

Artículo 6. La cantidad a liquidar y exigir por esta tasa será la siguiente:

- Por cada licencia y registro de tenencia de animales peligrosos: 150 euros.
- Por la tenencia de animal, al año: 5 euros.

MODIFICACIÓN DE LA ORDENANZA DE LA TASA DEL CEMENTERIO

Artículo 1. Este Ayuntamiento conforme a lo autorizado por el artículo 106 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local y de acuerdo con lo previsto en el artículo 57 del texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, establece la tasa por prestación de servicios del cementerio municipal, que se regulará por la presente ordenanza, redactada conforme a lo dispuesto en los artículos 20 a 27 de la Ley citada.

Art. 7:

- Sepulturas para cincuenta años: 1.000 euros.
- Servicios de enterramiento:
 - Sepultura con tierra y lápida: 220 euros.
 - Sepultura con tierra sin lápida: 175 euros.
 - Sepultura sin tierra con lápida: 175 euros.
 - Sepultura sin tierra y sin lápida, y nicho: 100 euros.
 - Exhumación de cadáver: 330 euros.
 - Por gastos de materiales, de enterramiento ordinario: 40 euros.
 - Por gastos de materiales en casos extraordinarios, se cobrará el coste a que ascienden.
 - Por hora de máquina: hasta 100 euros.
 - Nichos hasta cincuenta años: 300 euros.

MODIFICACIÓN DE LA ORDENANZA DE LA TASA DE ENTRADA DE VEHÍCULOS POR LA VÍA PÚBLICA

Artículo 1. Este Ayuntamiento, conforme a lo autorizado por el artículo 106 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local y de acuerdo con lo previsto en el artículo 57 del texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, establece la tasa por la utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público mediante la entrada de vehículos a través de las aceras, reservas de vía pública para aparcamiento exclusivo y carga y descarga, que se regulará por la presente ordenanza, redactada conforme a lo dispuesto en los artículos 20 a 27 de la Ley citada.

Art. 7. Por la entrada de vehículos a través de las aceras, reservas de vías públicas para aparcamiento y por la carga y descarga, al año: 21 euros.

El Molar, a 21 de noviembre de 2008.—El alcalde, Emilio de Frutos.
(03/34.317/08)

EL MOLAR

RÉGIMEN ECONÓMICO

Aprobado por el Pleno Corporativo, en sesión de 5 de noviembre de 2008, la modificación de créditos 03/08, y no existiendo reclamaciones durante el período de exposición pública, se entiende definitivamente aprobada la misma y se procede a publicarlo en el BOLETÍN OFICIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID a tenor de lo preceptuado en el artículo 169.3 del texto refundido de la Ley de Haciendas Locales:

MODIFICACIÓN DE CRÉDITOS 03/08 MEDIANTE TRANSFERENCIAS DE CRÉDITO

Partidas que transfieren (grupo función/capítulo)	Importe (euros)	Partidas que reciben (grupo función/capítulo)	Importe (euros)
0.9	3.000	0.3	1.200
1.2	30.000	1.1	12.000
2.1	20.000	2.2	2.500
5.1	25.000	3.2	5.000
5.2	121.700	4.2	147.000
		6.1	2.000
		6.2	30.000

Contra el presente acuerdo se puede interponer recurso contencioso-administrativo en el plazo de dos meses siguientes a la publicación de este anuncio en el BOLETÍN OFICIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID, ante el Tribunal Superior de lo Contencioso-Administrativo de Madrid, a tenor del artículo 171.1 del texto refundido de la Ley de las Haciendas Locales.

El Molar, a 5 de diciembre de 2008.—El alcalde, Emilio de Frutos.
(03/35.678/08)

FUENLABRADA

ORGANIZACIÓN Y FUNCIONAMIENTO

El Pleno del Ayuntamiento de Fuenlabrada, reunido en sesión ordinaria de fecha 6 de noviembre de 2008, aprobó por mayoría lo siguiente:

«Punto 6.0. Concejales de Medio Ambiente. Propuesta de Plan Municipal para la Mejora de la Calidad del Aire 2008-2012.

“Visto el Plan Municipal para la Mejora de la Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera de Fuenlabrada 2008-2012, presentado por la Concejales de Medio Ambiente.

Visto el informe de los Servicios Técnicos Municipales, dando cuenta de que, siendo necesarias, tanto la formalización de la redacción como la aprobación administrativa del Plan Municipal para la Mejora de la Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera y tras solicitar la información y colaboración a los distintos departamentos municipales, se ha elaborado un documento incorporando las acciones, tanto en ejecución como en proyecto, que en materia de protección de la atmósfera realiza el Ayuntamiento, utilizando un esquema compatible con la Estrategia de Calidad del Aire y Cambio Climático de la Comunidad de Madrid.

Y visto el dictamen de la comisión informativa permanente con carácter general de Presidencia, Urbanismo, Industria, Medio Ambiente, Obras Públicas, Movilidad Urbana, Transporte y Empleo, se acuerda proponer al Pleno Municipal la adopción del siguiente acuerdo:

Primero.—Aprobar con carácter inicial el Plan Municipal para la Mejora de la Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera de Fuenlabrada 2008-2012.

Segundo.—Someter el expediente a información pública por plazo de un mes, mediante anuncio en el BOLETÍN OFICIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID, tablón de edictos del Ayuntamiento y en uno de los diarios de mayor difusión a efectos de que se pueda examinar y formular por los interesados las alegaciones pertinentes”.

El texto que se hace público es el siguiente documento:

PLAN MUNICIPAL PARA LA MEJORA DE LA CALIDAD DEL AIRE Y PROTECCIÓN DE LA ATMÓSFERA DE FUENLABRADA 2008-2012

La Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, establece en su artículo 16.4 que los municipios con población superior a 100.000 habitantes y las aglomeraciones adoptarán planes para el cumplimiento y mejora de los objetivos de calidad del aire en el marco de la legislación sobre seguridad vial y de la planificación autonómica.

En el artículo 17 de la misma Ley se establece que los planes deben ser elaborados garantizando la participación pública (extracto sobre competencias establecidas en la Ley 34/2007, de Calidad del Aire: anexo I).

Ante los datos sobre calidad del aire, tanto el de la estación de medición ubicada en Fuenlabrada como el del resto de estaciones de la zona Sur metropolitana, recopilados y estudiados tanto en la Estrategia de Calidad del Aire de la Comunidad de Madrid (2006-2012), como en el Estudio sobre Calidad del Aire en las Ciudades Españolas realizado en 2007 por el Observatorio de Sostenibilidad en España, se deduce que la contaminación atmosférica en nuestro término municipal igual que en el resto del área metropolitana Sur de Madrid está producida mayoritariamente por los efectos del tráfico urbano, las calefacciones, el tránsito por las vías de circulación radiales y trasversales (M-50, M-506, carreteras de Extremadura, Toledo y Andalucía), y la industria.

Por ello, debe contemplarse la planificación de medidas para el control de la contaminación atmosférica y mejora de la calidad del aire a través de la figura de aglomeración urbana prevista en la legislación para atender a un problema que afecta a todo el Sur metropolitano de Madrid, realizándose un plan que afecte a varios municipios con la imprescindible participación de la Comunidad de Madrid, que tiene la mayoría de la responsabilidad competencial, así como la capacidad de interlocución con la Administración Central, responsable de gran parte del viario.

Principales fuentes de contaminación

Se considera que las fuentes de contaminación atmosférica son:

El sector industrial.

El sector residencial (calefacciones).

Transporte por carretera.

Agricultura y medio natural (efecto sumidero forestal y polvo sahariano).

- Emisiones del sector industrial: es competencia autonómica, estando perfectamente identificadas las empresas que, por su especial capacidad contaminante, deben estar incluidas en el registro EPER (anexo II), sometidas a Autorización Ambiental Integrada (IPPC) (anexo III), o incluidas en el RIECOV, Registro de Instalaciones Emisoras de Compuestos Orgánicos Volátiles (anexo IV), manteniéndose la vigilancia por parte de los distintos servicios municipales (Urbanismo, Aperturas, Industrias, Medio Ambiente y Policía Local), trasladando a la Comunidad de Madrid las deficiencias detectadas.
- Emisiones domiciliarias: el control de emisiones de las calefacciones corresponde a la Comunidad de Madrid. En todo caso, se podría facilitar el cambio de combustible de las calefacciones de carbón, pero solo se tiene constancia de un edificio.
- Emisiones por transporte por carreteras: la única solución a la contaminación provocada por el tráfico es la adopción de medidas disuasorias para permitir el uso racional del vehículo privado.
- Agricultura y medio natural: en el censo agrario del INE de 1999 figuran:
 - 1.458 hectáreas de explotación agrícola.
 - 1.126 unidades ganaderas.

Medidas de actuación vigentes en Fuenlabrada

Nuestra preocupación por la sostenibilidad de nuestra ciudad queda evidenciada por:

1. Nuestro PGOU, aprobado en 1999, que incluye criterios normativos respecto a calidad del aire y protección de la atmósfera.

El vigente PGOU, en su título número 9 sobre régimen de los usos, define en sus artículos 9.1.12 y siguientes, las condiciones exigibles a dichos usos para conservar la calidad del aire y preservar la atmósfera de la contaminación. Así:

- En su artículo 9.1.12 establece las condiciones exigibles a las actividades.
- En su artículo 9.1.13 se establece los topes de emisión de humos y gases.
- Artículos posteriores definen lo mismo para emisiones de radiactividad, perturbaciones eléctricas, ruidos y vibraciones.

La revisión del PGOU, en consonancia con la Ley 34/2007, de Calidad del Aire, se compromete a reforzar dichos criterios.

En aplicación a la normativa anterior a la Ley 34/2007, están instalados en la ciudad dos semáforos de información a la población con códigos de colores sobre el nivel de concentración de ozono troposférico.

2. Transporte público: en 1983, el Ayuntamiento de Fuenlabrada constituyó su Empresa Municipal de Transportes, que desde el primer momento usó vehículos con criterios medioambientales, siempre por delante a lo exigido desde la legislación vigente, tanto estatal como europea. A fecha de hoy nuestros vehículos ya son en una gran parte Euro-5, aunque entrará en vigencia a finales de año.

3. Trayecto ciclista municipal: desde 1995 este Ayuntamiento ha construido 18 kilómetros de carril de bicicletas, obedeciendo a la idea global de facilitar a nuestros vecinos el uso de la bicicleta como centro de transporte, de forma que discurre desde el polideportivo

municipal, en el Este, hasta Loranca, en el extremo Oeste del término municipal. Están en licitación el estudio y el proyecto precisos para su renovación y extensión.

4. Plan de Movilidad Urbana Sostenible: el PMUS, siguiendo los criterios que desde el Ministerio de Medio Ambiente y el Ministerio de Industria se reflejaron en el Plan de Acción 2005-2007 de la Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética en España, habiendo adquirido este Ayuntamiento el compromiso de ejecutar las propuestas de actuación que de dicho plan salgan.

5. Peatonalización: en el año 1989 se procedió a peatonalizar la calle de la plaza y zonas adyacentes.

6. Uso de biodiésel: desde el 2007 gran parte de la flota de vehículos de la Concejalía de Medio Ambiente usa biodiésel en proporción 80/20. La intención es que utilicen este combustible todos los vehículos municipales que técnicamente sea posible, siendo implantado su uso de forma progresiva.

7. Control de emisiones y tráfico: en el casco urbano se han adoptado ya medidas para el control de emisiones:

- Establecimiento de la velocidad máxima en todo el municipio en 40 km/h (10 km/h por debajo de la establecida reglamentariamente para las vías urbanas).
- Instalación de bandas reductoras y pasos sobreelevados en 80 puntos estratégicos de la localidad.
- Adquisición de dos radares: uno portátil y otro instalado en un vehículo patrulla. Dichos aparatos son utilizados para realizar un mínimo de 200 controles de velocidad de una duración mínima de tres horas/control.
- Campaña de control de emisiones de vehículos con la adquisición del correspondiente aparataje homologado que, aunque la ITV es competencia autonómica, realizará este Ayuntamiento.

Pero el mayor grado de contaminación está originado en los viales, radiales y transversales que rodean y atraviesan nuestro término (anexo V).

8. Medidas respecto a la agricultura: en contraposición con los efectos generados por la explotación agrícola y ganadera se adoptan las siguientes medidas:

- La conservación y apoyo de la agricultura a través de 210 hectáreas de huertas, protegidas en el PGOU.

9. Efecto sumidero de los árboles: las emisiones atmosféricas son compensadas en gran parte por el “efecto sumidero” de los cultivos. Este “efecto sumidero” es especialmente importante a través de los parques, jardines y zonas forestales, dado que Fuenlabrada cuenta con 13.000 árboles de alineación y 487 hectáreas de zonas verdes, con su correspondiente arbolado.

Fuenlabrada está trabajando en un proyecto de plantación de 500.000 árboles en su término municipal, estando previsto plantar 18.000 en 2008.

Por el contrario, periódicamente se perciben aumentos de partículas en suspensión por intrusiones de aire sahariano, también de origen natural. Pero este polvo, básicamente mineral, se añade a las partículas producidas en la combustión de motores de explosión de los vehículos, que sí pueden ser reducidas.

ANEXO I

LEY 34/2007, DE 15 DE NOVIEMBRE, DE CALIDAD DEL AIRE Y PROTECCIÓN DE LA ATMÓSFERA (“Boletín Oficial del Estado” número 275, de 16 de noviembre de 2007)

Art. 5. *Competencias de las Administraciones públicas.*—1. Corresponden a la Administración General del Estado en las materias relacionadas con esta Ley las siguientes competencias:

- a) Actualizar, con la participación de las comunidades autónomas, la relación de contaminantes y el catálogo de actividades potencialmente contaminadoras de la atmósfera.
- b) Definir y establecer, con la participación de las comunidades autónomas, los objetivos de calidad del aire, los umbrales de alerta y de información y los valores límite de emisión, sin perjuicio de los valores límite de emisión que puedan establecer las comunidades autónomas en aplicación de la Ley 16/2002, de 1 de julio, de Prevención y Control Integrados de la Contaminación.

- c) Definir, con la participación de las comunidades autónomas, los requisitos mínimos a los que deben ajustarse las estaciones, redes, métodos y otros sistemas de evaluación de la calidad del aire.
- d) Definir con la participación de las comunidades autónomas las metodologías para estimar las fuentes naturales y los procedimientos para conocer su incidencia en los valores registrados de ciertos contaminantes.
- e) Elaborar, con la participación de las comunidades autónomas, y aprobar los planes y programas de ámbito estatal necesarios para cumplir la normativa comunitaria y los compromisos que se deriven de los acuerdos internacionales sobre contaminación atmosférica transfronteriza.
- f) Elaborar y actualizar periódicamente los inventarios españoles de emisiones. Realizar la evaluación, el seguimiento y la recopilación de la información técnica sobre la contaminación de fondo para el cumplimiento de las obligaciones derivadas de convenios u otro tipo de compromisos internacionales sobre contaminación transfronteriza. La información obtenida se integrará en el sistema español de información, vigilancia y prevención de la contaminación atmosférica y será facilitada periódicamente a las comunidades autónomas.
- g) Coordinar el sistema español de información, vigilancia y prevención de la contaminación atmosférica.
- h) Coordinar, con el fin de lograr la coherencia de las actuaciones de las Administraciones públicas afectadas, la adopción de las medidas necesarias para afrontar situaciones adversas relacionadas con la protección de la atmósfera o relativas a la calidad del aire, cuya dimensión exceda el territorio de una comunidad autónoma.

2. Las comunidades autónomas, en el ejercicio de sus competencias, evaluarán la calidad del aire, podrán establecer objetivos de calidad del aire y valores límite de emisión más estrictos que los que establezca la Administración General del Estado, de acuerdo con el artículo 5.1, adoptarán planes y programas para la mejora de la calidad del aire y el cumplimiento de los objetivos de calidad en su ámbito territorial, adoptarán las medidas de control e inspección necesarias para garantizar el cumplimiento de esta Ley, y ejercerán la potestad sancionadora.

En este sentido, establecerán, dentro del ámbito de su territorio, criterios comunes que definan los procedimientos de actuación de los organismos de control autorizados (OCA) con los que cuenten, así como las relaciones de estos con las diferentes administraciones competentes de su comunidad autónoma.

3. Corresponde a las entidades locales ejercer aquellas competencias en materia de calidad del aire y protección de la atmósfera que tengan atribuidas en el ámbito de su legislación específica, así como aquellas otras que les sean atribuidas en el marco de la legislación básica del Estado y de la legislación de las comunidades autónomas en esta materia.

Las entidades locales, en el ámbito de sus competencias, deberán adaptar las ordenanzas existentes y el planeamiento urbanístico a las previsiones de esta Ley y de sus normas de desarrollo.

4. Cada una de las administraciones citadas en el presente artículo, en el ámbito de sus competencias, elaborará un sistema de control y garantía de calidad que asegure la exhaustividad, la coherencia, transparencia, comparabilidad y confianza en todo el proceso com-

prendido desde las mediciones o estimaciones de los contaminantes hasta la elaboración de los informes relativos a esos contaminantes, así como la implantación de las recomendaciones derivadas de la aplicación del sistema de control y garantía de calidad.

Art. 16. *Planes y programas para la protección de la atmósfera y para minimizar los efectos negativos de la contaminación atmosférica.*

[...]

4. Las entidades locales podrán elaborar, en el ámbito de sus competencias, sus propios planes y programas.

Para la elaboración de estos planes y programas se deberá tener en cuenta los planes de protección de la atmósfera de las respectivas comunidades autónomas.

Asimismo, las entidades locales, con el objeto de alcanzar los objetivos de esta Ley, podrán adoptar medidas de restricción total o parcial del tráfico, incluyendo restricciones a los vehículos más contaminantes, a ciertas matrículas, a ciertas horas o a ciertas zonas, entre otras. Los municipios con población superior a 100.000 habitantes y las aglomeraciones, en los plazos reglamentariamente establecidos, adoptarán planes y programas para el cumplimiento y mejora de los objetivos de calidad del aire, en el marco de la legislación sobre seguridad vial y de la planificación autonómica.

Art. 17. *Participación pública.*—Los planes a los que se refiere el artículo anterior deberán ser elaborados y modificados garantizando la participación pública, en los términos previstos en los artículos 16 y 17 de la Ley 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente.

ANEXO II

REGISTRO E.P.E.R.-ESPAÑA

Registro Estatal de Emisiones y Fuentes Contaminantes

De acuerdo con la normativa Europea y la Ley 16/2002, de 1 de julio, relativa a la Prevención y Control Integrados de la Contaminación, el Ministerio de Medio Ambiente ha puesto en marcha el Registro Estatal de Emisiones y Fuentes Contaminantes (EPER-España), cuyo objetivo es disponer de información relativa a las emisiones generadas al aire y al agua por las instalaciones industriales afectadas por la Ley, según los requisitos de la Decisión EPER, y siempre que se superen los umbrales de notificación establecidos en la misma.

La información que desde EPER-España es accesible al público, una vez que ha sido validada por la autoridad competente, corresponde con lo regulado en la Decisión EPER.

Así, EPER-España es un registro en el cual se puede consultar, según los períodos de información establecidos, datos sobre las emisiones de determinadas sustancias contaminantes al aire y al agua generadas por los complejos industriales afectados por la Ley 16/2002, cuando superen los umbrales de notificación especificados en el Anexo A1 de la Decisión EPER (lista de sustancias y umbrales de emisión).

EPER-España, como EPER-Europa, es un registro e inventario limitado. Solo contempla información procedente de los sectores industriales afectados por la Ley 16/2002.

Total España: 2.148.

Total Comunidad de Madrid: 42.

Total Fuenlabrada: 4.

Cod. centro	Nombre del complejo	Dirección	Código postal	Provincia	Comunidad Autónoma
1629	Holmen Paper Madrid	Polígono industrial "La Cantueña", calle del Papel, número 1, Fuenlabrada	28947	Madrid	Comunidad de Madrid
3769	Peninsular Cogeneración, S. A.	Calle del Papel, número 1. Parque Industrial Fuenlabrada	28947	Madrid	Comunidad de Madrid
5337	Apliband, S. L.	Calle Fabero, número 10, Fuenlabrada	28947	Madrid	Comunidad de Madrid
1537	Casbega, S. A.	Calle Sauce, número 20, polígono industrial "Niño del Remedio", Fuenlabrada	28942	Madrid	Comunidad de Madrid

ANEXO III

PREVENCIÓN Y CONTROL INTEGRADOS DE LA CONTAMINACIÓN I.P.P.C.

La Directiva 96/61/CE, y la Ley 16/2002, de 1 de julio, de Prevención y Control Integrados de la Contaminación (Ley IPPC), que transpone dicha directiva al ordenamiento jurídico español, establecen un nuevo enfoque en la concepción del medio ambiente y definen importantes actuaciones como son la concesión de la Autorización Ambiental Integrada (AAI), el concepto de las Mejores Técnicas Disponibles (MTD) y la transparencia informativa.

Estos nuevos conceptos tienen importantes repercusiones, no solo para las autoridades competentes en su desarrollo y aplicación si no también para los sectores industriales.

Objetivo y ámbito de aplicación

El objetivo es “evitar o, cuando ello no sea posible, reducir y controlar la contaminación en su conjunto, mediante sistemas de prevención y control que eviten su transmisión de un medio a otro”.

Lo dispuesto en esta legislación es de aplicación al conjunto de actividades industriales recogidas en el anexo 1 de la Ley. Su plazo de aplicación distingue entre instalaciones nuevas (entendidas como las creadas tras la entrada en vigor de la Ley), y las ya existentes, para las cuales establece un período de adaptación hasta el 30 de octubre 2007.

El listado actualizado de los complejos industriales incluidos en el ámbito de aplicación de la Ley IPPC puede ser consultado en Inventario de Instalaciones IPPC.

Prevención y control integrados de la contaminación IPPC

(Actualizado marzo 2008.)

Total España: 5.453.

Total Comunidad de Madrid: 159.

Total Fuenlabrada: 19.

ANEXO IV

REGISTRO DE INSTALACIONES EMISORAS DE COMPUESTOS ORGÁNICOS VOLÁTILES (C.O.V.) EN LA COMUNIDAD DE MADRID (R.I.E.C.O.V.)

La Directiva 1999/13/CE, de 11 de marzo de 1999, relativa a la limitación de emisiones de compuestos orgánicos volátiles debidas al uso de disolventes orgánicos en determinadas actividades, tiene por objeto prevenir o reducir los efectos nocivos que para las personas y el medio ambiente pueden derivarse de algunas actividades que utilizan en sus procedimientos de fabricación o de trabajo disolventes orgánicos en cantidades importantes.

Esta directiva impone a los titulares de instalaciones en las que se realicen dichas actividades determinadas obligaciones, entre ellas, la de no superar los distintos valores límite de emisión que se especifican o la de reducir sus emisiones por otros medios, como el uso de productos con bajo contenido en disolvente o exentos de ellos.

El Real Decreto 117/2003, de 31 de enero, sobre limitación de emisiones de compuestos orgánicos volátiles debidas al uso de disolventes en determinadas actividades, incorpora al derecho interno la Directiva 1999/13/CE.

La disposición transitoria única de dicho Real Decreto establece, en su apartado 1, que los titulares de las instalaciones existentes deberán adaptarse a lo establecido en el mismo y cumplir las obligaciones y requisitos que en él se establecen antes del día 31 de octubre de 2007, y en su apartado 3 que las instalaciones existentes que apliquen el sistema de reducción previsto en el Anexo III de este Real Decreto deberán notificarlo al órgano competente antes del 31 de octubre del año 2005.

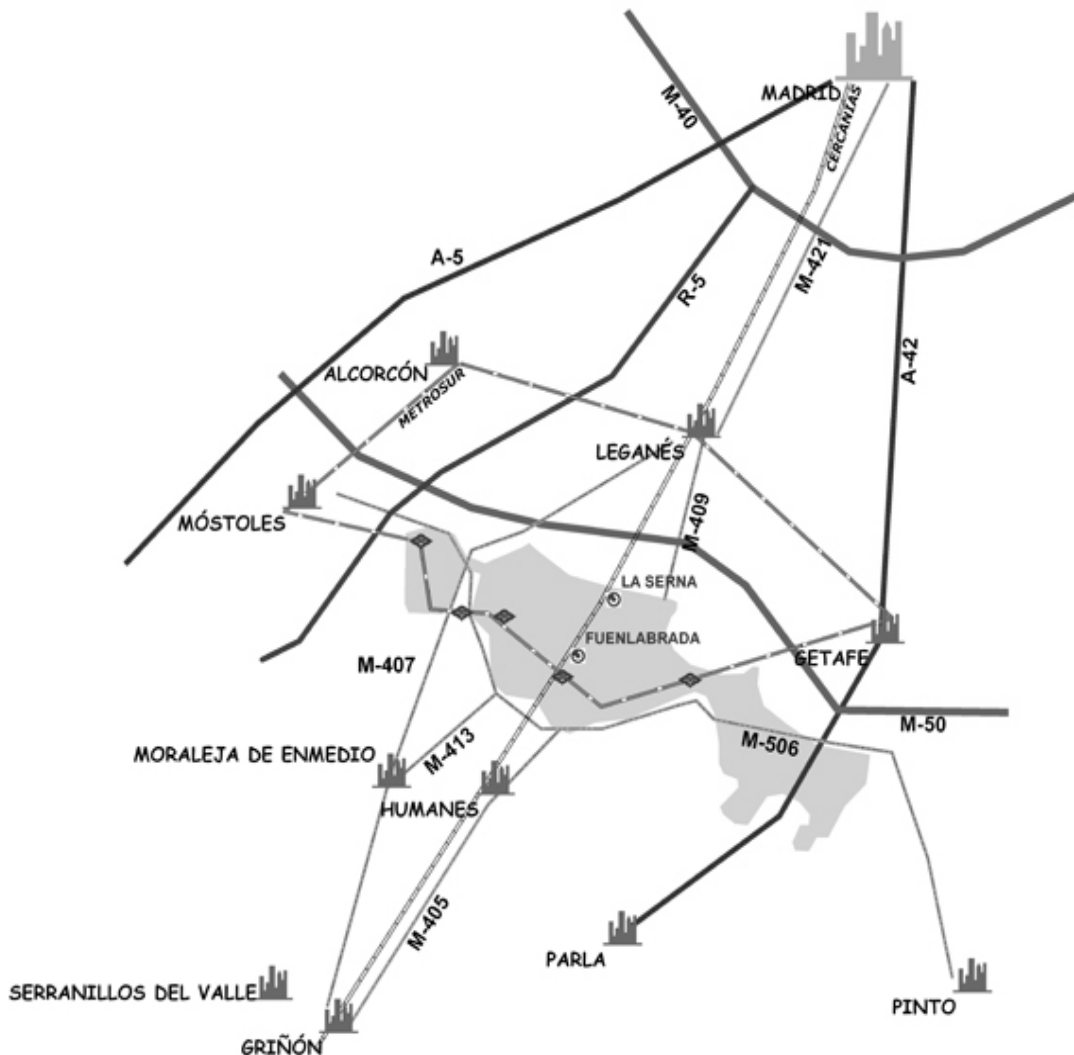
Orden 144/2007, de 6 de febrero, del Consejero de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid, por el que se regula la notificación previa y se crea el Registro de Instalaciones Emisoras de Compuestos Orgánicos Volátiles en la Comunidad de Madrid.

El Ayuntamiento de Fuenlabrada ha colaborado con la Comunidad de Madrid en la elaboración del registro.

Cod. centro	Nombre del complejo	Dirección	Código postal	Provincia	Comunidad Autónoma
3769	Peninsular Cogeneración, S. A.	Calle del Papel, número 1, parque industrial Fuenlabrada	28947	Madrid	Comunidad de Madrid
3396	Refinería Díaz	Calle Toreno, número 47, Fuenlabrada	28972	Madrid	Comunidad de Madrid
1605	Aluminio La Estrella, S. L.	Calle la Vecilla, número 25, polígono industrial “Cobo Calleja”, Fuenlabrada	28947	Madrid	Comunidad de Madrid
1613	Recubrimientos Pmp	Calle Bembibre, número 31, Fuenlabrada	28947	Madrid	Comunidad de Madrid
3362	Industrias Gavilán	Calle Felipe Asenjo, número 62, Fuenlabrada	28947	Madrid	Comunidad de Madrid
3478	Esmaltados Pínor	Calle Torre del Bierzo, número 7, Fuenlabrada	28947	Madrid	Comunidad de Madr
3517	Cromados Pacheco, S. L.	Calle Torres Quevedo, número 6, pol. ind. “El Palomo”, Fuenlabrada	28946	Madrid	Comunidad de Madrid
4280	Asumher	Camino Viejo de Getafe, número 98, Fuenlabrada	28946	Madrid	Comunidad de Madrid
4281	Industrias Galvánicas Ra-He	Calle Villafranca del Bierzo, número 9, Fuenlabrada	28947	Madrid	Comunidad de Madrid
4284	Yessidan Recubrimientos	Calle los Vascos, número 14, Fuenlabrada	28947	Madrid	Comunidad de Madrid
4496	Mecanismos para Automoción, S. A.	Calle la Robla, polígono industrial “Cobo Calleja”, Fuenlabrada	28947	Madrid	Comunidad de Madrid
5337	Apliband, S. L.	Calle Fabero, número 10 Fuenlabrada	28947	Madrid	Comunidad de Madrid

Cod. centro	Nombre del complejo	Dirección	Código postal	Provincia	Comunidad Autónoma
5482	Cromados Maroto, S. A.	Camino Casilla, número 19, polígono industrial "La Casilla", Fuenlabrada	28944	Madrid	Comunidad de Madrid
6560	Jabones Pardo, S. A.	Calle Sierra Nevada, número 1, 28946 Fuenlabrada (Madrid)	28894	Madrid	Comunidad de Madrid
3504	Ecolube, S. A.	Polígono industrial, avenida de la Cantueña, 21, 28946 Fuenlabrada	28946	Madrid	Comunidad de Madrid
4065	Recuperación Y Reciclajes Roman, S. L.	Calle los Vascos, número 17, Fuenlabrada	28947	Madrid	Comunidad de Madrid
1629	Holmen Paper Madrid	Polígono industrial "La Cantueña", calle del Papel, número 1, Fuenlabrada	28947	Madrid	Comunidad de Madrid
1537	Casbega, S. A.	Calle Sauce, número 20, polígono industrial "Niño del Remedio", Fuenlabrada	28942	Madrid	Comunidad de Madrid
1575	Queserías Ibéricas	Carretera Madrid-Toledo, punto kilométrico 17.2, Madrid	2842	Madrid	Comunidad de Madrid

ANEXO V
RED DE CARRETERAS, CERCANÍAS Y METROSUR



OBJETIVOS DEL PLAN MUNICIPAL PARA LA MEJORA DE LA CALIDAD DEL AIRE Y PROTECCIÓN DE LA ATMÓSFERA DE FUENLABRADA

- Realizar una estrategia a corto, medio y largo plazo, para mejorar de forma paulatina la calidad del aire desde Fuenlabrada con la confianza de que este esfuerzo sea acompañado eficazmente desde otros municipios y, especialmente, desde la Comunidad de Madrid.
- Contribuir de forma eficaz al cumplimiento por parte de España del compromiso del Protocolo de Kioto.
- Cumplir con los techos de emisión establecidos por la normativa.
- Reducir la contaminación por sectores (transporte, industrial, residencial e institucional y medio natural). Para ello será necesario mantener una buena coordinación con la Comunidad de Madrid, competente en amplias materias.
- Aumentar la cultura y concienciación de todos los fuenlabreños en temas de calidad del aire.
- Establecer planes energéticos respetuosos con el medio ambiente.

Todos los objetivos comentados anteriormente pretenden lograr una serie de reducciones en las emisiones contaminantes y de efecto invernadero colaborando desde el nivel local en el cumplimiento de la Estrategia de Calidad del Aire de la Comunidad de Madrid que pretende una reducción paulatina de las emisiones, de manera que en el año 2010, fecha de referencia establecida en la Directiva 2001/81/CE sobre techos nacionales de emisión, se hayan conseguido para SO_x, NO_x y COVNM, los siguientes objetivos globales respecto a 2003:

- Óxidos de azufre (SO_x), reducción 15 por 100
- Óxidos de nitrógeno (NO_x), reducción 15 por 100
- Compuestos orgánicos volátiles (COVNM), reducción 5 por 100.

Para el monóxido de carbono (CO) se establece un objetivo de reducción de sus emisiones de un 5 por 100 respecto a 2003.

Las medidas del Plan Municipal para la Mejora de la Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera de Fuenlabrada se han estructurado de forma coincidente con la Estrategia de Calidad del Aire y Cambio Climático de la Comunidad de Madrid (2006-2012). Plan Azul.

Programa Sector Transporte

Infraestructuras:

- Ampliación de zonas de estacionamiento regulador para grandes vehículos.
- Ampliación de la red de intercambiadores.
- Construcción de nuevos kilómetros de carril "sólo bus" en las carreteras de acceso.
- Ampliación de la red de vías ciclistas y carril bici-peatonal.

Movilidad urbana:

- Redacción del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Fuenlabrada.
- Fomento de áreas reservadas para los medios de transporte público y el uso peatonal en determinadas zonas urbanas.
- Puesta en servicio de bicicletas de uso público.

Combustibles y vehículos:

- Adquisición de vehículos de bajas emisiones para la flota de vehículos.
- Cursos de conducción ecológica para turismos.
- Promoción del repostaje nocturno.
- Inclusión de cláusulas medioambientales en pliegos de contratación de servicios municipales.

Plan de control intensivo de la velocidad:

- Aumentar la red de suministro de carburantes ecológicos.
- Campañas publicitarias para el fomento del uso del biodiésel.

Programa Sector Residencial

Construcción sostenible:

- Promoción de la arquitectura bioclimática en nuevas edificaciones.

Ahorro y eficiencia energética:

- Renovación y sustitución de calderas.
- Ahorro energético en los semáforos y alumbrado público.
- Mejora del alumbrado público.
- Edificios sostenibles en las sedes de los servicios del Ayuntamiento.

Planeamiento sostenible:

- Incorporación de criterios ambientales específicos en la revisión del planeamiento urbanístico.

Programa Sector Industrial

Control ambiental:

- Plan de inspecciones a instalaciones industriales.
- Cursos de formación técnica específica para agentes de policía local y técnicos municipales.

Programa Sector Medio Natural

Forestal:

- Reducción de CO₂ mediante la aplicación de programas de reforestación. Plan de 500.000 árboles.

Agricultura y ganadería:

- Mantenimiento en explotación de tierras agrarias.

Educación ambiental

Sensibilización y divulgación:

- Realización de campañas de sensibilización sobre los problemas derivados de la contaminación atmosférica y del cambio climático.

Información a la población:

- Información sobre niveles de ozono y otros contaminantes.
- Información ambiental a través semáforos y paneles electrónicos.

Prevención ambiental

Control de la calidad del aire:

- Inventario de emisiones.

TRANSPORTE

Infraestructuras

Ampliación de zonas de estacionamiento regulador para grandes vehículos

Contaminantes principales: NO_x, COV, PM₁₀, SO₂, CO.
Cambio climático: gases de efecto invernadero (CO₂, CH₄, etcétera).

Otros: ozono (contaminante secundario), metales pesados.

Descripción: en aplicación del PGOU vigente, en el marco del centro de transportes en licitación, va a habilitarse una gran playa de aparcamiento para vehículos pesados, ligada a la ciudad por autobús.

Impacto de la medida: el impacto positivo consistirá en una disminución del número de camiones en Fuenlabrada, así como un uso mayor del transporte público, lo que reducirá el consumo de combustible en vehículos privados y las emisiones consiguientes.

Agentes responsables: Ayuntamiento de Fuenlabrada.

Experiencias similares: otros centros de transportes.

Indicadores de seguimiento de la medida:

- Indicador 1: evolución del uso del estacionamiento regulador para grandes vehículos (número de vehículos diarios y anuales).

Ampliación de la red de intercambiadores

Descripción: la reducción de la proporción de desplazamientos en coche frente a otros modos de transporte puede ser un objetivo real en la búsqueda de una ciudad menos congestionada, menos contaminada y menos ruidosa o que haga un mejor uso del espacio o la energía. Además del desarrollo de modos de transporte alternativos (transporte público, desplazamientos a pie y en bicicleta), la gestión de los aparcamientos es uno de los métodos más eficaces para reducir los desplazamientos en coche privado en el interior de las ciudades.

La medida consiste en la construcción o ampliación de aparcamientos disuasorios públicos en la red de cercanías y de metro, para

facilitar el intercambio entre el transporte privado y el transporte colectivo. El objetivo es que los ciudadanos elijan el transporte público como opción para realizar sus desplazamientos cotidianos con mayor frecuencia, mejorando el tráfico de la Comunidad de Madrid, evitando las retenciones y, por tanto, reduciendo la contaminación.

Los aparcamientos disuasorios son complemento imprescindible para que otras medidas, como son las restricciones de acceso y la regulación de aparcamiento, sean viables. De esta función de complementariedad se derivan las siguientes características de los aparcamientos disuasorios:

- Los aparcamientos disuasorios son un instrumento clave para optimizar la intermodalidad entre distintos modos de transporte (ya que facilitan la conexión entre los medios de transporte privado y los medios de transporte público), administrando así los flujos de tráfico y reduciendo la cuota de tráfico privado motorizado.
- Para que resulten atractivos los aparcamientos disuasorios deben ofrecer conexiones con servicios de transporte público, frecuentes y rápidos. Asimismo, es importante que los pasajeros tengan información en tiempo real, zonas cómodas de espera y otros elementos que hagan más atractivo su uso, especialmente en lo relativo a la seguridad.
- Para crear zonas de acceso restringido y al extender las zonas de aparcamiento regulado es necesario ofrecer alternativas a los ciudadanos, siendo los aparcamientos disuasorios una de las alternativas más efectivas.

Los futuros aparcamientos deben cumplir los siguientes requisitos:

- Cercanía a las estaciones, con accesos directos si fuese posible.
- Capacidad suficiente. Se tendrán en cuenta todos los colectivos, habilitando plazas para minusválidos, motos, bicicletas, etcétera.
- Seguridad: los aparcamientos deberán estar vigilados, al menos, durante el horario de funcionamiento del metro o tren.
- Integración ambiental.
- Los aparcamientos de superficie podrán tener un diseño multifuncional, la función del espacio podrá cambiar en el tiempo. Por ejemplo, los fines de semana, en los que es previsible que la afluencia de vehículos sea menor, parte del aparcamiento podría dedicarse a otros usos.

En Fuenlabrada, a corto plazo, va a ampliarse el aparcamiento colindante al apeadero de La Serna. A medio plazo, el soterramiento de las líneas de tren ofrece la posibilidad de nuevos aparcamientos.

Impacto de la medida: el impacto positivo de la medida se derivará de la disminución de vehículos privados en circulación, lo que permitirá reducir el tráfico en las vías de acceso en la ciudad de Madrid y en las ciudades del área metropolitana.

Agentes responsables:

- Consejería de Transportes e Infraestructuras.
- Ayuntamiento de Fuenlabrada.
- Renfe.

Experiencias similares: las dos estaciones de Cercanías tienen ya aparcamientos disuasorios; además, lo hay junto a la parada de Metrosur en Loranca.

Indicadores de seguimiento de la medida:

- Indicador 1: número de vehículos por aparcamiento actual.
- Indicador 2: número de vehículos por aparcamiento una vez establecida la medida.
- Indicador 3: incremento del número de viajeros en las estaciones con aparcamientos disuasorios.

Construcción de nuevos kilómetros de carril "sólo bus" en las carreteras de acceso

Contaminantes principales: NO_x, COV, PM₁₀, SO₂, CO.

Cambio climático: gases de efecto invernadero (CO₂, CH₄, etcétera).

Otros: ozono (contaminante secundario), metales pesados.

Descripción: esta medida se basa en la estimulación del uso del transporte público y la alta ocupación de los vehículos, haciendo su servicio más cómodo y eficaz, mediante la construcción de plataformas reservadas para el transporte público (carriles "sólo bus") en las carreteras de acceso al municipio de Madrid. La extensión de este tipo de "carriles" facilitaría el tráfico de los autobuses públicos, asegurando la máxima rapidez en sus servicios y convirtiendo al trans-

porte público en una opción más atractiva para los usuarios que buscan rapidez en sus traslados.

De esta manera, los ciudadanos considerarían la opción pública en el transporte con mayor frecuencia, mejorando el tráfico en la Comunidad, evitando las retenciones y, por tanto, reduciendo la contaminación. En condiciones de tráfico denso, el consumo y, por tanto, las emisiones contaminantes pueden llegar a triplicarse.

El Ministerio de Fomento pretende construir 200 kilómetros de carril-bus en las carreteras nacionales. Estos nuevos carriles se llevarán a cabo de forma coordinada y complementaria a las obras efectuadas por el Ministerio de Fomento en las siete carreteras nacionales que entran y salen de la capital, incluida A-42 desde plaza Elíptica hasta Parla. Se estima que por ellas viajarán cada año 128 millones de usuarios del transporte público. Con afección directa a Fuenlabrada, se espera, además de lo explicado para la A-42, la construcción de carriles-bus en la M-409.

Impacto de la medida: la construcción de carriles "sólo bus" permitirá reducir las retenciones en las vías de acceso hacia la capital, con la consiguiente reducción de consumo de combustible y, por tanto, de emisiones que conlleva.

Agentes responsables:

- Ministerio de Fomento.
- Consejería de Transportes e Infraestructuras.

Experiencias similares:

BUS-VAO de la A-6.—En el año 1993 se iniciaron las obras del carril BUS-VAO de la carretera de La Coruña. Desde entonces, ha demostrado unos rendimientos que justifican la gran inversión realizada.

Ampliación de la red de vías ciclistas y carril bici-peatonal

- Creación y recuperación de carriles bici asociados a nuevas infraestructuras viarias.
- Enlace de carriles bici con núcleos urbanos o medios de transporte público.
- Integración de los carriles bici, entre los requisitos de sostenibilidad para los nuevos proyectos de urbanización en Fuenlabrada.
- Fomento del uso de la bicicleta entre los ciudadanos.

Contaminantes principales: NO_x, COV, PM₁₀, SO₂, CO.

Cambio climático: gases de efecto invernadero (CO₂, CH₄, etcétera).

Otros: ozono (contaminante secundario), metales pesados.

Descripción: el documento EPTCM (Estudio y Proyecto del Trayecto Ciclista Municipal) tiene como objetivo promover el uso de la bicicleta para convertirlo en un medio de transporte alternativo para los ciudadanos, incrementando la red de carriles bici en Fuenlabrada, conectando las redes con otros medios de transporte y promocionando su uso entre los ciudadanos.

Esta medida se llevará a cabo en tres fases:

- Estudio: análisis del trayecto ciclista municipal y sus posibles mejoras y extensiones.
- Proyecto: traducción de lo anterior en un documento suficiente para licitar obra.
- Obra: a ejecutar en la actual legislatura.

Paralelamente se llevarán a cabo cuatro líneas de trabajo complementarias a la construcción de estas nuevas vías ciclistas:

1. Creación y recuperación de carriles bici y peatonales asociados a nuevas infraestructuras viarias.—Durante la fase de diseño y construcción de infraestructuras viarias se estudiarán el diseño y mantenimiento de vías ciclistas, atendiendo a las necesidades del ciudadano y su seguridad. La creación de estos carriles se tendrá en cuenta desde el proyecto de la infraestructura viaria, lo que permitirá integrar las consideraciones necesarias en el proyecto vial. Además, resulta necesario asegurar su mantenimiento en el tiempo para no comprometer la seguridad del ciclista: limpieza, drenaje, señalización vertical y horizontal, rebajes de bordillos, socavones, poda de seto y arbolado adyacente.

2. Enlace de carriles bici con medios de transporte público.—Para conseguir fomentar la bicicleta como transporte alternativo, se considera necesario la adición de carriles formando una red que los comunique con puntos de atracción o modos de transporte públicos. Pero la combinación de bicicleta más transporte público debe ir acompañada de nuevas medidas que faciliten el transporte de bici-

cletas en autobuses, ampliando el horario de su transporte, creando puntos de alquiler de bicicletas, aparcamientos, etcétera.

3. Integración de carriles bici en los nuevos proyectos de urbanización.—Con el objetivo de desarrollar una futura normativa a tal efecto, se están considerando en el PGOUF criterios de sostenibilidad para su aplicación en proyectos de urbanización. Entre los aspectos destacables, se propone la creación de vías con calmado de tráfico y redes específicas, caso necesario, para la circulación segura de peatones y ciclistas (carriles bici, sendas peatonales, aceras amplias con accesibilidad universal, preinstalación para gestión de servicios urbanos, facilidades para el transporte colectivo).

4. Fomento del uso de la bicicleta entre los ciudadanos.—La creación de infraestructuras es necesario combinarla con campañas de difusión del uso de la bicicleta entre los ciudadanos. Las campañas de difusión permiten informar al ciudadano de las infraestructuras existentes y propuestas. Esta participación resulta imprescindible para conseguir la sensibilización ciudadana.

Agentes responsables:

- Consejería de Transportes e Infraestructuras.
- Ayuntamiento de Fuenlabrada.

Experiencias similares:

Anillo Verde Ciclista del Ayuntamiento de Madrid.—Vía de comunicación circular de 60 kilómetros de longitud, para ciclistas y peatones, que unirá las principales instalaciones deportivas y zonas verdes de la ciudad, enriqueciendo a la ciudad y constituyendo una alternativa de transporte, comprometida con los objetivos de movilidad, deporte y medio ambiente. El proyecto se encuentra en su segunda fase y ya cuenta con 1,77 kilómetros construidos. En 2004 comenzaron las obras de la segunda fase del Anillo Verde Ciclista, con 1,53 nuevos kilómetros que permitirán conectar el 85 por 100 de las instalaciones olímpicas. Su trazado es adecuado para uso deportivo y de ocio, aunque parece necesaria su conexión con barrios y modos de transporte públicos para conseguir que se convierta en un medio de transporte alternativo.

Red de vías ciclistas de Madrid.—http://www.madrid2012.es/Imagenes/Nuestra_Ciudad/Plano_Anillo_Verde_Ciclista.pdf

Indicadores de seguimiento de la medida:

- Indicador 1: kilómetros de carril-bici peatonal construidos anualmente (km/año).

Movilidad Urbana

Redacción del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Fuenlabrada

Contaminantes principales: NO_x, COV, PM₁₀, SO₂, CO.

Cambio climático: gases de efecto invernadero (CO₂, CH₄, etcétera).

Otros: ozono (contaminante secundario), metales pesados.

Descripción: uno de los mayores problemas a los que se enfrentan las autoridades locales es la gestión del tráfico y, en particular, el papel de transporte privado en los centros urbanos. La falta de una política integrada de planeamiento y transporte está favoreciendo el monopolio en determinadas zonas del vehículo privado frente al transporte público. Mediante esta medida se persigue invertir la situación actual de predominio del transporte privado, reduciendo las emisiones totales y contribuyendo a la mejora de la calidad del aire local.

Los planes de movilidad se perfilan como instrumentos optimizadores, medioambientales y económicos, de los flujos de tráfico; de ahí que la fijación de criterios básicos de movilidad, referidos tanto a la oferta como a la demanda, sea un instrumento muy útil que están, apoyando otras ciudades, e incluso el Estado, al amparo del PNA (Plan Nacional de Asignación), para orientar la acción de los municipios en este ámbito. En términos generales, dichos planes se basan en una política clara y concertada dirigida a reducir la cuota del transporte privado, proporcionando formas de viajar más respetuosas con el medioambiente (transporte público), reduciendo los desplazamientos motorizados y optimizando los que no se puedan evitar. De igual forma, integran consideraciones de planificación urbanística sobre la base de unos principios básicos: “densidad urbana” en lugar de “expansión urbana” y mejora del uso mixto del espacio y de los desarrollos urbanísticos en torno a unas estaciones de transporte público atractivo y eficiente.

El PMUS de Fuenlabrada se está redactando en base al convenio suscrito al respecto entre el Ayuntamiento de Fuenlabrada y el Consorcio Regional de Transportes de Madrid, siguiendo los criterios técnicos marcados desde el IDAE.

Impacto de la medida: diversos planes medioambientales nacionales, tales como el PNA, el Plan Especial de Infraestructuras de Transporte o el propio Programa Nacional de Reducción Progresiva de Emisiones Nacionales de SO₂, NO₂, COV y NH₃, consideran a los Planes de Redacción del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Fuenlabrada.

Movilidad como una de las medidas clave para la reducción de emisiones en el sector transporte. El desarrollo del PMUS en Fuenlabrada redundará en una mejora general del tráfico y, por tanto, implicará una reducción considerable de las emisiones de los contaminantes asociados al tránsito rodado.

La reducción potencial de las emisiones asociadas a esta medida será proporcional a la reducción de desplazamientos y al trasvase de los mismos hacia el transporte público. En todo caso, dicha reducción dependerá del grado de difusión e implantación de los planes de movilidad, así como del tamaño de los municipios en que se lleve a cabo dicha implantación.

A efectos ilustrativos cabría señalarse que para un vehículo privado que deje de circular, como consecuencia de la utilización del transporte público, dejará de emitir el total de emisiones brutas a continuación descritas:

Supuestos:

- Desplazamientos anuales (número/año): 203.
- Distancia media ida-vuelta (km): 20.
- Distancia total recorrida (km/año): 4.600.

Reducción (*):

- CO₂ reducido (toneladas/año): 0,8.
- NO_x reducido (kg/año): 1,15.

Agentes responsables:

- Comunidad de Madrid (Consejería de Transportes e Infraestructuras, Consorcio de Transportes de Madrid).
- Ayuntamiento de Fuenlabrada.
- IDAE.

Experiencias similares:

SMILE.—Es un proyecto europeo que ofrece a las autoridades locales asesoramiento para la elaboración de medidas y políticas de transporte sostenible. En él se presentan 170 casos reales que se han llevado a cabo en ciudades europeas, incluyendo 20 españolas. En el marco de este proyecto ya se han publicado más de 160 fichas de medidas permanentes de movilidad sostenible llevadas a cabo en toda Europa, de estas, 27 se han puesto en práctica en España, y se pueden conocer en www.smile-europe.org

Ley 9/2003, de 13 de junio, de la Movilidad de Cataluña.—Tiene por objeto establecer los principios y objetivos a los que debe responder una gestión de la movilidad de las personas y del transporte de las mercancías dirigida a la sostenibilidad y la seguridad, y determina los instrumentos necesarios para que la sociedad catalana alcance dichos objetivos y garantice a todos los ciudadanos una accesibilidad con medios de transporte sostenibles. Regula las figuras de planes directores de movilidad, los planes de movilidad urbana así como la constitución del Observatorio Catalán de la Movilidad.

Indicadores de seguimiento de la medida: evolución de la Intensidad Media Diaria (IMD) de vehículos en las calles de Fuenlabrada.

Fomento de áreas reservadas para los medios de transporte público y el uso peatonal en determinadas zonas urbanas

Contaminantes principales: NO_x, COV, PM₁₀, SO₂, CO.

Cambio climático: gases de efecto invernadero (CO₂, CH₄, etcétera).

Otros: ozono (contaminante secundario), metales pesados.

Descripción: esta medida consiste en reorganizar la circulación rodada y el tránsito de peatones en determinadas zonas del casco urbano de municipios con alta densidad de población como Fuenlabrada, de forma que, mediante la potenciación de los transportes públicos y de las áreas peatonales, se reduzcan las emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero en dichas zonas.

En una primera fase la medida debe ir focalizada hacia las áreas más congestionadas de las ciudades.

Dicha medida debe ser complementada con la renovación de la flota de vehículos de servicio público (autobuses, taxis, vehículos

para la limpieza viaria y recogida de residuos...) de tal forma que únicamente sea posible la circulación en estas zonas de aquellos que sean respetuosos con el medio ambiente.

Para que la regularización del acceso resulte eficaz será necesario implantar un sistema de control mediante distintivos que permitan identificar a aquellos vehículos que tienen permitido el acceso a estas zonas.

El control de acceso se puede efectuar bien con medios personales, a través de las labores inspectoras de los policías municipales y/o agentes de movilidad, bien utilizando sistemas automatizados (barreras de acceso con control automático o cámaras instaladas en lugares estratégicos de la vía pública).

Este tipo de actuaciones van a implantarse en Fuenlabrada en la medida que resulte de la redacción en marcha del PMUS.

Impacto de la medida: limitando el acceso a determinadas zonas de las grandes ciudades se consigue reducir el número de desplazamientos en vehículos privados y se favorece el transporte público, al tiempo que mejoran las condiciones del tráfico.

Agentes responsables:

- Ayuntamiento de Fuenlabrada.

Experiencias similares:

Londres.—El programa de peaje urbano del centro de Londres lleva dos años en funcionamiento. La monitorización realizada por TfL (Transporte de Londres) demuestra que el programa ha reducido la congestión de tráfico en la zona de peaje en un 30 por 100, y ha mejorado las condiciones de muchas calles de los alrededores de la zona. La reducción de la congestión hace que la circulación fluya más fácilmente y que los tiempos de desplazamiento sean más fiables. Los servicios de autobuses se han visto incrementados y se han beneficiado con la reducción de la congestión. Ha habido menos accidentes, consumo de combustible y emisiones de vehículos. El programa aporta unos ingresos netos de 80 millones de libras al año que se reinvierten en el transporte de Londres.

Movilidad sostenible en Roma.—Se establecieron restricciones al transporte privado por zonas, reservándose las medidas más severas para el centro urbano, en el que se establece una Zona de Tráfico Limitado. A medida que se incrementa la distancia al centro urbano las medidas son más permisivas. Se implantaron sistemas electrónicos para controlar el tráfico. Estos sistemas permiten el paso a los residentes y los vehículos de reparto. Su implantación se está entendiendo cada vez a más barrios de la ciudad. Esta medida se realizó en una zona que cuenta con unos 130.000 habitantes y fue acompañada de una gran polémica, a pesar de que los resultados fueron muy satisfactorios, obteniendo una reducción del 25 por 100 del tráfico y un 20 por 100 de la contaminación. El sistema de control del tráfico se ha mostrado especialmente eficaz a la hora de reducir la intensidad de tráfico durante las horas punta.

Madrid.—Desde septiembre de 2004 está en vigor el Área de Prioridad Residencial del barrio de Las Letras. Este nuevo régimen de circulación restringe el tráfico rodado, excepto para residentes, transporte público, servicios y urgencias. Esta medida ha contribuido a paliar los problemas de aparcamiento, ruido y contaminación que padecía esta área de Madrid, lográndose una disminución significativa del tráfico así como un aumento notable de plazas libres de estacionamiento en superficie.

En una segunda, el régimen de circulación se ha extendido al resto del barrio. El control de accesos se realiza de forma automática, mediante técnicas de reconocimiento de matrículas basadas en la visión artificial. Estas cámaras, que están operativas desde el segundo semestre del 2005, se sitúan en cada uno de los accesos al barrio y hacen las funciones equivalentes a un agente de la autoridad, contrastando si el vehículo que accede se encuentra en la base de datos de matrículas autorizadas.

Actualmente se encuentra en estudio la ampliación de las áreas de prioridad residencial a los barrios de Cortes y Embajadores.

Indicadores de seguimiento de la medida:

- Indicador 1: Número de zonas reservadas al transporte público y al uso peatonal declaradas.

Puesta en servicio de bicicletas de uso público

Contaminantes principales: NO_x, COV, PM₁₀, SO₂, CO.

Cambio climático: gases de efecto invernadero (CO₂, CH₄, etcétera).

Otros: ozono (contaminante secundario), metales pesados.

Descripción: consiste en el diseño e implantación sistemas de bicicletas de uso público.

Las bicicletas estarán a disposición de los usuarios en diversas bases.

El número de bicicletas mínimo por ciudad será de 100. Cada base tendrá incorporado un sistema de control de usuarios preferiblemente mediante un dispositivo de lectura de una tarjeta electrónica, o similar, que además sirva para gestionar el sistema.

Agentes responsables:

- Consejería de Economía e Innovación Tecnológica.
- IDAE.
- Ayuntamiento de Fuenlabrada.

Experiencias similares:

- Sistema Gijón-Bici.
- Programa Ciclocity en Córdoba.
- Bicing de Barcelona.

Indicadores de seguimiento de la medida:

- Indicador 1: número de municipios adscritos a la iniciativa.
- Indicador 2: número de usuarios de las bicicletas de alquiler.

Combustibles y vehículos

Adquisición de vehículos de bajas emisiones para la flota de vehículos

Contaminantes principales: COV, PM₁₀, SO₂, CO.

Cambio climático: gases de efecto invernadero (CO₂, CH₄, etcétera).

Otros: ozono (contaminante secundario), metales pesados.

Descripción: el objetivo de la medida es incorporar vehículos ecológicos al parque móvil.

Son considerados ecológicos aquellos vehículos que, o bien logran bajas emisiones de gases contaminantes o bien utilizan fuentes energéticas consideradas limpias (electricidad e hidrógeno).

Agentes responsables:

- Ayuntamiento de Fuenlabrada.
- IDAE.

Experiencias similares:

Italia.—En el año 2003 el objetivo era haber sustituido el 50 por 100 de la flota pública por vehículos no contaminantes. Otras iniciativas llevadas a cabo en el país trasalpino incluían vehículos no pertenecientes a la flota pública, pero de servicio público.

Indicadores de seguimiento de la medida:

- Indicador 1: número de vehículos ecológicos incorporados.
- Indicador 2: porcentaje de vehículos ecológicos del total.

Cursos de conducción ecológica para turistas

Contaminantes principales: NO_x, COV, PM₁₀, SO₂, CO.

Cambio climático: gases de efecto invernadero (CO₂, CH₄, etcétera).

Otros: ozono (contaminante secundario), metales pesados.

Descripción: esta medida tiene como objetivo fomentar la conducción ecológica entre los fuenlabreños, disminuyendo el consumo de combustible y las emisiones contaminantes.

La aplicación de técnicas para realizar una conducción más económica permite reducir anualmente un 15 por 100 el consumo de carburante y, además, permite una reducción de contaminación acústica (un coche a 4.000 r/min. hace el mismo ruido que 32 coches a 2000 r/min.).

Impacto de la medida:

- Emisión media de CO₂ por vehículo (g/km): 195.
(Nota: la emisión media de los turistas nuevos es 175 g/km, habiéndose incrementado en un 10 por 100 considerando la antigüedad del parque móvil).
- Media de kilómetros/año por vehículo: 20.000.
- Reducción de emisiones de CO₂ derivadas de la conducción ecológica: 15 por 100.
Reducción de CO₂ (toneladas/año por conductor): 0,585.

Agentes responsables:

- Ayuntamiento de Fuenlabrada

Experiencias similares:

Eco-Driving: Alemania, Holanda, Suiza y Finlandia desarrollan este programa de conducción eficiente Eco-Driving que la Comisión Europea pretende extender a todos los países miembros.

Indicadores de seguimiento de la medida:

- Indicador 1: número de personas que han asistido a los cursos.

Promoción del repostaje nocturno

Contaminantes principales: COV.

Cambio climático:

Otros: ozono (contaminante secundario).

Descripción: se promocionará el repostaje de combustibles en las estaciones de servicio en la franja horaria que va desde las 20.00 hasta las 8.00 horas durante el período de la campaña de ozono, que transcurre de mayo a septiembre de cada año.

El ozono troposférico se forma en un proceso fotoquímico regulado fundamentalmente por la concentración de NO_x y COV y por la acción de la luz solar. El objetivo de esta medida es actuar sobre las emisiones de COV durante las horas de mayor radiación solar del día para lograr así reducir la formación de ozono troposférico en las zonas urbanas.

Impacto de la medida: el principal objetivo de esta medida es reducir la generación de ozono troposférico, pero es muy difícil determinar el impacto de la medida porque las reacciones que rigen la formación de ozono son sumamente complejas. Su generación se ve favorecida por la alta radiación solar, la elevada temperatura y la existencia de precursores (NO_x y COV).

Agentes responsables:

- Ayuntamiento de Fuenlabrada.

Experiencias similares: medida extraída de la Estrategia de Calidad del Aire de la Comunidad de Madrid.

Indicadores de seguimiento de la medida:

- Indicador 1: litros de combustible suministrados en horario nocturno.
- Indicador 2: relación del número de operaciones diurnas/nocturnas.
- Indicador 3: evolución de las concentraciones de ozono y de COV en las estaciones de control más próximas.

Inclusión de cláusulas medioambientales en pliegos de contratación de servicios municipales

Contaminantes principales: NO_x, COV, PM₁₀, SO₂, CO.

Cambio climático: gases de efecto invernadero (CO₂, CH₄, etcétera).

Otros: ozono (contaminante secundario), metales pesados.

Descripción: esta medida consiste en incluir criterios de valoración medioambientales en los contratos de servicios de recogida de residuos sólidos urbanos y otros servicios similares que utilicen vehículos pesados.

Mediante estos criterios de valoración se pretende fomentar la renovación del parque móvil de las empresas. En general las flotas de recogida de residuos se adaptan muy bien a la introducción progresiva de combustibles alternativos, ya sea gas natural, GLP o de biocombustibles como el biodiésel, ya que se tratan de flotas cautivas y que, por tanto, no necesitan de grandes redes de distribución.

Agentes responsables:

- Ayuntamiento de Fuenlabrada.

Experiencias similares: "FCC" cuenta con una flota de 337 vehículos de recogida de residuos sólidos urbanos que utilizan gas natural y con cuatro estaciones de servicio de este combustible en la Comunidad de Madrid.

Indicadores de seguimiento de la medida:

- Indicador 1: antigüedad del parque móvil de recogida de residuos.
- Indicador 2: porcentaje de vehículos de recogida de residuos que cumplen las normas Euro III y IV.
- Indicador 3: porcentaje de vehículos de recogida de residuos que utilizan combustible alternativo.

Plan de control intensivo de la velocidad

Contaminantes principales: NO_x, COV, PM₁₀, SO₂, CO.

Cambio climático: gases de efecto invernadero (CO₂, CH₄, etcétera).

Otros: ozono (contaminante secundario), metales pesados.

Descripción: el plan de control intensivo de la velocidad aumenta el cumplimiento de los límites de velocidad a través de la intensificación de los controles actuales y sensibilización de los conductores.

Reduciendo la velocidad media de los vehículos, además de aumentar la seguridad vial, se conseguiría reducir el consumo de combustible, ya que este aumenta en función de la velocidad elevada al cuadrado y disminuyendo el consumo de combustible se consigue reducir proporcionalmente las emisiones contaminantes.

Mediante el control intensivo de la velocidad se espera reducir las infracciones en un 10 por 100, lo que podría representar una reducción del 5 por 100 de las emisiones del tráfico.

Estos controles se realizan en el marco de la actuación de la policía local mediante:

- Establecimiento de la velocidad máxima en todo el municipio en 40 km/h (10 km/h por debajo de la establecida reglamentariamente para las vías urbanas).
- Instalación de bandas reductoras y pasos sobreelevados en 80 puntos estratégicos de la localidad.
- Adquisición de dos radares: uno portátil y otro instalado en un vehículo patrulla. Dichos aparatos son utilizados para realizar un mínimo de 200 controles de velocidad de una duración mínima de tres horas/control.

Impacto de la medida: reducción de un 5 por 100 de las emisiones generadas en trayectos urbanos.

Agentes implicados en la medida:

- Ayuntamiento de Fuenlabrada.

Indicadores de seguimiento de la medida:

- Indicador 1: velocidad media de los conductores.
- Indicador 2: número de infracciones por exceso de velocidad.

Aumentar la red de suministro de carburantes ecológicos

- Campañas publicitarias.

- Fomento del uso del biodiésel.

Contaminantes principales: PM₁₀, SO₂,

Cambio climático: gases de efecto invernadero (CO₂, CH₄, etcétera).

Descripción: el objetivo de esta medida es fomentar el consumo de carburantes de biodiésel.

Actualmente en Fuenlabrada solo hay una gasolinera que lo suministra a la flota municipal de forma exclusiva.

Este biodiésel es del tipo B20 (20 por 100 de biodiésel y 80 por 100 de gasoil normal).

Los principales proyectos que se están estudiando llevar a cabo para promocionar los carburantes de última generación y el biodiésel son:

1. Aumentar la red de suministro de carburantes ecológicos. El objetivo es disponer de biodiésel en más estaciones de servicio.

La red de suministro de biodiésel aumentará mediante el establecimiento de acuerdos voluntarios con empresas suministradoras de combustibles.

2. Abrir el suministro de combustible rico en biodiésel a los particulares.

3. Promoción del uso del biodiésel a través de campañas publicitarias que permitan su asociación, por parte de los consumidores, con menor contaminación atmosférica.

4. Fomentar el uso del biodiésel en flotas cautivas como la de los contratistas municipales.

Impacto de la medida: el uso de biodiésel permitirá reducir de forma sensible las emisiones de CO₂.

RESIDENCIAL E INSTITUCIONAL

Construcción sostenible

Promoción de la arquitectura bioclimática en nuevas edificaciones

Aplicación rigurosa del Código Técnico de la Edificación.

Contaminantes principales: NO_x, PM₁₀, SO₂, CO.

Cambio climático: gases de efecto invernadero (CO₂, CH₄, etcétera).

Descripción: mediante la aplicación de esta medida se pretende fomentar la adopción de la arquitectura bioclimática en nuevas edificaciones con aplicación rigurosa del Código Técnico de la Edificación.

Los objetivos que se persiguen con esta línea de actuación son la limitación de las pérdidas energéticas de los edificios, la optimiza-

ción de las aportaciones solares y la utilización de materiales constructivos que requieren poca energía para su fabricación.

Asimismo, se pretende fomentar la mejora de las instalaciones fijas en las viviendas (calefacción, aislamiento muros, doble ventana) que permita un incremento del ahorro energético a través del perfeccionamiento del control de temperaturas en el interior de los edificios.

Agentes responsables:

- Ayuntamiento de Fuenlabrada.
- Constructores.

Indicadores de seguimiento de la medida:

- Indicador 1: número de nuevas edificaciones que han adoptado medidas bioclimáticas.

Ahorro y eficiencia energética

Renovación y sustitución de calderas

Contaminantes principales; NO_x, PM₁₀, SO₂, CO.

Cambio climático: gases de efecto invernadero (CO₂, CH₄, etcétera).

Otros: metales pesados.

Descripción: esta medida consiste en emprender un plan de detección de calderas de carbón, informando a sus usuarios sobre el Reglamento de Instalaciones Térmicas en Edificios (RITE).

Entre otras cosas, el RITE obligará a sustituir todas las calderas de carbón por otro combustible más limpio antes del 1 de enero de 2012.

Agentes responsables:

- Ayuntamiento de Fuenlabrada.

Experiencias similares: Plan de subvención de energías limpias 2000-2005 del Ayuntamiento de Madrid.

Indicadores de seguimiento de la medida:

- Indicador 1: número de calderas sustituidas.

Ahorro energético en los semáforos y alumbrado público

Mejora del alumbrado público.

Contaminantes principales: cambio climático: gases de efecto invernadero (CO₂, CH₄, etcétera).

Descripción: esta medida pretende aumentar la eficiencia energética en el alumbrado público a través de la sustitución progresiva de luminarias, lámparas o equipos de encendido por otros de tecnologías de alta eficiencia energética, así como de la sustitución de semáforos convencionales por los de tecnología led.

En estas medidas está incluida la sustitución de las luminarias del alumbrado festivo y la limitación de los días de su encendido

Impacto de la medida: según cálculos del IDAE el potencial de ahorro derivado de la mejora del alumbrado público es del orden del 30 por 100 respecto del gasto actual.

Agentes responsables:

- Ayuntamiento de Fuenlabrada.

Experiencias similares: el Ayuntamiento de Palma de Mallorca decidió sustituir de forma progresiva el sistema de señalización de la ciudad cambiando bombillas incandescentes (comunes) por un conjunto de led. La sustitución e incorporación de las primeras unidades de led comenzó en octubre del 2000. Se empezó sustituyendo los "discos" rojos de los báculos de los semáforos y más adelante se preveía la sustitución del resto de discos de todos los semáforos. A fecha de mayo del 2001 llevaban instalados unas 120 unidades aproximadamente y se tenía previsto instalar más de forma gradual. Hay que destacar, además, que de las 120 unidades instaladas no ha fallado ninguna.

Edificios sostenibles en las sedes de los servicios del Ayuntamiento

Contaminantes principales; cambio climático: gases de efecto invernadero (CO₂, CH₄, etcétera).

Descripción: actuar en los edificios institucionales de forma que se mejore el aislamiento y el uso de la energía utilizada en todos los edificios públicos del Ayuntamiento.

El objetivo de esta medida es el ahorro energético y la mejora ejemplarizante de la imagen medioambiental.

Impacto de la medida:

- Reducción de emisiones de CO₂.
- Ahorro energético.

Indicadores de seguimiento de la medida: número de edificios públicos que han mejorado su aislamiento térmico reduciendo el consumo de energía.

Planeamiento sostenible

Incorporación de criterios ambientales específicos en la revisión del planeamiento urbanístico

Contaminantes principales: NO_x, COV, PM₁₀, SO₂, CO.

Cambio climático: gases de efecto invernadero (CO₂, CH₄, etcétera).

Descripción: criterios relativos al desarrollo de zonas verdes se han incluido como consecuencia de la función de captura de CO₂ que desempeñan.

- Integración en la urbanización de los elementos de vegetación y arbolado de importancia.
- Reserva y protección de áreas destinadas a zonas verdes del impacto de la construcción.
- Integración de alcorques en viario y franjas de aparcamiento.
- Creación de alcorques de mayor superficie para incrementar la frondosidad de los árboles.
- Criterios para el diseño del alumbrado público para evitar contaminación lumínica.
- Limitaciones a la iluminación externa de edificios públicos y privados.
- Contaminación atmosférica: criterios para la ubicación de elementos contaminantes (gasolineras, depósitos, transformadores, puntos limpios).
- Previsión de transporte colectivo.
- Criterios de obligatoriedad y diseño de los carriles bus.
- También se incluyen otros criterios medioambientales asociados a la realización de una mejor gestión de residuos, a la gestión del agua y otros aspectos.
- Participación ciudadana: fundamental dentro de los procesos de sostenibilidad, tales como los de Agenda 21 Local.

Impacto de la medida: la aplicación de esta actuación derivará fundamentalmente en la reducción de emisiones asociadas al consumo energético en los sectores transporte, doméstico y comercial y servicios.

También se producirá una reducción asociada a la captura de CO₂ por el desarrollo de zonas verdes.

Indicadores de seguimiento de la medida: seguimiento de los objetivos y ratios marcados en la planificación.

SECTOR INDUSTRIAL

Control ambiental

Plan de inspecciones a instalaciones industriales

Contaminantes principales: NO_x, COV, PM₁₀, SO₂, CO.

Cambio climático: gases de efecto invernadero (CO₂, CH₄, etcétera).

Otros: ozono (contaminante secundario), COP, metales pesados.

Descripción: la medida consiste en la utilización de la inspección ambiental como herramienta de control de las emisiones industriales, fundamentalmente de aquellas instalaciones contaminantes reguladas por la normativa e incluidas en los registros EPER, RIECOV, afectadas por la Autorización Ambiental Integrada o que han tenido un procedimiento sancionador.

Impacto de la medida: la aplicación de estas actuaciones derivará fundamentalmente en la reducción de emisiones asociadas a la correcta aplicación de la normativa por parte de las empresas.

Responsables:

- Concejalía de Medio Ambiente.
- Concejalía de Urbanismo (Aperturas).
- Concejalía de Industria.
- Policía Local.

Experiencias similares: Plan Municipal de Gestión de la Calidad de Aire de Victoria-Gasteiz.—En su estrategia de reducción de emisiones de NO_x y COV en la industria y construcción, se realiza una medición periódica de las emisiones por parte de las instalaciones industriales y de los servicios municipales. Su objetivo es contar a medio plazo con información y datos reales de las emisiones de to-

dos los sectores y actividades significativas a los efectos de las emisiones a la atmósfera.

Indicadores de seguimiento de la medida:

- Número de empresas inspeccionadas.
- Número de inspecciones, informes y autorizaciones.

Cursos de formación técnica específica para agentes de policía local y técnicos municipales

Descripción: una de las prioridades del plan es incrementar las inspecciones ambientales a industrias, para ello es necesario contar con personal especializado que pueda realizar el control y seguimiento de las emisiones, así como para interpretar los resultados obtenidos.

Esta medida consiste en impartir formación específica al personal encargado de la inspección relacionada con la calidad atmosférica.

Impacto de la medida: debido a la naturaleza de la medida no es posible calcular su impacto directo en lo que a reducción de emisiones contaminantes se refiere, no obstante, parece evidente que la mejora de las inspecciones comportará un mayor nivel de exigencia a las industrias inspeccionadas y una mejora de las técnicas empleadas por estas.

Agentes responsables:

- Concejalía de Medio Ambiente.
- Concejalía de Urbanismo (Aperturas).
- Concejalía de Industria.
- Policía Local.

Indicadores de seguimiento de la medida:

- Indicador 1: número de personas a las que se ha formado.

MEDIO NATURAL

Forestal

Reducción de CO₂ mediante la aplicación de programas de reforestación. Plan de 500.000 árboles.

Contaminantes principales:

Cambio climático: gases de efecto invernadero (CO₂, CH₄, etcétera).

Descripción: en materia de calidad del aire destaca la contribución de la vegetación como sumidero de gases para mitigar el efecto invernadero mediante la captura de CO₂.

Algunos de los aspectos más significativos a destacar de la reforestación en cuanto a su aportación a la captura de CO₂ son estos:

- Cada árbol o arbusto adulto aporta 9 kg de oxígeno al año y captura dióxido de carbono. Toda una plantación puede alcanzar a fijar 20 toneladas de CO₂ por hectárea y año.

Fuenlabrada cuenta con 13.000 árboles de alineación y 487 hectáreas de zonas verdes, con su correspondiente arbolado.

Nuestra ciudad se ha marcado como objetivo llegar a 500.000 árboles en su término municipal, estando previsto plantar 18.000 en 2008.

Impacto de la medida: reducción CO₂.

Agentes responsables:

- Ayuntamiento de Fuenlabrada.

Indicadores de seguimiento de la medida:

- Indicador 1: superficie reforestada (hectáreas).

Agricultura y ganadería

Mantenimiento en explotación de tierras agrarias

Contaminantes principales; cambio climático: gases de efecto invernadero (CO₂, CH₄, etcétera).

Descripción: el objetivo de esta medida es mantener la actividad de los agricultores.

En el censo agrario del INE de 1999 figuran:

- 1.458 hectáreas de explotación agrícola.
- 1.126 unidades ganaderas.

La mayoría del terreno cultivado es de secano, pero existe una zona de huertas, Fregacedos, con una extensión superficial de unas 258 hectáreas.

Los terrenos están clasificados como no urbanizables, con la categoría de protección ambiental (NUP2), si bien hay una pequeña porción de suelo con la categoría de protección urbanística (NUP1).

El artículo 5.1.2 de las Normas del PGOU establece que el suelo no urbanizable con protección ambiental está constituido por los terrenos que presenten relevante valor natural, agrícola, forestal o ganadero y cuyo aprovechamiento y disfrute debe estar sujeto a condiciones especiales, así como los cursos o masas de agua, que tengan la condición de dominio público o sean precisos para la policía o protección de éstos.

El suelo no urbanizable de protección urbanística, entre otros, está formado por los “terrenos que por sus características objetivas constituyen un riesgo de implantación de actividades que condicionen el destino del suelo no urbanizable”.

El mantenimiento de esta actividad agrícola está condicionada a la disponibilidad de agua, estando en contacto con la Confederación Hidrográfica del Tajo para tramitar la concesión de un caudal suficiente de agua depurada procedente de la EDAR del Culebro Medio.

Impacto de la medida: el mantenimiento de la actividad agraria añade al efecto sumidero otros grandes beneficios ambientales, contra la erosión, contra el vertido incontrolado de residuos, manteniendo abiertas caminos y vías pecuarias.

Agentes responsables:

- Ayuntamiento de Fuenlabrada.
- Asociación de Agricultores.

Indicadores de seguimiento de la medida:

- Indicador: número de hectáreas en cultivo.

EDUCACIÓN AMBIENTAL

Sensibilización y divulgación

Realización de campañas de sensibilización sobre los problemas derivados de la contaminación atmosférica y del cambio climático

Contaminantes principales: NO_x, COV, PM₁₀, SO₂, CO.

Cambio climático: gases de efecto invernadero (CO₂, CH₄, etcétera).

Descripción: la medida consiste en el desarrollo de campañas orientadas a informar a los ciudadanos sobre cómo pueden contribuir a reducir la contaminación.

Se pretende acercar el problema medioambiental a los ciudadanos, involucrándoles mediante el conocimiento y aportando ideas concretas que puedan ser realizadas por cualquiera, persiguiendo su colaboración.

Actividades específicas para centros educativos:

- Campaña de sensibilización en centros escolares sobre consumo energético responsable.
- Poner en marcha un programa de “itinerarios verdes” por los parques de Fuenlabrada (visitas guiadas con un monitor/a que explique las especies arbóreas del parque o los sistemas de riego u otros asuntos de interés medioambiental).
- Relanzar en los centros educativos la publicación “El parque del Olivar” y elaborar documentación didáctica sobre el resto de los parques del municipio (para ello se puede contar con la colaboración de los colegios cercanos a cada uno de estos parques; pueden estudiar las especies que encuentren, la distribución de las mismas...).
- Elaborar un programa de visitas a las huertas o naves en las que se desarrollan los plantones en Fuenlabrada.
- Relanzar el programa de visitas a la planta de reciclaje.
- Observación del cielo de Fuenlabrada desde el Planetario Escolar (Aula de Astronomía).
- Realizar campañas de reciclaje en los centros educativos.
- Colaborar en las campañas de plantación y valorar la idoneidad de unas especies frente a otras siguiendo criterios medioambientales.
- Realizar concursos de redacciones, marcapáginas, etcétera, sobre temas de protección medioambiental.
- Reconocimiento público a aquellos centros que menos energía y agua consuman, y menos residuos generen
- Celebración del Día del Aire o Fiesta del Aire (primavera).

Sensibilización y participación ciudadana:

- Desarrollar campañas de información y sensibilización ambiental dirigidas a la ciudadanía en materia de consumo energético responsable.

- Facilitar asesoramiento y orientación, jurídica y financiera, sobre eficiencia energética y consumo sostenible de los edificios.
- Apadrinamiento individual o colectivo de árboles urbanos y espacios verdes.
- Impulsar la creación de “huertos de ocio” como los existentes en el vivero municipal.
- Crear un espacio propio del Plan en la página web municipal, donde además se dé información puntual sobre las actuaciones que el Ayuntamiento está desarrollando en la materia, se incluyan enlaces para dar información sobre la calidad del aire o cualquier otra circunstancia atmosférica, etcétera.
- Programa para informar y fomentar medidas de ahorro y eficiencia energética en las comunidades de vecinos, así como impulsar acuerdos con los administradores de fincas de cara a promover la instalación de sistemas de energías más sostenibles en las comunidades de vecinos.
- 5 de junio Día Mundial del Medio Ambiente.
- Semana europea por la movilidad. Día sin coches.
- Proyecto Arboranca y Proyecto Mira-Flores.

Impacto de la medida: incremento del conocimiento, la sensibilización y la concienciación ciudadana en lo que respecta a los problemas derivados de la contaminación del aire y sobre cómo pueden contribuir individualmente los fuenlabreños a reducir la misma.

Agentes responsables:

- Ayuntamiento de Fuenlabrada.
- Centros educativos.
- Entidades ciudadanas.

Indicadores de seguimiento de la medida:

- Indicador 1: actividades realizadas.
- Indicador 2: encuestas a los ciudadanos (grado de involucración, grado de preocupación, etcétera).

Información a la población

*Información sobre niveles de ozono y otros contaminantes
Información ambiental a través semáforos y paneles electrónicos*

Descripción: el objetivo de esta medida es cumplir a nivel institucional lo establecido en la normativa.

El umbral de información a la población se alcanza cuando la concentración de ozono troposférico sobrepasa los 180 microgramos por metro cúbico como valor medio en una hora. Esta situación puede producir efectos limitados y transitorios para la salud de los grupos más sensibles: niños, ancianos, adultos que realizan actividades físicas prolongadas en el exterior y personas con enfermedades respiratorias como el asma o la bronquitis crónica.

Superar el umbral de alerta, más de 240 µg/metros cúbicos de media en una hora, puede provocar en la población en general efectos síntomas como irritación en los ojos, tos, dolor de cabeza o disminución de la capacidad para hacer ejercicio.

En caso de superación de ambos valores es conveniente evitar que niños, ancianos y personas con enfermedades respiratorias realicen esfuerzos prolongados al aire libre.

Están instalados dos semáforos en el camino del Molino y en las proximidades de la piscina municipal, con un código de colores que permiten visualizar en lugares de gran tránsito las incidencias de la calidad del aire.

Está previsto instalar dos paneles electrónicos informativos para el mismo fin.

Impacto de la medida: incremento de la información a la población, especialmente a los grupos de riesgo, permitiéndoles adoptar medidas con vistas a evitar su exposición en momentos de alta contaminación y a reducir las emisiones contaminantes.

Agentes responsables:

- Ayuntamiento de Fuenlabrada.

Indicadores de seguimiento de la medida:

- Número de activaciones del sistema de aviso.

PREVENCIÓN AMBIENTAL

Control de la calidad del aire

Inventario de emisiones

Actualización del inventario de emisiones de contaminantes a la atmósfera en la Comunidad de Madrid.

Descripción: en los últimos tiempos, los inventarios de emisiones se han revelado como una herramienta de crucial importancia para la planificación atmosférica.

Aportan una información muy valiosa que permite la gestión de la calidad del aire y la toma de decisiones a todos los niveles, tanto urbano, de una comunidad autónoma, nacional, europeo e incluso global.

Es importante la colaboración del Ayuntamiento de Fuenlabrada con la Comunidad de Madrid para mantener actualizado el inventario.

Impacto de la medida: conocimiento de las emisiones generadas en el término municipal de Fuenlabrada y en la Comunidad de Madrid.

Permite evaluar el cumplimiento de los objetivos realizando un seguimiento continuado de los mismos.

Agentes responsables:

- Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio.
- Ayuntamiento de Fuenlabrada.

Experiencias similares:

- “Inventario de emisiones contaminantes a la atmósfera en el término municipal de Madrid” llevado a cabo por el Ayuntamiento de Madrid.
- “Inventario de emisiones a la atmósfera en la Comunidad de Madrid” realizado por la Comunidad de Madrid tomando como referencia el año 1999.

Indicadores de seguimiento de la medida:

- Recepción y divulgación del inventario de emisiones.
- Sigüientes actualizaciones del inventario de emisiones.

SEGUIMIENTO Y REVISIÓN DEL PLAN MUNICIPAL PARA LA MEJORA DE LA CALIDAD DEL AIRE Y PROTECCIÓN DE LA ATMÓSFERA

La duración prevista es coincidente con la de la estrategia de calidad del aire y cambio climático de la Comunidad de Madrid; es decir 2012.

El plan debe ser evaluado anualmente y el informe debe ser trasladado al Consejo Local de Medio Ambiente.

Si de los resultados de las medidas de hiciera necesario, el Plan debería revisarse para lograr sus objetivos.

Igualmente debe revisarse en el caso de aparecer nueva normativa y para coordinarse con las estrategias, tanto estatal como autonómica.

En Fuenlabrada, a 25 de noviembre de 2008.—El alcalde-presidente, Manuel Robles Delgado.

(03/34.103/08)

FUENLABRADA

URBANISMO

La Junta de Gobierno Local de fecha 14 de noviembre de 2008 adoptó, entre otros, el siguiente acuerdo:

Primero.—Aprobar con carácter inicial el Proyecto de Reparcelación y el Proyecto de Urbanización de la Unidad de Ejecución 11-2, presentado por la Junta de Compensación de la Unidad de Ejecución 11-2 del Plan General de Ordenación Urbana de Fuenlabrada.

Segundo.—Requerir a la Junta de Compensación para que en el plazo de quince días subsane las deficiencias detalladas en el cuerpo del presente acuerdo.

Tercero.—Someter el expediente a información pública por plazo de veinte días mediante anuncios en el BOLETÍN OFICIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID, tablón de edictos del Ayuntamiento y en uno de los diarios de mayor difusión a efectos de que se pueda examinar y formular por los interesados las alegaciones pertinentes, así como la notificación individualizada a todos los propietarios y afectados por el sistema de actuación.