

APORTACIONES AL DOCUMENTO “ESTRATEGÍA CANARIA DE LUCHA CONTRA EL CAMBIO CLIMÁTICO” del Gobierno de Canarias.

Julio 2008.

Área de Energía y Cambio Climático de Ben Magec- Ecologistas en Acción Canarias.

OBSERVACIONES GENERALES

Primero tenemos varias dudas acerca de los niveles de emisiones de partida del documento (3.3., página 18-19), basados en el Inventario de Emisiones de GEI en Canarias en el año 2005. Primera duda es si no habría que corregir el sector de uso del suelo y reforestación, conociendo los inmensos incendios forestales de los últimos años. Este sector se constituye como una partida negativa en el documento que se nos presenta, es decir, como sumidero de emisiones, algo que seguramente puede haber cambiado con los incendios.

En segundo lugar nos surge la duda de la incorrección de dejar fuera el tráfico internacional de aviones y buques de los cálculos de emisiones totales de GEI para las islas, ya que esta sección es muy grande para el archipiélago y la tradición de excluirla genera unas cifras de GEI per cápita en Canarias muy inferiores a la media comunitaria y española, algo que podría ser engañoso. Normalmente se deja este consumo de combustibles fuera de los cálculos regionales, en conforme con las directrices del IPCC, pero en el caso de Canarias se presume que es un consumo importante y altamente relacionado con los ingresos económicos y el bienestar de los residentes en las islas (importación y exportación de alimentos y otros bienes, la llegada de turistas y viajes al exterior). La duda es si las emisiones generadas del tráfico internacional en Canarias se incluyen en los inventarios de otros países o regiones, porque si eso no es el caso deberían de ser incluidos en los inventarios de emisiones en Canarias. Eso resultaría en unas emisiones de aproximadamente 11 toneladas de CO₂ / cápita¹ para el año 2005 en comparación con las 5,7 t CO₂/ cápita que sale en el documento (y que solamente cuenta con el mercado interior y el tráfico nacional).

También queremos cuestionar el impacto real del objetivo global de mitigación (3.4.3., página 28) cuando solamente tiene como objetivo disminuir las emisiones con un 3,3% para el año 2010 y 13,7% para el año 2015, sobre las emisiones del año 2005, lo que en realidad significa un aumento de 36,7% y 22%, respectivamente, sobre las emisiones del año 1990, el año base del protocolo de Kyoto. Si la comparación se hace contra la demanda tendencial la disminución de las emisiones parece mucho más grande pero como no sabemos si esos niveles de emisión se harán realidad nos parece incorrecto hacer la comparación contra ellos. El año base del protocolo de Kyoto debería de ser el único año para hacer comparaciones, para no crear confusiones. Sabiendo que los compromisos para España es controlar que el aumento de las gases no sobrepasa los 15% sobre los niveles del año 1990 para el periodo de 2008-2012 el objetivo global de mitigación desde del Gobierno de Canarias parece insuficiente como resultaría en un aumento con casi el doble.

¹ Cálculos propios

Acerca la estructura de las medidas de Mitigación (3.5, página 30) tenemos algunas consideraciones generales:

- Los Ayuntamientos y el sector privado deberían ser actores implicados en el fomento de acuerdos voluntarios y memorias de sostenibilidad.
- Los Ayuntamientos deberían estar implicados en el uso apropiado de los lodos de depuradora.
- Se deberían incluir medidas económicas (subvenciones) para fomentar los planes de educación y formación.
- Los Cabildos deberían estar implicados en las medidas tecnológicas y de investigación

Acerca de las medidas para el sector energético hay que destacar la necesidad de una moratoria sobre la producción de energía, si no se pone un nivel máximo a la producción, poco ayuda la implantación del gas natural y el aumento de las energías renovables en cuanto a las emisiones totales de GEI. Además con una moratoria podrían ser más eficaces las medidas de eficiencia y ahorro energético. Se acuerda de que aunque Canarias han tenido niveles más bajos de consumo de energía y emisiones de GEI en comparación con la media española, los niveles han aumentado substancialmente las últimas décadas. La población también ha crecido exponencialmente pero la demanda de energía es mucho mayor; entre los años 1990 y 2000 creció la demanda de electricidad con un 45%, para hacer frente a un crecimiento de la población de solamente un 8%².

OPINIONES SOBRE LAS MEDIDAS DE MITIGACIÓN

3.6.1 Medidas en relación con el Sector Energético

MI.EN.001

Se cuestiona la implantación del gas natural como una medida para combatir el cambio climático. El gas contamina menos que el fuel-oíl pero sigue siendo un combustible fósil contaminante y con una duración aproximada de solamente unos 50 años. Su implantación en las islas significa por lo tanto infraestructuras impactantes y costosas que al mismo tiempo quedarán sin uso dentro de unas pocas décadas. La implantación del gas natural significa además que continúa la excesiva dependencia del exterior en tanto de nuestro suministro de energía.

MI.EN.002

El aumento de las energías renovables es sin duda una clave importante para conseguir bajar las emisiones totales de GEI, pero si su implantación no significa la sustitución de la quema de gasoil, el resultado no va a ser menos emisiones de gases sino solamente un mayor consumo de energía.

² <http://www.gobiernodecanarias.org/istac/estadisticas.html>, PECAN 2006.

Se deberían incluir medidas de tipo educativo para el fomento de las energías renovables, por ejemplo mediante la creación de agentes económicos públicos cuyo objetivo sea la promoción del ahorro, uso eficiente de la energía y el desarrollo de las energías renovables con la gestión de los fondos obtenidos mediante un impuesto finalista sobre la electricidad. Apoyo a su labor con campañas informativas sobre la necesidad y las formas de uso racional de la energía. Asegurar el cumplimiento de la obligación de las compañías eléctricas de facilitar la conexión a red los sistemas fotovoltaicos, eliminando las trabas actuales.

MI.EN.006

Creemos que hay que tener mucho cuidado con el fomento del uso de los biocombustibles, en primer lugar por los problemas que imponen en cuanto a la autosuficiencia energética; pocos países tienen superficie suficiente para desarrollar los cultivos necesarios para obtener los combustibles que consume su propio sector de transporte, España entre ellos y Canarias con más evidencia. Lo cual significa que la materia prima tiene que ser importada (en el caso de España normalmente desde América Latina), algo que en su lugar significa varios hechos:

- la deforestación de grandes áreas de bosques tropicales para destinarlos al cultivo de, principalmente, maíz, palma, soja y caña de azúcar, algo que no sólo amenaza la supervivencia de ciertas poblaciones indígenas pero también destruye ecosistemas que cumplen una función importante como sumidero de CO₂ a nivel global.
- la especulación de los precios de varios alimentos que constituyen la dieta básica en algunos países productores de esas variedades vegetales.

Además ha surgido la duda acerca de algunos de los biocombustibles de si verdaderamente significan una disminución de emisiones de carbono, ya que algunos estudios recientes han mostrado de que el uso de, por ejemplo, maíz no significa una reducción sino que todo el proceso de cultivar y convertir el maíz en biocombustible en realidad gasta más petróleo de lo que puede sustituir. De hecho, por esas mismas razones mencionadas, la UE ha retirado la decisión inicial del año 2007 de aumentar el porcentaje de biocombustibles a un 10% del total de combustibles consumidos por el sector transporte dentro de la Unión para el año 2020. Se presentará dentro poco nuevas metas y se hará obligatorio la revisión y valoración de todo tipo de biocombustibles para evitar los biocombustibles “engañosos” y la generación de daños medioambientales y problemas sociales³.

Sin embargo se valora positivamente la producción de biodiesel a partir de aceite de fritura usada, ya que eso es un ejemplo de reciclaje ejemplarizo, que no sólo evita emisiones de CO₂ pero también la producción de inconvenientes en cuanto al almacenamiento de los aceites usados. También se propugna el uso de biogás (principalmente metano) que puede ser extraído de los vertederos o procesado de varios tipos de residuos orgánicos en un proceso de digestión anaeróbica para posteriormente ser limpiado y usado como combustible, en por ejemplo el servicio de las guaguas municipales, algo que ya está funcionando en muchas ciudades en Europa desde hace más de 10 años⁴.

Por lo tanto, creemos que el fomento de los biocombustibles debería quedar suspendido hasta que los organismos internacionales competentes no clarifiquen de forma objetiva sus consecuencias sobre la producción global de alimentos y materias primas, y la destrucción de

³ <http://news.bbc.co.uk/2/hi/europe/7186380.stm>

⁴ <http://www.trendsetter-europe.org/index.php?ID=1699>

hábitats y biodiversidad, tal como se recoge en la nota al margen nº 29 del Documento (página 33).

MI.EN.011

Se cuestiona la probabilidad de alcanzar los objetivos de reducción por parte del sector Industrial mediante acuerdos voluntarios ya que esto se ha mostrado poco eficaz anteriormente en otros lugares del mundo.

MI.EN.014

Por las mismas razones como para la medida MI.EN.011 se rechaza la medida de acuerdos voluntarios para el sector Turístico y para grandes superficies comerciales. Se valoran como positivos los objetivos de reducción pero se cree improbable que estos sectores lo cumplirán si no se implementan medidas fiscales y/o legislativas.

Acerca de las medidas para el Uso Racional del Agua (3.6.1.4) pensamos que también se deberían incluir medidas de tipo fiscal para el fomento del uso racional del agua.

MI.EN.027

No se aportan datos de partida para entender de qué se está hablando cuando se pretende “triplicar la reutilización de las aguas residuales en 2015”. Se deberían marcar objetivos sobre porcentajes de cantidades de aguas residuales. Además se debería apoyar también a los Ayuntamientos, no sólo a los Cabildos.

3.6.2 Medidas en relación con un Transporte Sostenible

En general, se deberían incluir medidas de tipo legislativo para el fomento de nuevas tecnologías de transporte y también medidas de tipo educativo para fomentar la fiscalidad específica para automóviles.

Acerca del transporte aéreo (3.6.2.1, página 40) se debería prohibir las operaciones de aterrizaje y despegue en los aeropuertos desde las 23h a las 7h.

Se valora como positivos pero insuficientes las medidas MI.TR.001 y MI.TR.004, que podrían aspirar a más si incluyeran también a los empleados de Cabildos y Ayuntamientos y cambiando el modo en que se reúnen entre instituciones y algunos procedimientos administrativos. Además está ausente la misma medida en cuanto al transporte terrestre, ya que la medida para bajar las emisiones del transporte terrestre del Gobierno de Canarias (MI.TR.010) engloba una mejor gestión de los desplazamientos y la renovación del parque automóvil; dos medidas muy distintas que deberían ir aparte y además ser acompañado por medidas del fomento del uso de la bicicleta (¡y los pies!) entre los empleados de dichas administraciones.

Muchos de los desplazamientos dentro de la ciudad son muy cortos, hay estudios que muestran que uno de cada dos desplazamientos mide menos que 3 km, uno de cinco mide menos que 1 km y uno de cada ocho mide menos que 500 metros!⁵ Obviamente se trata de distancias que se puede realizar perfectamente de pie o en bici. Paralelamente a la medida de concienciación MI.TR.020 podrían apostar por más aparcamientos de bicicletas en todas las instalaciones y edificios públicos de todas las administraciones con más de 100 trabajadores, así como de un fondo de bicicletas públicas para uso de sus ciudadanos en general. Esto a la vez que se reduce el espacio para los coches, se implementan horarios más flexibles (para fomentar el uso de la guagua o carpooling⁶) e incentivos económicos para los usuarios de alternativas al coche.

MI.TR.005 y MI.TR.006

Se valora como muy importante la medida de incorporar en toda planificación del territorio en general y el Plan de Carreteras de Canarias en especial la necesidad de reducir la demanda de transporte innecesario y fomentar el uso de transporte colectivo y la compatibilidad con la movilidad sostenible. Se hace imprescindible un nuevo estudio de los proyectos de carretera que están en marcha para valorar si son verdaderamente necesarios y si son compatibles con la estrategia de lucha contra el cambio climático. Además se propone que se eliminen las inversiones públicas dedicadas al desarrollo del transporte por carretera, y transporte aéreo para en su lugar invertir en el desarrollo del tren convencional como medio de transporte colectivo menos contaminante y más eficiente energéticamente.

MI.TR.007

La medida debería ser aplicada no sólo por el Gobierno de Canarias, sino también por los cabildos y ayuntamientos.

MI.TR.010

La medida debería ser aplicada no sólo por el Gobierno de Canarias, sino también por los cabildos y ayuntamientos.

MI.TR.011

La medida debería ser aplicada no sólo por el Gobierno de Canarias, sino también por los cabildos y ayuntamientos.

MI.TR.015

La medida debería ser aplicada no sólo por el Gobierno de Canarias, sino también por los cabildos y ayuntamientos.

⁵ <http://www.mobilityweek.eu/-Overconsumption-of-energy->

⁶ Viajes compartidos en automóvil

MI.TR.008, MI.TR.020, MI.TR.023-025 y MI.TR.033-43

Componentes importantes de una movilidad sostenible y menos contaminante son indudablemente una mejora del servicio del transporte público en general y, en el caso de las islas Canarias, la guagua en particular. Las medidas MI.TR.008, MI.TR.020, MI.TR.023-025 y MI.TR.033-43 abordan estos aspectos pero creemos que son necesarios cambios más drásticos para frenar el crecimiento del transporte privado y las emisiones de este sector. Medidas necesarias para aumentar el uso del transporte público serán la ampliación del número de carriles-guagua y del horario pero también un mejoramiento de la puntualidad y del servicio. Por ejemplo mediante instalaciones que lo hace posible subir la bicicleta en la guagua, una mejor coordinación entre las diferentes empresas concesionarias de servicio de transporte público e información en tiempo real en las paradas de guagua.

Pero para verdaderamente cambiar el modelo de transporte que ahora se basa en el vehículo privado hará falta un control de las empresas de la venta de coches mediante medidas fiscales y legislativas para frenar el crecimiento del parque de automóviles privados en las islas. Para empezar se deberían suprimir todas las subvenciones y beneficios fiscales existentes a la compra de automóviles y adecuar el precio de los automóviles a su coste real para la sociedad, internalizando todos los costes ambientales desde su fabricación hasta los gastos para el mantenimiento de la red viaria y efectos adversos relacionado con la contaminación.

MI.TR.021

Aparte de intensificar los controles de velocidad existe otra medida sencilla, barata y eficaz para disminuir las emisiones del sector transporte: reducir los límites de velocidad, adoptando las medidas sancionadoras que garanticen su estricto cumplimiento, a los siguientes parámetros:

- Autovías y autopistas – 100 km/h.
- Carreteras – 80/90 km/h.
- Vías urbanas – 50/30 km/h.

MI.TR.023

Otra medida que merece tener en cuenta, aparte de impuestos de circulación, es la incorporación de impuestos de carácter finalista para el uso de las vías rápidas (autopistas y autovías) y/o una tarifa especial al entrar un vehículo al centro de una ciudad, que en combinación con una ampliación de la flota y el horario de las guaguas locales y aparcamientos fuera del centro (“park and ride”) mejora notablemente la circulación de vehículos en el centro, algo que no solamente disminuye las emisiones sino también mejora la calidad de vida para los ciudadanos, algo que ya se ha aprobado en ciudades como Londres y Estocolmo.

MI.TR.024, MI.TR.025

También es necesario reestructurar el espacio público urbano para favorecer la movilidad peatonal y ciclista. Hay que apostar fuerte por los carriles-bici (sobre todo en las ciudades capitales) y la peatonalización de calles para fomentar una movilidad alternativa en distancias cortas además de poner en práctica medidas de limitación de la circulación y aparcamiento de vehículos en las áreas urbanas así como de reducción del espacio destinado al mismo, no solamente en centros históricos como en la Medida MI.TR.024, sino en una escala más amplia.

MI.TR.027, MI.TR.028, MI.TR.029, MI.TR.030, MI.TR.037

Se cuestionan la eficiencia de Acuerdos voluntarios para esos cinco sectores de transporte y si no deberían ir acompañados por medidas legislativos y/ o fiscales.

MI.TR.043

Creemos que esta medida se podría ampliar a incluir también empresas más pequeñas, centros escolares y las universidades con el fin de disminuir el tráfico dentro de los polígonos, comunidades empresariales o campus universitarios. Se trataría de una combinación de herramientas de control (costes para aparcar, reducción de espacio para aparcamiento etc.) y beneficiosos (reducción del precio para el bono de la guagua y otros recompensaciones para los usuarios del transporte colectivo, programas de carpooling en combinación con la preferencia de carriles VAO⁷ etc.)

3.6.3 Medidas en relación con la Ordenación del Territorio

Aparte de las medidas propuestas (MI.OT.001-005) proponemos que se apliquen criterios de sostenibilidad en las ciudades, en los que se establezcan criterios racionales para el crecimiento urbanístico, evitando desarrollos urbanísticos difusos y promoviendo el acceso universal a una vivienda digna y que se penalice fiscalmente la tenencia de viviendas vacías y la segunda residencia.

Integrar la dimensión territorial en las políticas sectoriales, en especial la de transporte, con vistas a su reducción en los plazos y porcentajes señalados en la ficha correspondiente.

Promover el concepto urbanístico de “sostenibilidad de las ciudades”, con zonas verdes siempre próximas o inmediatas y casas o edificios en los que se aproveche al máximo la energía solar (arquitectura bioclimática, placas solares térmica y fotovoltaica), y con una organización funcional y administrativa que minimice la necesidad de transporte motorizado.

Fomentar la cooperación institucional para la sostenibilidad urbana y apoyar el desarrollo de Agendas 21 Locales elaboradas de forma participativa. Todos los municipios deben tener una Agenda 21 Local para 2012. Establecer mecanismos de control por parte de las organizaciones sociales del cumplimiento de los acuerdos de las Agendas 21.

⁷ vehículos de alta ocupación

3.6.4. Medidas en relación con el Sector Turístico

Elaborar un Plan Canario de Turismo, con la participación de todos los sectores implicados, que defina las previsiones de reconversión y renovación en función de la capacidad de carga de los ecosistemas para los próximos años.

Poner en marcha un programa de formación permanente sobre turismo sostenible para todos los empleados de los sectores relacionados con el turismo para 2009.

Aplicar la ecotasa turística garantizando que los recursos obtenidos son dedicados a la recuperación de zonas naturales degradadas y a la minimización de los efectos del turismo en el medio ambiente.

En la medida MLTU.007, sustituiríamos su redacción actual por la siguiente: “Fomento del EMAS y de la ISO 14001 en la gestión ambiental de los establecimientos turísticos”.

En las propuestas que se están realizando por parte del Gobierno de renovación de la planta alojativa, se debería realizar una aportación de obligatoriedad de implementar medidas de ahorro energético, así como de instalación de energía solar para el uso de agua.

3.6.6. Medidas en el Sector de la Agricultura y la Ganadería

Todas las medidas deberían ser aplicadas no sólo por el Gobierno de Canarias, sino también por los cabildos y ayuntamientos.

El sector privado debería estar implicado en la reducción del uso de abonos.

Los Cabildos, Ayuntamientos y el sector privado deberían ser agentes implicados en la reducción de emisiones en las granjas animales.

Realizar un plan de apoyo a la agricultura ecológica que se concrete en fomentar relaciones voluntarias entre este sector y el sector hotelero, para poder implementar en los establecimientos turísticos una oferta de productos ecológicos sin intermediarios que bajen los beneficios al sector agrícola, que terminarían por potenciar este tipo de agricultura.

3.6.7. Medidas en el Sector de Uso del Suelo y la Reforestación

Primero, como ya mencionado antes, en necesaria una revisión del cálculo de potencia de absorción de CO₂ por parte del bosque Canario, después de los incendios forestales que se han producido durante el último año. Se valoran como positivas las medidas para incrementar la masa forestal, prevenir incendios forestales mediante una mejor gestión de los recursos y fomentar el cultivo de medianías pero esas medidas tienen que ser seguidas por una valoración real de la absorción de CO₂, ya que son cálculos complicados, con resultados muy variados y dependientes de los parámetros que se usa. Según datos de la Vice consejería de Medioambiente del Gobierno de Canarias los bosques Canarios absorben 443 millones de toneladas de CO₂, que viene a representar el 3,15 de las emisiones totales de CO₂ en el 2005.

Deberíamos aspirar a una absorción neta del 5%, algo que supone incorporar 50.000 Has de Bosques nuevos en las Islas, que aparte de tener la función como sumidero de CO₂ también sería muy positivo para la biodiversidad Canaria, la calidad del suelo y acuíferos, el clima local y el paisaje. Creemos necesario que se implique también el sector privado en las medidas de reforestación y disminución de incendios forestales.

Para frenar el malgasto de papel debería introducirse una ecotasa de 1 euro por cada kilo de papel no reciclado, ya que por cada kilo de papel que no se tire al vertedero se ahorra las emisiones de 990 gramos de CO₂.

3.6.8. Medidas en el Sector de los Residuos

Acerca la Estrategia de Residuos de la Unión Europea se acuerda que el primer eje, la de prevención, es sin duda la más importante y podría ser desarrollado en muchas formas diferentes. Por ejemplo, la obligación de cobrar por las bolsas de plástico en los supermercados y los sistemas de recuperación de envases vacíos (al devolver el envase de plástico PET o vidrio se recibe un ticket que vale para comprar en el supermercado), algo que ya está funcionando en muchos países europeos. También deberían introducirse prohibiciones contra envoltorios innecesarios (como son las cajas que envuelven las latas y tubos de pasta de dientes, bolsitas de plástico dentro de bolsas grandes etc. etc.). Formación obligatoria para los trabajadores de los supermercados, centros escolares y centros de mayores, hospitales etc. en la reducción y separación de residuos podría ser una medida eficaz para reducir la cantidad de residuos que se genera en ellos. Se pone en duda de si se puede conseguir una minimización de residuos mediante solamente medidas voluntarias (MI.RE.007).

MI.RE.001-002, MI.RE.015

Acerca de la planificación de la gestión de los residuos se acuerda de la importancia de separar la materia orgánica para evitar la producción de metano en los vertederos. Ya en el año 1999 la Unión Europea presentó una directiva sobre el depósito de residuos en vertederos (Directiva 1999/31/UE), algo que debería de ser considerada en el PIRCAN. Con una buena gestión los materiales orgánicos (los residuos de la agricultura, la industria de alimentos, los mataderos, centros escolares y de mayores, hospitales y unidades domésticas) se puede obtener biogás que puede ser usada como combustible, además de conseguir como producto secundario un abono que puede ser usado en la gestión de espacios verdes y/o en la agricultura. Destacamos que el biogás es un combustible renovable y la construcción de las instalaciones necesarias para su recuperación y aprovechamiento energético saldrán más rentables a largo plazo que las mismas para el gas natural. Por eso proponemos de poner en marcha para el año 2009 un nuevo sistema de separación que incluya la recogida selectiva de la materia orgánica y establecer plantas de compostaje y tratamiento separado de la materia orgánica. El sector privado debería implicarse en las medidas de recogida selectiva de residuos y recuperación de metano en vertederos.

MI.RE.008

La medida debería ser aplicada no sólo por el Gobierno de Canarias, sino también por los cabildos y ayuntamientos.

3.6.9 Medidas de Tipo Fiscal

MI.FI.001

Elaborar una reforma fiscal sobre los precios de los combustibles que grave fundamentalmente su contenido energético y emisiones de CO₂. Eliminar todas las subvenciones directas e indirectas al uso y desarrollo de combustibles fósiles, redirigiéndolas hacia la comercialización de la solar y otras tecnologías de energías renovables y de eficiencia energética.

MI.FI.004

Promover condiciones de mercado que estimulen los productos y procesos menos contaminantes, mediante una ecotasa que asigne a cada proceso productivo un gravamen sobre su generación de gases de efecto invernadero, destinando la recaudación a la financiación de procesos en esos mismos sectores que redunden en una reducción de emisiones. Tendrían prioridad las alternativas de emisión cero, excluyendo cualquier sistema que suponga otros graves peligros ambientales (destrucción de la capa de ozono, generación de sustancias tóxicas, etc.).

Además de las medidas fiscales mencionadas se debería:

Crear un impuesto finalista sobre la electricidad igual a las previsiones de reducción de la tarifa eléctrica, del orden del 9% en los próximos años.

Suprimir todas las subvenciones y beneficios fiscales existentes a la compra de automóviles.

Suprimir las exenciones fiscales en el transporte aéreo, en especial, las de los carburantes.

Adecuar el precio de los automóviles a su coste real para la sociedad, internalizando todos los costes ambientales desde su fabricación al tratamiento final, incluyendo la construcción y mantenimiento de la red viaria, los gastos de sanidad y seguridad social, los derivados de las emisiones de CO₂ y otros contaminantes, etc.

Establecer impuestos de carácter finalista sobre la compra de automóviles y el uso de las vías rápidas (autopistas y autovías) con carácter progresivo, de forma que se destinen al mantenimiento de las carreteras y la mejora del ferrocarril y del transporte público colectivo.

3.6.10 Medidas en Investigación, Desarrollo e Innovación (I+D+i)

Se debería desarrollar yacimientos de empleo relacionados con la lucha contra el Cambio Climático, el desarrollo de las energías renovables y el transporte sostenible.

Hay que ejecutar proyectos de Investigación sobre viviendas sostenibles y bio-construcción adaptado a nuestro clima (producción de frío).

Faltan estudios profundos sobre la adaptación del territorio a los cambios que puedan significar el cambio climático. Los resultados de estos estudios deberán condicionar la futura ordenación territorial y ordenación urbanística.

Se debería dedicar más recursos para innovar e investigar sobre los indicadores de sostenibilidad y cambio climático y transformarlos en un recurso para la educación.

Se propone fomentar la innovación tecnológica empresarial orientada al diseño y desarrollo de productos y servicios limpios y ecoeficientes. Elaborar un Plan Canario de Ecodiseño y Ecoeficiencia.

3.6.11 Medidas en Contratación Pública

Se propone que en los criterios para la contratación pública de cualquier servicio, se prime de una forma importante a cualquier empresa que disponga del EMAS o de la ISO 14001.

3.6.12 Medidas de Educación y Sensibilización

Aparte de las medidas de educación se debe incluirse el fomento del desarrollo de programas de lucha contra el cambio climático en todos los centros escolares, centros administrativos y empresas, así como a nivel doméstico o personal. Además se debería mejorar las medidas de sensibilización que van dirigidas al público en general (personas que no tienen vínculos directos a la Educación o al Gobierno de Canarias), por ejemplo mediante exposiciones, jornadas, talleres, ferias, campamentos etc.

MI.ES.005

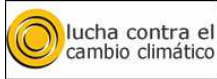
En vez de solamente potenciar y favorecer formación relacionada con el cambio climático debería de ser algo obligatorio de realizar un curso básico sobre los impactos y soluciones del cambio climático en Canarias para todos los estudiantes de universidad. Además debería de ser un tema más integrado en los estudios en todas las áreas, pero sobre todo en ciencias naturales, ingeniería y economía.

MI.ES.006

También se debería introducir el tema del cambio climático en la educación primaria.

3.6.13 Medidas de Seguimiento

Aparte de las medidas propuestas opinamos que hay que desarrollar mucho más el proceso de participación por parte de la ciudadanía. Por ejemplo incorporar a Asociaciones de Vecinos, AMPAS, las distintas Redes de Escuelas Solidarias y de Lucha contra el Cambio Climático etc. en el proceso de toma de decisiones y desarrollo de la Estrategia Canaria de lucha contra el Cambio Climático.



Además se debería promover una comisión parlamentaria de lucha contra el cambio climático en el Parlamento Canario, además de a nivel insular y local. Debe promoverse en el espacio universitario una cátedra dedicada a promover la investigación y la formación en esta área.