nuestra región y que tendrá una clara incidencia social y económica muy clara.
- **Potenciación de las Agendas locales 21** y demanda de mayor coordinación de la admistación regional.

2. Contaminación Ambiental y Política Energética

El transporte es la principal fuente de contaminación atmosférica y acústica en nuestra región. El tráfico por medios particulares se convierte así en uno de los objetivos principales de actuación tanto por cuestiones ambientales como sociales. Si bien es verdad que han crecido las infraestructuras de transporte colectivo (aunque no con toda la racionalidad deseable en cuanto a prioridades), también han proliferado las infraestructuras viarias (también con una gran carga de irracionalidad en cuanto a prioridades), y que en conjunto han favorecido el mayor uso del transporte particular y los consiguientes problemas de tráfico que, debido a esa planificación radial y centrípeta, se agudiza en el acceso a la capital. Como consecuencia de ello los episodios de contaminación por ozono troposférico superiores a los límites y umbrales de alerta a la población son año tras año escandalosamente más numerosos.

La industria es responsable de un elevado potencial contaminador, con más de 100.000 toneladas /año de residuos peligrosos industriales, y sin las suficientes infraestructuras ambientales de gestión necesarias y sin llevar a cabo planes

de reducción en origen sectoriales de la generación de residuos. Tampoco hay una industria suficiente para reciclar y aprovechar la mayor parte de los residuos tanto industriales como urbanos que se obtienen en la Comunidad de Madrid. La reducción de vertidos industriales sin depurar a las redes de saneamiento o a los cauces está muy descontrolada y es el origen de la muy baja calidad de las aguas fluviales de nuestra región. La industria madrileña es particularmente reacia a ir adaptándose siquiera de manera paulatina a los requerimientos normativos de prevención y reducción de la contaminación. La introducción de la Gestión Ambiental en las empresas madrileñas es irrisoria comparada con otras comunidades y países, y normas como las más recientes de Residuos, o la que ha de desarrollarse de aquí al 2007 como la Ley de Prevención y Control Integrado de la contaminación (IPPC) va a situar fuera de la ley a un buen número de empresas madrileñas si se continua con la actitud empresarial que ahora prevalece.

Al hablar de toxicidad y contaminación la acción sindical debe desarrollarse conjuntamente desde la doble perspectiva de la salud laboral y la salud ambiental. Entre otras fuentes potenciales de contaminación tanto en el ámbito laboral como ciudadano destaca la contaminación electromagnética por el desarrollo de las infraestructuras de telecomunicaciones que adolece aún de una normativa que garantice plenamente la salud de las personas o trabajadores.

El desarrollo de energías renovables debe ser prioritario dentro de los ejes de política regional tanto desde el punto de vista industrial y tecnológico, como ambiental y como de creación de empleo. La notoria escasez en la Comunidad de Madrid del desarrollo de las energías alternativas es inexcusable y consolida a nuestra región con un grado de autosuficiencia energética que apenas alcanza el 2%. Especialmente la energía solar térmica y la fotovoltaica, así como la basada en la biomasa son potenciales polos de desarrollo aun por explotar en los diversos sectores como la vivienda, la industria, servicios públicos, hostelería, hospitales, centros educativos y un largo etcétera.

Las propuestas de acción sindical, en el ámbito institucional, son:

- Desarrollar políticas de **restricción selectiva y progresiva al uso del vehículo particular** especialmente en la capital, combinándolas con la mejora del transporte colectivo, entre éstas la creación de carriles-bus en los accesos a la capital. Elaborar un **plan de choque contra la contaminación por ozono** que contemple tales restricciones como ya existen en otros países.
- Proponer un **Plan Director de Gestión Ambiental** para industrias y servicios que fomente la introducción de la gestión ambiental en las empresas, plantee objetivos de reducción en origen de la contaminación y la sustitución de las sustancias tóxicas más peligrosas por otras con menos toxicidad o inocuas, que permita la adaptación de las empresas a la normativa de residuos, de calidad del aire y de la ley IPPC, y establezca programas de formación para empresas y trabajadores. La creación de un **Instituto público de Gestión Ambiental** como los existentes en otras CCAA puede contribuir a desarrollar estas necesidades.

- Resulta necesario la elaboración de un **Plan Regional de Residuos Industriales**, que establezca principios y objetivos de reducción en origen, y que determine las infraestructuras necesarias para la gestión, de manera análoga a lo realizado para los residuos urbanos.
- La elaboración de un **Plan Regional de Ahorro y Eficiencia energética** con objetivos precisos para el desarrollo de energías renovables en diversos sectores, y la creación de la **Agencia Madrileña de la Energía** para canalizarlo, con el consenso y participación de los agente sociales.

En el ámbito de la acción sindical sectorial y la negociación colectiva:

- Establecer acuerdos o cláusulas en los convenios que contemplen el **desplazamiento al centro de trabajo** por medios alternativos al del vehículo particular.
- Planes específicos de **formación en gestión ambiental** en los diversos sectores industriales, y de servicios públicos y privados.
- Potenciar y **regular el acceso a la información y participación en materia de medio ambiente** (previsto solo en el reglamento voluntario de ecogestión y ecoauditoría), de los delegados sindicales, de los comités de salud y seguridad, y en su caso prever la creación de delegados en medio ambiente de manera análoga a los delegados de prevención existentes.

3. Empleo medioambiental

La reciente aprobación de una batería de normativa ambiental en la Comunidad de Madrid en materia de residuos, IPPC, evaluación de impacto ambiental y calificación ambiental, obliga tanto a la administración regional como a las corporaciones locales a las que se han cedido competencias, a desarrollar los recursos humanos técnicos, el **empleo público**, especialmente en las funciones de control, vigilancia, inspección, asesoramiento, calificación y evaluación, si no se quiere que tales normas de gran importancia se queden en papel mojado.

La necesaria **mejora de las dotaciones de personal de vigilancia e inspección en el medio natural**, va aparejada a una urgente y necesaria también mejora de las condiciones de trabajo, delimitación de funciones, mejora de la coordinación entre diferentes servicios, así como de la erradicación de la indefensión que vienen sufriendo los agentes forestales en el desempeño de sus funciones. Otro hecho destacable es la **reforma del sistema de prevención y extinción de incendios**, actualmente repartido entre forestales y bomberos con grandes problemas de coordinación y organización, y que pasaría por establecer un mando único y claridad en el reparto de funciones. Ello junto a la **privatización de los retenes** de prevención de incendios ha ocasionado notables disfunciones y encarecimiento de los costes de estas labores genuinas de la administración.

No cabe duda que el control de la contaminación en todas sus fuentes, su evaluación y su posterior mejora lleva aparejado no solo necesidades de empleo público si no también en el **ámbito privado**, en el sectores como los de consultoría, análisis, desarrollo e investigación de tecnologías ambientales,

gestión de residuos, situaciones que no están suficientemente previstas, orientadas y apenas suficientemente cuantificadas.

Un gran potencial ya comentado de desarrollo industrial y tecnológico y de empleo es el del **desarrollo de las energías renovables**, muy desaprovechado en la Comunidad de Madrid.

4. Organización sindical interna

A lo largo de los últimos años la importancia y el nivel de concienciación sobre la problemática medioambiental y sus implicaciones sociales, económicas, ha crecido notablemente en nuestro sindicato, de manera paralela al grado de preocupación creciente en nuestra sociedad. Nuestra presencia en el ámbito sociopolítico e institucional ha sido cada vez más importante, así como importante también en el ámbito sectorial y de la acción sindical en los centros de trabajo, donde la labor formativa ha sido intensa y la problemática tratada muy ligada a la de la salud laboral, especialmente cuando hablamos de contaminación y toxicidad. En este sentido se han ido desarrollando en las diversas estructuras sindicales federales, territoriales y comarcales secretarías y departamentos de medio ambiente, y hasta la fecha han sido variopintas las formas de organización estructural ligadas a las diversas comisiones ejecutivas, acaso excesivamente diversas.

Por todo ello, sería oportuno proponer en aras a una coherencia estructural y por otra parte por la importancia creciente mencionada de los temas medioambientales ligados a los urbanísticos y de ordenación del territorio, la creación y consolidación en su caso de **Secretarías de Salud Laboral y Medio Ambiente en las estructuras federales** de rama, así como la creación de **Secretarías de Política Territorial y Medio Ambiente en las estructuras territorial y comarcales**, con las competencias para éstas de las diversas materias medioambientales, la política energética, el urbanismo y la vivienda, las políticas de transporte y de movilidad, entre otras, todas ellas interrelacionadas, lo que en la práctica sería la sustitución en la denominación de éstas secretarías, denominadas hasta ahora de manera ya un tanto obsoleta y ambigua como secretarías de política sectorial.