

CENTRO
CIUDADANO
EL TRANVÍA,
TENERIFE

EN CLAUSURA COP 30

ONLINE

VIERNES, 21
NOVIEMBRE
2025

FIESTA DE LA ENERGÍA – JORNADAS ENERGÉTICAS – IV CONCIERTO POR EL CLIMA

ENCUENTRO DE COMUNIDADES ENERGÉTICAS Y MOVILIDAD DEL SOL



Inscripciones



Incluye
certificado



CONCIERTO POR EL CLIMA – IV Edición – 20 h

20:00 – **Elena Martín Fierro** – Declamación poética y sorteo del poemario "Piel Tierra".
20:10 – **Larbi Mejjaoui** – Músico y cantautor (video). Asociación Cultural Mejjaoui (Agadir).
20:20 – **Dylan Agudelo López** – Multiinstrumentista técnico. Instrumentos étnicos del mundo.
20:40 – **David López Mejuto** – Cantautor, psicólogo, educador. Presidente Asociación Cultural Mandrágora.
21:00 – **Carlos Chico** – Cantautor, Poeta. Asociación Cultural Canaria de Escritores/as ACTE.

JORNADAS ENERGÉTICAS – 17 H

Moderan:

Elena Martín Fierro – Participante en la CNUMAD Río 1992. Presidenta de la Asociación Solidaridad Solar SOS. Primer coche eléctrico civil de España (1993). Plataforma de Educadores/as Sociales de Tenerife.

Araceli López Alonso – Presidenta de la Asociación Mapacha Ecocultural. Antropóloga, licenciada en Bellas Artes.

Alba Serrano López – Grado Ciencias Ambientales. ULL.

Programa:

17:00 – **Tania Castro** – Comunidad CERES.es. Ingeniera. Qué es una comunidad energética

17:20 – **Michael Alderson** – Presidente Asociación EcoSwell (Lobitos, Perú). Graduado en Ciencias Ambientales.

17:40 – **Ginér Díaz Pallares** – Comunidad energética El Sol de La Graciosa.

17:50 – **Nuria Albet** – Presidenta de la cooperativa Energía Bonita y coordinadora de La Palma Renovale. Doctora en Física y Bionanotecnología. Festival "La Buena Energía".

18:10 – **Antonio Turiel** (en diferido) – Doctor en Física Teórica. Investigador Científico en el Instituto de Ciencias del Mar (CSIC).

18:30 – **Elena Martín Fierro** – "De Río 92 a Belém 2025: Educación Social, energía y ciudadanía".

18:50 – **Arnau Villarder Fradera** – Cooperativa Som Mobilitat (Barcelona). Geógrafo. Posgrados en proyectos de economía social.

19:10 – **Toni Sedano** – Presidente AMPECAN - Asociación para la Movilidad Personal y Ecológica de Canarias (Lanzarote).

19:15 – **Claudia Andrea Holtzeker** y **Gene del Toro Martín** (video de **Clara Estil-las**, bióloga marina) – Primeras usuarias del cuatriciclo AMI eléctrico (Tenerife / Milán).

19:25 – Mesa redonda y cierre del bloque formativo.
19:35 – **Descanso.**



Próximo encuentro: 3 de junio de 2026 — en vísperas del Día Mundial del Medio Ambiente, cuando la tierra llama y nos reunimos para escucharla

Documento final de las Jornadas

"Fiesta de la Energía – Comunidades Energéticas y Movilidad del Sol"

Clausura COP30 · Tenerife · 21 de noviembre de 2025

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN.....	1
1. Tania Castro – CERES.es · Comunidades energéticas (España)	1
2. Michael Anderson – EcoSwell · Lobitos, Perú.....	3
3. Ginés Díaz Pallarés – El Sol de La Graciosa (Lanzarote).....	6
4. Nuria Albet – Energía Bonita · La Palma Renovable	12
5. Antonio Turiel – Instituto de Ciencias del Mar (CSIC).....	17
6. Elena Martín Fierro – Asociación Solidaridad Solar SOS · Educación Social	19
7. Lukas Reichel – Som Mobilitat (Barcelona)	25
8. José Ignacio Delgado Martínez – AMPECAN · Lanzarote.....	28
9. Claudia Andrea Holtzeker y Gene Del Toro Martín – Primeras usuarias de cuatriciclo	29
Anexo fotográfico – Fiesta de la Energía 2025.....	32

INTRODUCCIÓN

-Muy buenas tardes a todas y todos.

Damos la bienvenida a esta Fiesta de la Energía – Jornadas Energéticas, un encuentro que nace desde la ciudadanía, desde las comunidades, desde la educación social y desde una mirada profundamente humana hacia la transición ecológica.

Mi nombre es Elena Martín Fierro.

Fui participante en la Cumbre de Río de 1992, soy Presidenta de la Asociación Solidaridad Solar SOS, pionera del primer coche eléctrico civil de España en 1993, y formo parte de la Plataforma de Educadores y Educadoras Sociales de Tenerife.

Hoy me acompaña esta mesa maravillosa:

- Araceli López Alonso, Presidenta de la Asociación Mapacha Ecocultural, antropóloga y licenciada en Bellas Artes.
- Dylan Agudelo López, músico multiinstrumentista, joven creador de 21 años, que además ha trabajado en instalación de paneles solares durante el ciclo de electricidad.

Las tres personas moderadoras venimos del arte, la antropología, la música y la educación social; disciplinas que se encuentran hoy con la energía, el territorio y las comunidades.

Gracias por acompañarnos, ya sea online, en diferido o de forma presencial.

Comenzamos.

1. Tania Castro – CERES.es · Comunidades energéticas (España)

-La primera intervención corre a cargo de Tania Castro, ingeniera y coordinadora estatal de CERES.es, un proyecto de formación y asesoramiento en comunidades energéticas.

CERES, además, fue quien propuso el concepto “Fiesta de la Energía”, que hoy nos inspira para mirar la transición ecológica como un proceso colectivo, celebrativo y profundamente ciudadano.

Ella nos explicará qué es una Comunidad Energética.

-Hola. Les cuento la diferencia entre Autoconsumo Colectivo y Comunidad Energética.

A menudo usamos los términos indistintamente, pero son cosas diferentes:

El Autoconsumo Colectivo es una modalidad técnica y administrativa. de las instalaciones renovables que permite compartir energía entre varios consumidores. Varios vecinos o empresas se ponen de acuerdo para repartirse la energía que genera una instalación fotovoltaica cercana (generalmente a menos de 2 km). Hay un acuerdo de reparto de kilovatios que afecta a la factura de la luz.

La Comunidad Energética (CEL/CER) es una persona jurídica. Es una entidad legal (asociación, cooperativa, etc.) formada por ciudadanos/as, pymes o autoridades locales. Su objetivo no es solo repartir energía, sino generar beneficios sociales y medioambientales para el entorno.

En resumen: Una Comunidad Energética puede hacer autoconsumo colectivo, pero el autoconsumo colectivo por sí solo no crea comunidad. La Comunidad es el 'quién' (la gobernanza, la participación, la democracia) y el autoconsumo es solo una de las actividades que esa comunidad realiza.

Una parte del ADN de las CERES es destinar parte de la energía o de los beneficios a familias vulnerables o a otros proyectos en el entorno, algo que una simple instalación no suele contemplar.

La experiencia nos muestra que, una vez que la gente se une bajo la figura de CE, empiezan a surgir conocimiento y también otros proyectos más allá del autoconsumo colectivo: movilidad compartida, eficiencia energética, educación ambiental.

La Experiencia de CERES

En cuanto a la experiencia de CERES, como la única OTC que ha actuado en todo el estado y que hemos estado cerca de las iniciativas. Lo que define a CERES es que somos profesionales concretamente especializados en comunidades energéticas. Tenemos consultoría y formación específica.

Los puntos clave que comenté fueron:

Empoderamiento Ciudadano:

CERES nació con la idea de que el/la ciudadano/a deje de ser un mero consumidor/a pasivo y pase a ser un/a 'prosumidor' activo. Estamos viviendo un momento de cambio en la gestión de la energía y la manera que se produce, tenemos una oportunidad de oro para que se haga en beneficio de todos y no de unos pocos

La lección de CERES para Tenerife y para la Oficina de Transición Energética es que la tecnología ya la tenemos; el verdadero reto y el verdadero éxito está en la dinamización social y en acompañar a las personas en los procesos (tediosos) para que gestionen su propia energía.

2. Michael Alderson – EcoSwell · Lobitos, Perú

-A continuación, presentamos a Michael Anderson, presidente de la Asociación EcoSwell en Lobitos (Perú), graduado en Ciencias Ambientales.

EcoSwell desarrolla proyectos comunitarios de energía renovable, justicia hídrica y educación ambiental en contextos rurales y vulnerables.

Es un honor contar hoy con su visión desde América Latina.

- Hola. Voy a hablar un poquito sobre los proyectos que hemos hecho en energías renovables. Un frente que tenemos, probablemente nuestro frente más grande, es el de generar energía solar para centros de salud rurales, es decir, hospitales o postas médicas.

¿Y por qué hacemos eso? Porque lamentablemente sufrimos de bastantes cortes de electricidad en muchas zonas del Perú, debido a su geografía, debido a mala gestión de recursos, informalidad, etc. Entonces nosotros nos dedicamos a tratar de facilitarle la vida a médicos, a enfermeras, a dentistas, que tienen que trabajar en condiciones que no son muy favorables. Imagínense tener que atender a un paciente si no hay luz, si no hay energía.

Y imagínense ser el paciente también, obviamente. Entonces el impacto busca beneficiar a los profesionales médicos y obviamente a los miembros de la comunidad también. Entonces

hemos instalado sistemas solares en distintas localidades del Perú que sufren de apagones en hospitales, en postas médicas.

En este caso, en Lobitos está afectando a 1.300 personas. En el hospital de Quiñones de Talara, una ciudad de 100.000 personas, este sistema está beneficiando a 57.000 personas. Y en la costa del Perú, en el norte, en una localidad que se llama Piura, hemos llegado a 1.500 personas.

Estos proyectos los hacemos de la mano con empresas, con el gobierno regional, con voluntarios pasantes que recibimos en Perú, que vienen de todas partes del mundo. Hemos recibido voluntarios de España, es un placer decirlo. Y también estamos desarrollando proyectos de energía con organizaciones españolas.

También hemos instalado un sistema híbrido, una micro red, en la comunidad de Justo Pastor, que está en el sur del Perú. Un poblado que tiene como 75 años desde que se fundó, pero que nunca había tenido electricidad. Es decir, las personas que vivían ahí nunca tenían luz.

Y este proyecto lo hemos hecho desde 2021 hasta 2023. Ya tienen electricidad, ya tienen luz. Instalamos un sistema híbrido, un sistema eólico, un sistema de baterías.

Esos son los sistemas que instalamos. Sistemas solares, un sistema de baterías, el almacenamiento de energía. Y en este caso, con un emprendedor que se llama West Park Wind.

Eso significa que la persona le va al sistema para que le brindan luz. Y así es como aseguramos también que sea sostenible en el tiempo. Esto también lo hicimos con Enel Green Power, que es una empresa grande de energía italiana, que opera aquí en el Perú, con energía en la municipalidad de Marcona, y obviamente con miembros de la comunidad de Justo Pastor.

Y bueno, esta es una comunidad de 200 personas, y nuevamente su vida ha cambiado por completo. Lo que pasaron de no tener electricidad, ahora tener energía limpia, luz. Y ahora, discúlpenme si estoy volando, pero consciente del tiempo.

Estamos desarrollando un proyecto de electrificación, una fundación de energía sin fronteras. Un curso, un proyecto de energía, pero enfocado en educación. Es básicamente preparar a estudiantes de secundaria a que puedan trabajar en el sector de energías renovables.

El tema de la educación en el Perú es complejo, y queremos ser parte de la solución, poder llegar a más jóvenes. Entonces estamos diseñando un curso público, sobre la gestión

electrónica, adicionando trabajos prácticos con bancos didácticos, para que los chicos puedan simular situaciones reales, con equipos reales. Y se están brindando sistemas solares, para que los chicos puedan, pues, que no sea sólo teórico, sino que puedan más bien tocar los sistemas y ver cómo se operan.

Y la idea es llegar a más de 5.000 jóvenes en el tiempo. Entonces estamos trabajando en una mayoría de frentes, como hemos podido ver, en el sector de energías renovables. Estamos diseñando soluciones palpables para instituciones que necesitan en zonas remotas.

Y también tratando de inculcar el aprendizaje, o la importancia de las energías renovables en la educación, para que más jóvenes puedan meterse en el rubro y expandir el rubro también. En Tenerife, como les comenté, Ecoswell es una ONG. Siempre estamos buscando maneras de financiar nuestras operaciones, para poder impulsar los proyectos que estamos impulsando.

Y en Tenerife estamos analizando la posibilidad de crear un proyecto de turismo sostenible, en el que turistas, digamos, conscientes, que quieran no sólo beneficiarse personalmente, pero que quieran también dar a la visita, puedan hacer proyectos sociales y ambientales que estamos identificando como necesarios en la isla. Eso lo hemos estado haciendo con el Cabildo. Y que esa operación pueda sostenerse por sí sola en términos financieros, y que también esa operación pueda ayudar a aumentar recursos económicos, que puedan permitir financiar más proyectos de ese tipo.

Entonces la idea es que se pueda beneficiar la isla y que también se puedan beneficiar los proyectos sociales. Entonces, en lo que estamos ahora son días, es muy temprano todavía, pero es algo que estamos explorando y estamos analizando. Bueno, muchas gracias.

Eso es todo. No sé si alguien tiene alguna pregunta. Ahí está.

-Luego en la sesión de preguntas. Luego vamos a hacer una ronda de preguntas, ¿les parece? Ah, mire, está Ginés, tiene una pregunta. ¿Me escucha? Sí.

-Ah, ok. Hola, buenas tardes. Nada, por curiosidad, ¿nos podrías decir algo así por encima de cómo se organiza? Es decir, yo vivo en una isla muy pequeñita, todos aquí estamos muy cercanos y tú me hablas de un país, incluso de Tenerife, ¿no? Entonces, un poco, ¿cómo se organizan? ¿Cómo la organización? ¿Cómo funcionan en lo interno? Si me puedes contar algo.

-¿Cómo funcionó? Bueno, somos 15 personas ahora. Empezamos con cuatro amigos y hemos tenido la suerte de que ha funcionado cuando decidimos crear la organización. Y ahora somos 15 personas.

Yo soy el encargado, básicamente, pero somos cuatro directores y luego tenemos un equipo que trabaja en distintas áreas. Entonces, tenemos un supervisor de energías renovables, tenemos un supervisor de agroforamiento, de reforestación y restauración de ecosistemas, un supervisor de investigación y luego veo el tema de gestión.

3. Ginés Díaz Pallarés – El Sol de La Graciosa (Lanzarote)

-Seguimos con Giner Díaz Pallares, representante de la comunidad energética El Sol de La Graciosa, un proyecto singular por su escala singular, su compromiso vecinal y su mirada hacia la soberanía energética en territorios frágiles.

-He escuchado muy mal, con mucho eco, pero entiendo que me estás dando la palabra.

-Correcto.

-Bueno, buenas tardes a todos. Bueno, les narro un poco lo que intentamos hacer, porque ni siquiera puedo decir que seamos ya, ¿no? Es decir, somos, para el que no lo sepa, una pequeña isla al norte de las Islas Canarias, al norte de Lanzarote: La Graciosa.

Somos una comunidad de 700 personas, por lo menos censadas; yo creo que somos un poco menos, y tenemos toda la legislación habida por haber, local, mundial e interplanetaria, de zonas protegidas, ¿no? Con lo cual tenemos que hilar muy fino a la hora de las instalaciones que se hayan de hacer de renovables, de cualquier tipo. Básicamente, ahora mismo nos estamos centrando en las solares y en el pueblo, porque lo que es en el exterior prácticamente es un vía crucis terrible en las instalaciones.

Bueno, nacimos porque un proyecto europeo, experimental, apareció por aquí sin contar con nadie de aquí, como suelen ser los proyectos europeos muchas de las veces, y nos pidieron 20 voluntarios, 20 casas voluntarias, para instalar en cada una de ellas distintos equipos, siempre solares, y ya.

Estuvo un par de años, investigaron, nosotros fuimos cobayas, nos conectamos por internet para que ellos sacaran de ahí toda la información que necesitaban y, cuando se fueron, ni siquiera sabíamos si los equipos eran nuestros, no hubo realmente nada muy cerrado. Sé que dentro del proyecto estaba la intención de dejar creada una comunidad energética, pero tampoco eso nunca se puso en marcha. Al final, bueno, más que nada pensando en cómo mantener esos equipos y tal, empezamos a unirnos, a comentar entre nosotros que había que hacer un pequeño grupo para gestionar todo eso, y luego nos dimos cuenta de que eso era muy aburrido y empezamos a pensar que podíamos hacer algo loco, algo grande. Vamos a hacer, vamos a dedicar el tiempo a algo hasta donde podamos llegar.

Entonces, esto es desierto. Tenemos olas magníficas como en Perú y tenemos magníficos desiertos como en Perú, y nuestro problema fundamental es el agua. Esta isla es como un feto conectado a la isla de Lanzarote; es decir, tenemos un cordón umbilical por donde viene la electricidad y otro por donde viene el agua y que cada dos por tres se rompe..

Entonces, antes que hablemos de sostenibilidad -que quizás ahora mismo para los paisanos y para mucha gente es más difícil de entender y de explicar, y que además está muy choteado porque ya no hay un palique por ahí que no largue la palabra sostenibilidad-, nosotros lo que hemos mantenido es conseguir autonomía hídrica y energética. Ese es nuestro mantra. Y que, si conseguimos esa autonomía hídrica y energética con energías renovables, obviamente estaremos colaborando con la sostenibilidad, ¿no?, pero poniendo primero la primera parte.

Ahí empezamos a organizarnos. Somos un grupo bastante representativo del pueblo; es decir, procuramos que los socios, de alguna manera, representaran por familia. Esto es un poco como grupal, es decir, un poco representado por familia, por empresa, por grupo, por partidos políticos y representantes, y en general, porque nadie aquí está en contra de tener una seguridad y una autonomía hídrica y energética; es decir, es un punto que facilita muchísimo la unión, ¿no?

A partir de ahí sucedió que nos presentamos a un..., salió un proyecto europeo, que le decían el *Clean- Air*, que iba a seleccionar 30 islas europeas para asesorarlos en descarbonización para el 2030. Ahí iban estudios de movilidad, de energía, agua, de residuos y otro que ahora se me va, bueno, no tiene mayor importancia.

Los asesoramientos tampoco, cuando lo vimos en tiempo y tal, tampoco pensamos que fuera algo realmente..., que fuera a surgir de ahí una cosa muy profunda, pero sí vimos la oportunidad de intentar conectar. Vuelvo un poquito atrás: esta isla no tiene institución, no tenemos ayuntamiento, no tenemos cabildo; es decir, dependemos de otras instituciones ajenas. Todo el mundo tiene competencias aquí, desde las competencias varias del Estado hasta las últimas municipales. Cada uno tiene su competencia. Estos parques, durante 40 años, nunca han tenido un consejo rector.

Es decir, la comunidad energética también se ha echado, de alguna manera, en su mochila..., el conseguir que se coordinen por nosotros. Es decir, otro de nuestros mantras es: “cuando se hable de La Graciosa, ustedes tienen que llevarse bien”. Peléense con lo que quieran de otros asuntos, de nacionalidad; es decir, cuando se habla de La Graciosa hay que crear un grupo de las distintas administraciones.

Y eso con el *Clean and Air* nos funcionó. Es decir, dentro del proyecto pedimos la colaboración para presentarlo en las distintas instituciones y ahora tenemos lo que llamamos un equipo de transición, que es algo etéreo; no le queremos dar forma oficial, y donde la relación con técnicos y políticos es bastante buena y bastante fluida. Es decir, hemos procurado que sea una cosa divertida, que sea una cosa amena y que seamos todos respetuosos con los tiempos, y eso ha facilitado, por ejemplo, que cojas el teléfono y llames a distintas instituciones y todo el mundo te lo coja a la primera. Eso es normalmente imposible.

En el *Clean and Air* ahora entramos en el asesoramiento de movilidad y en el asesoramiento de residuos, y al final los hemos mezclado los dos, porque el de movilidad era muy grande para el tiempo del que disponíamos, y dijimos: ¿por qué no hacemos la movilidad de los residuos? Es decir, desde la planta de compostaje que hay aquí, apretar la basura para llevársela en balanzas, hasta los vehículos, hasta la barcaza que las lleva para allá, ver cómo podemos electrificar todo ese movimiento con las placas solares y luego ya también entrar en el tema puro de residuos, de cómo gestionar eso.

Y ahí vamos avanzando, muy conscientes de los avances, porque hace pocos años teníamos una escombrera brutal y un basurero brutal donde se quemaba la basura, y eso todavía no ha desaparecido. Es decir, vamos pasito a paso.

Luego entramos en otro proyecto que es más importante, ICONIC se llama, y ahí sí hay ya financiación. Es un proyecto que cuenta con siete millones de euros; nosotros estamos manejando una cifra de 300.000 euros, pero que básicamente lo que nos ha permitido es tener una persona liberada. Es decir, tenemos ahora, durante tres años, una persona muy bien formada en distintos aspectos. Nosotros le llamamos la navajita suiza perfecta, porque nos ayuda en todo. Entonces eso es un salto; es decir, de personas, de grupos que trabajábamos en nuestro tiempo -yo estoy jubilado, pero soy el único-, y en el ICONIC eso ha sido un salto brutal.

Y en el ICONIC una cosa que tenemos ya financiada, es decir, está conseguida ya, es una pequeña desaladora solar.

También, cuando todo esto empezó, resulta que teníamos en la escuela del pueblo -como dice el amigo Michael, de Perú-, aquí pusieron una instalación en la escuela, pero que se quedó ahí, con diversos problemas con Endesa. No hablemos de Endesa porque se nos va la

reunión. Diversos problemas con Endesa. Quedaron en que esa planta solar, que tiene su capacidad, 24 kW, vamos a conseguir conectarla con la instalación de la desaladora y poder tener lo que nosotros llamamos nuestra fuente del pueblo.

Es decir, eso en La Graciosa es algo impensable hace poco, y con esa fuente del pueblo también podremos quitarnos de encima todas las garrafas de plástico y crear comunidad alrededor de ella. Una de las cosas en las que estamos insistiendo muchísimo es que nos hemos ido dando cuenta de que más importante que conseguir energía para la comunidad es conseguir comunidad, comunidad de la energía.

Es decir, todo va a pasar por ahí, absolutamente todo va a pasar porque consigamos ser una comunidad, cada vez más comunidad, cosa que es una de las versiones que más se están perdiendo en este mundo, en cualquier lado, desde El Congo, hasta Perú, hasta Madrid, hasta cualquier parte.

Entonces estamos con eso. También ahora, dentro del proyecto ICONIC, hay otras cosas muy interesantes, por ejemplo: de las 20 casas estas ya podemos empezar a tener una prueba, con técnicos cualificados y demás, de cómo hacer un pequeño mercado, un probatorio de cómo hacer un pequeño mercado, de cómo gestionar esas 20 viviendas ya de forma común, que es una cosa que teníamos que tratar.

Tenemos también otro proyecto que es ya para la movilidad, los gemelos digitales, que llaman.

Estamos todo el día aprendiendo, porque te sale cada palabrota, cada cosa y cada innovación por ahí que hay que ir viviendo. Somos bastante gente, muy distinta en el grupo. Yo soy quizás la parte más social, soy el viejito del barrio, y me encargo un poquito de que las cosas humanamente vayan bien, que es el fondo fundamental para que lo demás surja.

Y luego está la otra pieza, que es nuestro sueño y por la que ya estamos hablando y negociando, que es crear lo que llamamos el *grill* del pueblo.

Es decir, con todas las instalaciones públicas -esto ya es vincular a lo público y animar a lo público-: colegios, canchas deportivas, todo lo que hemos ido encontrando por ahí, echarlas, conectarlas y crear una red al margen de Endesa, al margen de la red pública; una red interior propia que sirva de seguridad, que servirá de seguridad y que servirá también para usar sus excedentes, entre otras cosas, para lo que ya también vamos avanzando: ya la desaladora definitiva.

La gran jugada, digamos, si esto sale, sería ese *grill* conectado para tener agua buena y luego ya, poco a poco, empezar también los vecinos, uno por uno, a ir haciendo sus casas.

Tenemos muy buenas azoteas aquí en La Graciosa; son casas normalmente terreras, con algunas casi 200 metros de azotea, y cada casa puede ser una bomba de energía.

La mía en concreto, tengo seis placas nada más y sobra, sobra la luz con una fuente que va para Endesa. Esas cosas reconducirlas más o menos con el tiempo.

Y básicamente eso. Tenemos algún mantra, como que “primero hay que descabronizar el mundo para después descarbonizarlo”; es decir, primero tenemos nosotros que descabronizarnos, y eso también va en mantras en relación con instituciones y con todo el mundo.

Y aunque suene a broma, es algo serio, porque no vamos a descarbonizar nada si no nos descabronizamos primero. Y estamos tan encabronizados como descabronizados, y ahí lo dejo.

Tengo una nota por aquí delante por si le sirve de curiosidad o de anécdota.

Antes de empezar con todo esto, cuando me lo propusieron -esto ya es personal-, yo sabía que a la edad que tengo, si me metía en esta historia, ya era la vida; es decir, mi jubilación. Estaba en mi proceso de meditaciones profundas, en mi bola, porque ya me lo merecía. Lo había dejado para viejo y hacer fotos de las olas, que me apasionan. Algún día les enseñaré las colecciones que tengo por ahí. Tengo un pequeño barquito con el que me la juego haciendo fotos cuando hay temporales; es precioso.

Este es un muy buen sitio de surf.

Y entonces lo primero que pensé es: ¿por qué no funcionan las cosas nunca? ¿Por qué aquí, en Canarias, con dos universidades, estamos en Europa, democracia, dinero por todos lados, una juventud preparadísima por todos lados, te encuentras cada pibe, cada piba, con un nivel que no te lo puedes imaginar, que para mis tiempos era absolutamente impensable?

¿Por qué estas cosas no están hechas ya?

Entonces empecé a entrevistarme con gente, con el poquerío de Canarias, porque por el precedente mío en mi vida conozco mucha gente, ¿no? Y al final la conclusión a la que llegué es que hay un mar de agravios, que todo el mundo está agraviado con todo el mundo: en las instituciones, en los equipamientos interdepartamentales, en los propios... Tú no me diste la licencia, yo no te di esto; tú te colaste aquí...

Y entonces lo hablamos, lo hablamos seriamente y lo hablé con los compañeros, y la conclusión fue que, o conseguíamos nadar sobre el mar de agravios, y si te mantienes arriba del mar de agravios, nada te hunde, porque es tan exceso que es imposible que haya

gravedad que te puedas meter ahí. Ahora, como trinques el más mínimo, ya estás perdido, ¿no?

Y es difícil mantener esa calma. Entonces el mar de agravio y la descabronización van muy parejos. Y es verdad que a veces puedes parecer hasta imbécil, a veces puedes parecer hasta imbécil, porque hay momentos y motivos en los que te pueden mirar y no te cabreas, ¿sabes? Pues, colega, pues no sé, ahí estamos.

Así que ese es el sueño: desagaviarnos, descabronizarnos, tener nuestra fuente del pueblo - yo le llamo la fuente misteriosa-. Sé que si esa fuente nos la traen, vendrán muchas más cosas detrás que no nos podemos imaginar. Y ese grill, que es más que nada una invitación a los públicos a que tomen su papel también, ¿no?, que no sea solo de ciudadanos.

Y podría estar hablando ahora de lo divertido que está siendo esto y de lo apasionante. No paramos, es una locura, no paramos de la noche a la tarde, no paramos. Es un sin fin.

Y si está por ahí todavía, como siempre hago: Nuria, Nuria, energía bonita, tierra bonita, mujer bonita. Ha sido nuestra maestra, mi maestra, y sin ella habiéramos tenido muchos déficits, porque luego hay otros debates, como pueden ser las comunidades *fake*, las comunidades no *fake*, quiénes son los guays, quiénes son los no guays. Y a nosotros, en Lanzarote, de alguna manera ya nos hemos visto metidos ahí en un medio.

Las instituciones con las que no me quiero pelear tienen una parte de un estilo de hacer. Gracias a que estuvimos nosotros aquí, La Graciosa quedó aparte de eso. Si pactamos con las instituciones, La Graciosa no; La Graciosa vamos a ser de esas, entre comillas, puras.

Que, bueno, también somos golfillos, ¿no?, pero puros.

Y nada, es decir, ahí estamos. No sé, el nombre de comunidad energética pues salió, porque da la electricidad por medio y todas estas cosas, pero tampoco hemos tenido nunca claro cuál es la definición, de la misma manera que Europa tampoco tiene clara ni qué es ni a dónde va.

A veces, con los proyectos europeos, lo decimos: es decir, no sé si cuando acabemos este proyecto Europa, tal cual la conocemos, existirá, ¿no? Y cada día que pasa me voy convenciendo más, y es más fácil tener la fuente que que Europa siga siendo Europa dentro de cinco años.

Les quería comentar que contamos también, afortunadamente: hace tres años el Gobierno de Canarias encargó al ITC un plan de descarbonización de la isla. Son mogollón de tochos, por lo cual tenemos todos los datos técnicos habidos y por haber sobre las posibilidades de La Graciosa, el estudio de la propia red Endesa.

Es decir, tenemos ahí mucha información. Una de las cosas que primero empezamos a hacer es recopilar toda la información necesaria para la isla y luego, de la experiencia de las 20 casas que están aquí, de ese experimento, también tenemos acumulada un mogollón de información. Sabemos, minuto a minuto, lo que puede ser lo que producen nuestros paneles durante todo un año seguido, por poner un ejemplo nada más.

Es decir, esa parte de la información la tenemos acumulada.

-Muchas gracias.

4. Nuria Albet – Energía Bonita · La Palma Renovable

-A continuación, damos paso a Nuria Albet, presidenta de la Cooperativa Energética Energía Bonita. Coordinadora de La Palma Renovable. Doctora en Física y Bionanotecnología e impulsora del Festival “La Buena Energía”. Una de las voces más sólidas en la transformación energética ciudadana en Canarias.

-Hola, no sé si se va a escuchar bien porque tengo el internet un poco mal. ¿Me escuchan bien? Está lloviendo muchísimo aquí en La Palma. Aquí, de repente, está cayendo, pero bueno, lo vamos a intentar. Esta introducción me parece un poco demasiado, pero gracias por la introducción y también por todas las aportaciones hasta ahora porque me hacen el camino realmente muy fácil.

Yo creo que entre explicar las comunidades energéticas, experiencias de fuera, sinergias, maravilloso, lo bueno y lo malo de una comunidad energética... Entonces quizás lo que me queda hacer es explicar un poco el proceso concreto que se hizo aquí en La Palma, porque también una de las creencias que tenemos es que el mar de agravios no pasa porque sí: pasa porque sí, por lo menos con las pequeñas de la gente que se va enfadando, pero después también hay una realidad de un sistema que está dedicado a enriquecer a unas pocas personas, que al final hay muchos intereses, y lo que estamos haciendo va en contra de muchos de esos grandes intereses.

Entonces, para nosotras, nuestro objetivo claro es, por una parte, descarbonizar la isla, conseguir que sea 100 % renovable, pero además hacerlo de otra manera, de otra forma, de otro tipo de economía que sirva para el planeta y para las personas; no que sirva para enriquecer solamente a unos pocos. Y en eso nació ya hace más de 10 años: empezó el

movimiento ciudadano, porque al final yo estoy... mi cara está aquí ahora, pero al final somos muchas personas en La Palma durante muchos años que han ido aportando.

Y se generó un movimiento ciudadano desde la Plataforma por un Nuevo Modelo Energético, que dijo: ya basta. Está absurdo lo que estamos haciendo. En La Palma tenemos solamente 10 % renovable en la electricidad; si contamos todas las energías, todavía menos. Y además es muy absurdo porque tenemos, le llamamos la cafetera, una central térmica que genera la electricidad, el 90 % de la electricidad, de propiedad de una gran empresa multinacional, que lo que le importa es generar dinero, básicamente. Tenemos el mismo problema con las redes eléctricas. Si están tan mal también es porque está dentro de un sistema de lucro, que es que son las empresas las que quieren ganar dinero. No está en su centro que la gente viva bien y sin tener impactos en el planeta.

Entonces, desde el inicio, estamos hablando del oligopolio, había un cambio de modelo energético, un cambio de cultura energética. Y dentro del cambio de cultura no significa solamente cambiar la energía, cambiar la tecnología, sino también cambiar la forma de ver el mundo. Pensar en el ahorro energético, en la eficiencia y todo eso, no solamente poner paneles y molinos por todos lados, sino hacerlo con sentido común.

Un poco el retorno al sentido común sería el resumen de lo que estamos intentando hacer. Entonces, desde el inicio, este movimiento ciudadano escribió lo que se llamó el Manifiesto del Electrón, porque aquí, en La Palma, en 1893, se puso en funcionamiento la primera central hidráulica de Canarias, que se llamaba El Electrón. Y en reconocimiento a ese hecho histórico, se hizo el Manifiesto del Electrón, que decía eso: queremos que La Palma sea 100 % renovable, pero que sea de propiedad y gobernanza de la gente de la isla.

No queremos que vayan grandes empresas, planten molinos por todos lados y se lleven los beneficios, sino que tenemos que decidir nosotras, desde aquí, cómo hacerlo y que los beneficios se queden aquí. Y en todo eso se hizo una ruta por la soberanía energética por toda la isla. Los 14 ayuntamientos de la isla -lo he comentado-, la isla tiene 14 municipios, unos 80.000 habitantes, un poco más grande que La Graciosa, pero en realidad es curioso, porque La Graciosa está justo al otro lado de Canarias y son opuestas en muchas cosas también.

Aquí tenemos agua y tenemos muchas montañas; La Graciosa es al contrario. Entonces, precisamente por eso, es curioso también, porque los retos son muy diferentes. Aquí no estamos hablando de desaladora, estamos hablando de otros retos, pero los retos sociales yo creo que son muy parecidos.

Los tecnológicos realmente son algo diferentes, pero los sociales son muy parecidos. Entonces, en ese momento, cuando se estuvo haciendo la ruta, los 14 ayuntamientos firmaron, todos los partidos políticos firmaron que estaban de acuerdo con esta historia que

estamos planteando. Por un momento nos pareció que todo el mundo quería avanzar en el sentido común, y en ese momento, desde el Cabildo Insular de La Palma, se puso dinero para que el proyecto La Palma Renovable naciera.

Y ahí empezamos a trabajar desde la ciudadanía organizada con el Cabildo Insular. Esto también es una forma interesante, que desde el activismo: no solamente decir no a esto, no a ello, y criticar a las administraciones públicas, sino buscar maneras prácticas para conseguir los objetivos, que son los mismos para todo el mundo, y estar trabajando, colaborando con las administraciones públicas.

Desde ese momento han pasado muchísimas cosas. Hemos estado trabajando con muchos temas, temas de pobreza energética, porque al final esto es una realidad muy dura también. Hay muchísima gente que no puede mantener su casa a temperatura adecuada.

Muchos dramas, y cada vez no van a menos; al contrario. Problemas en cuanto a vulnerabilidad, el derecho a la energía... cada vez son más complicados. Y en ese camino, de las muchas cosas que hemos ido haciendo, un poco ayudamos a poner la semilla de la creación de la comunidad energética Energía Bonita.

Y ahí es donde nace, hace cuatro años, Energía Bonita, una cooperativa sin ánimo de lucro. Somos ya más de 270 personas aquí en la isla, que parece poco, pero realmente el cooperativismo no está muy extendido y somos de las cooperativas de consumo más grandes de toda Canarias. Y ahí estamos peleando.

Tenemos ocho instalaciones de autoconsumo colectivo ya terminadas en las cubiertas, aunque -y aquí también, cuando Ginés dijo, podríamos hablar ahora de Endesa- sí, de Endesa y del resto de problemas burocráticos, no, porque tela. Ahora mismo tenemos tres de ellas funcionando y conectadas.

Una que esperemos pronto, porque justamente esta semana hemos firmado los contratos con las personas que quieren, socias de alrededor que quieren consumir de esa instalación. Y yo creo que viene... a ver, crucemos dedos, que empiece a funcionar. Y después tenemos cuatro más esperando papeles, burocracia, historias, que siempre estamos así.

Todo es muy, muy, muy lento y muy desesperante. Pero como mínimo, de vez en cuando van pasando cosas y esto nos da un poco de energía para que venga abajo: un poquito más, un poquito más, y así vamos avanzando. Yo siempre digo también que los paneles es lo que se ve.

Y es muy curioso, porque yo llevo toda la vida en el activismo, cambiando el modelo económico, pero también energético. Y en muchos proyectos que hacíamos éramos... yo siempre digo que son los...los frikis de siempre, es decir, los activistas más concienciados

que queríamos cambiar con la conciencia ya hecha. Pero la verdad muy energética es que al tener los paneles en medio del pueblo es mucho más fácil que la gente que no ha sido nunca activista, ni se ha sentido activista, se acerque.

Y ahí es cuando empiezan a pasar cosas muy interesantes. Hay retos también mucho más interesantes, evidentemente, porque de repente la diversidad es muy buena, pero también es más difícil de gestionar: gente muy diferente, con pensamientos muy diferentes y que vienen de historias muy diferentes. Pero para mí, yo creo que este es el valor más grande de lo que estamos haciendo: que estamos acercando esta otra manera de hacer a gente que nunca en la vida sabía qué era una cooperativa. Y vemos también cómo la gente se va cambiando: se pasa a la energética y después se pasa a la comercialización de energía.

De hecho, en un par de semanas tenemos un encuentro entre la Energética y FIARE, que es una cooperativa, un banco ético, porque hay gente que tiene interés también de irse cambiando. Una vez abren el cajón este de cosas sorprendentes, de empresas que no están ahí intentando estafarte, sino que eres copropietario de tus propias empresas que te prestan los servicios, por eso, pues, le gira la cabeza a mucha gente.

Y no solamente esto, sino que nosotros entendemos que lo que estamos haciendo, más allá de los paneles, sirve para aprender a ahorrar energía. Y de repente la gente también empieza a entender que poner un temporizador en el termoeléctrico de repente baja la factura. Seguramente te baja más la factura por eso que por estar conectado a la instalación fotovoltaica.

Y ahí la gente empieza a hablarse con otros y a aprender de este tipo de cosas. También puedo decir que tenemos muchísimo trabajo que hacer, porque la mayoría de nuestro tiempo lo pasamos intentando superar barreras burocráticas de cosas. Ojalá, ojalá, ojalá yo pudiera dedicarme más tiempo a esas cosas, que son las más divertidas y las más importantes.

Pero vamos intentando, vamos haciendo cosas. Y la gente también se va implicando poco a poco. Y después la otra parte, otra parte que yo creo que también es muy importante, que es la parte más de gobernanza: de aprender a estar en un espacio que trabaja lo común.

Porque muchas veces la mayoría de gente entiende la democracia como eso de ir a votar cada unos cuantos años entre un color verde, un azul, un rojo, un tal... que muchas veces no hay ni... no, no... mucha gente ni... cada vez más, ¿no? Los datos nos muestran claramente que cada vez más la gente no ve el sistema actual democrático como algo que funcione, especialmente los jóvenes, que es algo preocupante.

Yo creo que lo que estamos intentando hacer es democracia de verdad, en el sentido de que aprendemos, en grupo, a tomar decisiones, y además no de cosas abstractas, sino de cosas,

necesidades reales de la vida de la gente, que es la energía, la energía real que tenemos todas, ¿no? Entonces, tomar decisiones sobre eso la gente no lo ve como algo abstracto, sino como algo muy práctico en su vida. Y desde ahí, pues vamos aprendiendo otras cosas, ¿no?

Como, claro, decisiones que tenemos que tomar en la Asamblea, como qué interés ponemos al capital social voluntario de la cooperativa. De repente ahí es un debate que no es solamente un número, sino que, claro, ¿qué pasa si sube el interés? Si sube el interés, lo que significa es que hay más dinero de la cooperativa que va a pagar a la gente dentro de la cooperativa que tiene dinero, porque ha puesto dinero ahí.

¿Qué pasa con los que no tienen dinero? Que queda menos dinero para los que no tienen dinero, ¿no? Entonces, es un ejercicio de empezar a aprender a pensar en colectivo, que, por desgracia, en nuestra sociedad estas preguntas no están cerca de la mayoría de la gente, ¿no? El capitalismo lo que nos ha entrenado es a pensar solamente para uno mismo, porque la teoría que dicen es que el beneficio de cada uno mismo, sumado, hace el beneficio del total. Y esto sabemos claramente que no es así, porque esto es lo que está llevando un poco al desastre, ¿no?: haber perdido el aprender a pensar en lo común.

Entonces, bueno, son muchas cosas, muchas experiencias, muchas historias, ¿no? A mí me fascinan todas las historias personales que van saliendo, ¿no?, de estas transformaciones.

Pero, bueno, ahí estamos. Hay días que pensamos: ¿esto se nos cae? No puede ser, pero ya en cada espacio voy diciendo que no nos quitan los paneles. Ahora ya los tenemos en las cubiertas y a partir de aquí yo creo que ya tenemos una base para ir experimentando, ir avanzando y también ir compartiendo, ¿no? Y a mí me encanta que cada vez podamos ser más y me encanta ver aquí a Ginés, ¿no?, que nos tenemos cerca, pero también a otras comunidades, que poco a poco podamos ir cambiando nuestro pequeño rincón del mundo.

Y creo que lo dejo aquí, si hay alguien que te haga preguntas.

-Sí, bueno. Sí, le escuchamos, le escuchamos.

-Una pregunta fundamental que tiene que ver mucho con la desaladora. Nuria, ¿cuándo nos van a dejar pasar el agua para acá? ¿Por qué se la quedan toda ahí?

-Tenemos que hacer un debate en lo común, a ver si hablamos con ¿no?, con las nubes o quien sea, y les pasa un poco de agua.

-Felicidades por esas jornadas y ojalá les vaya todo fantástico. Qué envidia no podemos ver.

Ah, sí, claro, que esto no lo he comentado: que estamos en medio de un festival estos días. Empezamos el lunes pasado y termina el viernes de la semana que viene. Y es una de las

cosas que hacemos en La Palma Renovate, que es esto de intentar mezclar cultura con transición energética, cambio climático.

Se llama el Festival de la Buena Energía; si lo quieren buscar, el programa está ahí por redes. Y bueno, ahora, de hecho, ya hemos hecho varios encuentros. Mañana tenemos uno; la semana que viene nos queda una... El lunes vamos a hacer cine, que vamos a ver la peli... ¿Qué es la peli? ¿La han visto? Es buenísima. Es la historia inglesa de una mujer que normalmente se dedica a tirar torres eléctricas en su tiempo libre. Vamos a hablar también de salud planetaria. Vamos a tener una fiesta final con comida, con la dieta planetaria.

Vamos a tener aquí el esquema VAC, que son unos influencers que hablan de cambio climático. Así que, bueno, si alguien se pasa por La Palma, bienvenido, bienvenida.

-Nuria, a mí me habían dicho que las desaladoras son carísimas.

-Claro, el tema es que, evidentemente, desalar tiene un coste energético muy alto. Entonces, por eso decía, ¿no? Claro, en La Palma hay planes de hacer desaladoras que para nosotras no tienen sentido, porque La Palma tiene agua; lo que tiene son muchas pérdidas y, además, un modelo económico que lo que hace es producir muchos plátanos, que, como saben, muchos de ellos terminan tirados. Y, además, es un modelo económico que cada vez más los propios agricultores ven que no tiene sentido.

Entonces, para nosotras, no tiene... creemos que no tiene sentido la desaladora. Otra cosa es en La Graciosa, que es un sitio totalmente diferente: ellos no tienen otra que tener una desaladora. Ahora mismo el agua, lo que entiendo... a ver si entra Ginés otra vez, pero ahora mismo lo que entiendo es que a ellos el agua les llega por barco, que se genera en Lanzarote.

Que se genera en Lanzarote y se lleva en barco, entonces no tiene sentido energético tampoco. Entonces, yo creo que al final no hay una solución única, ideal para todo el mundo, sino que cada sitio tendrá su situación ideal.

- Muchas gracias.

5. Antonio Turiel – Instituto de Ciencias del Mar (CSIC)

-Continuamos con la intervención, en diferido, de Antonio Turiel, doctor en Física Teórica e

investigador científico del Instituto de Ciencias del Mar del CSIC. Antes de ayer, en Tenerife, grabamos su participación para esta jornada, donde reflexiona sobre decrecimiento, energía y límites.

-En el momento actual, la apuesta por el decrecimiento en los países del norte global, en los países más desarrollados, es algo simplemente inevitable. Nosotros no vamos a poder mantener los actuales niveles de consumo, que se basan en una extracción masiva de recursos, los cuales son cada vez más escasos, y al mismo tiempo en una situación de desequilibrio ambiental tan grave en la que ya estamos inmersos. En este momento, la producción de petróleo, que es la principal fuente de energía que se consume en el mundo y que supone un tercio de toda la energía consumida, está llegando ya a sus máximos posibles.

Se mantiene artificialmente, haciendo un gran esfuerzo por conseguir contentar a la mayoría de la población, pero vamos a entrar en una fase de declive muy pronunciada, que se va a intensificar de aquí al año 2030. Y esto va a generar, como ya está generando, problemas importantes, porque ya empieza a haber, por ejemplo, dificultades en el acceso al diésel, debido a que la producción de diésel ya está cayendo, aunque los problemas, de momento, se circunscriban sobre todo a América Latina y a África. El gas natural va a seguir un proceso semejante, prácticamente al mismo tiempo que el petróleo.

El carbón va a durar algo más; hasta el año 35 no esperamos que entre en su proceso de declive, y en cuanto al uranio, ya está en un proceso de declive. Con lo cual, estamos diciendo que las fuentes de energía que aportan el 85 % de toda la energía primaria consumida en el mundo van a entrar en los próximos años, y ya están entrando, en fases de declive muy pronunciadas, lo cual no quiere decir que desaparezcan, pero sí que cada vez van a ir dando un rendimiento menor: vamos a tener menos por año y va a ser cada vez más difícil hacer las cosas.

En este contexto, el cambio estructural es completamente inevitable, entre otras cosas porque nuestro sistema económico está orientado hacia un modelo de crecimiento continuo y hacia un modelo de hipermovilidad de personas y de materiales. En el contexto concreto de la movilidad, las tendencias de cara al futuro van a pasar forzosamente, en lo que a la movilidad individual se refiere, por modelos de compartición; por modelos, en el caso del vehículo privado, de *car sharing*, *carpooling* y otros mecanismos para conseguir que, de alguna manera, se optimice el uso de recursos y, en última instancia, en el largo plazo, está claro que lo que hay que hacer es una apuesta fuerte y decidida por el transporte público como troncal de las grandes distancias, complementado con un transporte privado, pero compartido -bueno, uno de estos modelos-, para las distancias cortas y para la distribución también en distancias pequeñas.

Lo que sí que está claro es que este modelo hiperacelerado, fosilista, de gran consumo y demás va a tener que cambiar, y el problema es que negarse a aceptar que este cambio se tiene que producir es algo que lo único a lo que nos puede llevar es a desajustes, a disfuncionalidades, eventualmente al colapso de servicios y a la incapacidad de mantenerlos, lo cual no va a hacer otra cosa que provocar más descontento y, en caso de no ser gestionado correctamente, nos puede llevar a la implantación de sistemas ecofascistas, en los que una minoría o una élite tiene acceso a los recursos y la mayoría es desposeída de ellos, y esta élite se mantiene en el poder de manera violenta y autoritaria.

Por eso insistimos: la alternativa correcta es la del decrecimiento, en el que lo que se pretende es una manera planificada y democrática, en la que hay una discusión en la que todos los actores relevantes participan y se decide cómo se va a gestionar el futuro en todos los aspectos que van a ser clave, que incluyen desde la producción de alimentos hasta la distribución, la movilidad y los servicios fundamentales: el agua, la sanidad, la educación, etc.

6. Elena Martín Fierro – Asociación Solidaridad Solar SOS · Educación Social

-Muchas gracias. Ahora tiene la palabra Elena Martín Fierro con la ponencia “De Río 92 a Belén 2025. Educación social, energía y ciudadanía”.

-Bueno, hay un montón de cosas que me encantaría preguntarles, pero bueno, después. Yo voy un poquito a introducir el tema de la movilidad, porque a mí me tocó conocer los coches eléctricos hace 35 años, pero con paneles solares en el techo y pequeños coches eléctricos. O sea, nada que ver con lo que se está vendiendo ahora, ¿no? ¿Se oye?

Yo les voy a introducir un poquito en el tema de la movilidad solar, porque a mí me tocó conocerlo hace 30 y pico años: el tema de la movilidad totalmente relacionada con la energía solar. O sea, yo vi en Suiza coches pequeños que tenían paneles solares en el techo, nada que ver con el modelo que el capitalismo está introduciendo, que es coches enormes para gente rica, para que la gente no pueda hacer nada, ¿no? Entonces, pues, les voy a contar una historia de cómo empezó todo esto. Les voy a compartir una presentación de cómo empezó todo.

Pues, de Río 92 a Belén 2005. Educación social, energía y ciudadanía. Es un honor compartir este espacio donde se encuentran la energía, la ciudadanía, la educación y la esperanza.

Hoy vamos a recorrer juntas y juntos un camino que no es solo tecnológico, sino profundamente humano: cómo democratizar la energía y cómo recuperar el protagonismo ciudadano en la transición ecológica. Pues, las fortalezas, las debilidades y las acciones dentro de un enfoque ecosocial.

Quiero comenzar recordando tres elementos esenciales: nuestra fortaleza interior, que es esa conciencia profunda que entiende que somos parte de la Tierra, que eso lo tenemos todas y todos; nuestra debilidad, que se llama la posverdad: dar lo que es mentira como si fuera verdad; y la manipulación informativa que desactiva el compromiso social. Y nuestra acción, que consiste en convertir esa conciencia interior de que somos parte de la naturaleza en educación ecosocial transversal, que conecte energía, movilidad, cultura y ciudadanía, como están haciendo en el Festival de La Palma. Les doy un inicio narrativo.

Mi camino comenzó literalmente en un sendero en Anaga, en 1989. Yo vivía en una comunidad autosuficiente, con huertas, con cabras y gallinas. Y cada vez que llegaba, que iba a Santa Cruz para conseguir el trigo, que era lo único que cultivábamos, pues siempre me encontraba en el sendero un coche abandonado.

Entonces yo siempre pensaba: aquí comienza la civilización. El elemento del coche era como lo más duro para mí de la forma de vida del siglo XX en ese tiempo. Ese contraste entre naturaleza y cultura marcó una visión de que la energía no es solo técnica: es territorio, es cuerpo, es paisaje y es identidad.

Entonces, desde el arte como lenguaje del conflicto y del silencio. Yo estudiaba Bellas Artes e intenté comprender esa tensión entre naturaleza y tecnología. Entonces, por ejemplo, construí una escultura como un ave cubierta de plumas pegadas con petróleo, que era una imagen del conflicto que entonces había en la Guerra del Golfo.

Y aprendí que el arte es también un lenguaje del silencio, capaz de decir lo que no se puede decir con palabras. Y ese lenguaje me acompañó toda la vida. El arte, la energía, la poesía y la educación siempre fueron parte de un mismo hilo.

Y bueno, para mí hubo una revolución silenciosa: en 1991 descubrí algo que me cambió el horizonte de mi vida, que eran los vehículos solares. Lo conocí a través de una revista e informándome a través de consulados. Llegué al sur de Francia, en Alsacia, y me vieron muy entusiasmada.

Entonces me llevaron en un coche solar a la frontera de Suiza, a Basilea, y resulta que allí había un proyecto de dos mil pequeños coches con paneles solares en el techo. Y estaba la primera fotolinera de Europa, en Basilea. Había autobuses, guaguas, con paneles solares en el techo.

Y bueno, era movilidad sin ruidos, sin humos y sin jerarquías de poder. Entonces allí me dijeron una frase que nunca ha dejado de ser la encrucijada de lo que es la movilidad: que el 90 % de los trayectos que hacemos en coche -estoy hablando del vehículo privado; por supuesto que el vehículo público es el mejor, pero estoy hablando del vehículo privado- los realiza una sola persona y dentro del casco urbano. Entonces estamos derrochando 120 caballos para algo que podemos hacer con 7 caballos.

Pero de esto no se habla: no se habla ni en las universidades, no se habla ni en la tele, no se habla ni en las películas. O sea, lo tenemos que nosotros cargar en silencio, como tantas soluciones como las que ha dicho Nuria, de ese efecto pedagógico que tiene formar parte de una cooperativa, sabiendo que los intereses propios perjudican al que menos capital tiene. Esas cosas son básicas; en cambio, no se hablan, no se hablan en los currículums educativos.

Y esta es la foto de lo que existía en el 91: eran coches pequeños porque el 90 % de los trayectos los hacía una sola persona. O sea, estamos hablando de movilidad urbana y de energía compartida, porque eran comunidades energéticas. O sea, los postes de recarga estaban conectados a centrales solares, o sea, a cubiertas solares.

Entonces, bueno, a partir de ahí fue una medio pesadilla.

En el cuadro de la derecha vemos que este es un cuadro de la Dirección General de Tráfico y vemos que esta es la totalidad de coches eléctricos matriculados en España. Entonces ahí vemos 1993 y vemos uno, y ese uno era el nuestro. Y claro, estábamos totalmente solos, con un discurso que no se podía hacer en ese momento, porque ibas a las administraciones, se entusiasmaban y, a la semana siguiente, ya estaban con caras largas porque no iba a llegar a ningún lado, porque no interesaba.

Estábamos en pleno bloqueo tecnológico de los coches eléctricos, que han estado durante un siglo bloqueados -voy un poquito rápido-, bloqueados a través del sistema de patentes. Las homologaciones las realiza el Ministerio de Defensa, en este caso en España, a través del Instituto Técnico de Navegación Aeroespacial- INTA, que está en Madrid, y ahí fue donde nos metimos en el 92 con esta campaña, con cartas de todas partes. Era una campaña internacional de música para el silencio, que hicimos con las universidades de Chile y de Tenerife, de Londres, y teníamos cartas de muchas administraciones y de muchos lados, y todo el dossier de Suiza.

Entonces me filtraron información extraoficial, que era que una compañía rusa, la Lada Ibérica, había homologado un coche que no iban a comercializar. Era un modelo que yo estaba buscando, que me había dicho un periodista alemán en esa época que funcionaba muy bien, porque no había modelos de coches eléctricos: estaban totalmente bloqueados.

Los coches eléctricos existen: en el año 1913 había 30.000 coches eléctricos en Estados Unidos, y después pasó toda la Segunda Guerra Mundial, se bloquearon por completo y, a través del sistema de patentes, no solo han bloqueado los eléctricos, sino los de aire y otros que son más eficientes aún. Pero ahora mismo, aunque sea, tenemos los eléctricos, y nos han dado elefantes de coches para personas ricas, como diciendo: cuidado, que aquí los ricos tenemos el control.

Y esto no es así, porque un coche eléctrico es muy fácil de construir, y más fácil todavía es que funcione con energía solar. Y lo peor de todo es que la batería del coche eléctrico puede almacenar la energía descentralizada de las casas, de las viviendas. De hecho, ahora se está desbloqueando el sistema de *vehicle to grid* (V2G), que en CERES se tocó en la formación de comunidades energéticas, que es que la batería del coche, que es de última generación, puede almacenar una semana de la energía de los paneles solares.

¿Por qué? ¿Y por qué han retrasado tanto la comercialización de los coches eléctricos? Yo llevo 30 años observando, observando a las petroleras, o sea, preguntándome y observando. Esto se ha retrasado porque la gente está dispuesta a invertir en paneles solares, pero no está dispuesta a invertir en baterías porque son caras. Pero la batería del coche es una batería que puede almacenar la energía solar y la gente sí invierte dinero en coches, y por eso no interesan los coches eléctricos, por eso se han retrasado tanto.

O sea, llevo observando este motivo desde hace tres décadas.

Bueno, entonces, en ese tiempo nació la asociación. Fue un reclamo del Ministerio de Industria como para que fuéramos más formales, porque teníamos que hacer un plan de viabilidad. Yo estaba estudiando Bellas Artes y tuve que dejar mi carrera para hacer el plan de viabilidad para las administraciones, para que después, al final, no hicieran nada. Porque al final es que lo tuvimos que comprar nosotros, porque las administraciones no pusieron un euro, en ese tiempo pesetas, ni siquiera para el concurso que en principio lo habían aprobado.

Bueno, pues este fue el primer coche eléctrico de España. Tú ahora le preguntas al GPT y te dice: no, es que la empresa no sé cuánto los tenía de prueba. En ese tiempo había muchos coches eléctricos, pero todos estaban de prueba: no les ponían la matrícula de la Dirección General de Tráfico; es decir, no daban permisos de comercialización.

Entonces, esta fue la Cumbre de la Tierra de Río 92, en la que presentamos la primera campaña de promoción mundial de vehículos electrosolares, que era este concurso.

En el Foro Global dimos una conferencia que se llamaba “El auto electrosolar, una realidad actual”, a la que entonces asistió el presidente de Chile. Después fuimos a Chile y la dimos en el Instituto de Ecología de Chile, pero ustedes imagínense: eso en el año 92. O sea, no

había coches eléctricos comercializados. Solamente existía ese proyecto pionero en Suiza y había *rallies* en Australia, pero nadie conocía el proyecto de Suiza.

Y bueno, estamos viendo que ahora, hoy, que se clausura la Conferencia de las Partes, el número 30 de la COP, ya están diciendo: bueno, por fin 80 países dicen que los combustibles fósiles son el origen del problema. Esto es luchar contra el dinero, porque toda nuestra economía está basada en el petróleo.

Entonces, pues, el dinero paga psicólogos, paga películas, paga producciones. O sea, es luchar contra todo lo que se puede pagar con dinero. Al final nosotros mismos editamos un casete de todo ese resultado del concurso, que al final no apoyaron, y pusimos un casete de testimonio. Y bueno, gracias a esa campaña cultural nos dieron información extraoficial, ¿no? Todo esto lo cuento en un libro que se llama *La larga espera de los coches renovables*.

Esto fue cuando lo presentamos, que era como si fuera ciencia ficción, ¿no? Un coche solar... Bueno, a ver, nosotros le poníamos los paneles solares en el techo, pero al coche había que hacerle un cambio para que esos paneles pudieran funcionar en el coche. Pero nosotros lo que estábamos diciendo era que la energía tenía que ser solar. O sea, es que no tiene sentido en los postes de recarga que se están haciendo; encima las petroleras están haciéndose con ellas, que es lo más triste de todo. Las administraciones públicas no están haciendo lo que tienen que hacer, que es democratizar la energía a través de fotolineras.

Por ejemplo, en Tenerife la única fotolineras que hay está dentro del recinto privado de la Universidad de La Laguna. Eso no es democratizar la energía, porque solo lo pueden usar los profesores de la universidad. O sea, tiene que estar en la calle, como este coche estuvo en la calle, ¿no?

Entonces, pues, sí: en ese tiempo decían: dentro de 10 años habrá miles de coches solares. O sea, es una pesadilla, ¿no?, como ustedes saben que es la energía descentralizada.

Y, bueno, esto fue con la Asociación Tinerfeña de Amigos de la Naturaleza, y recuerdo que en ese tiempo el entonces presidente de ATAN dijo una cosa que después se cumplió, ¿no?: que el vehículo eléctrico más eficiente sería un patinete. Imagínate patinetes eléctricos con la gente moviéndose. O sea, eso no pesa nada, apenas está consumiendo la energía de un pequeño chasis ahí, y eso es más eficiente, al fin y al cabo, que cuatro ruedas.

Pero, bueno, ya sabemos: las mujeres, por la seguridad, por los niños... también los hombres, pero las mujeres tenemos bastante inseguridad en la ciudad, desgraciadamente, y un chasis chiquitito parece que no, pero sirve mucho, ¿no?

Esta fue la prensa canaria en esa época, y ahí ya empezó la pesadilla, porque es que las administraciones no nos dejaron ni poner paneles solares en la casa para enchufarlo.

Entonces yo al final digo: pero es que no tiene sentido que yo lo enchufe a la red eléctrica y a Endesa, porque las emisiones difusas de los tubos de escape van a la central térmica. No tiene sentido ninguno tener un coche eléctrico sin energía solar descentralizada, porque las eólicas son muy eficientes, pero sabemos que están en manos de grandes fortunas, ¿no?

Y, bueno, esto fue un congreso que se hizo en el año 94 en Madrid, que fue enorme. O sea, lo hicieron en la Casa de Cristal, lo inauguró el Príncipe Felipe, y fueron un montón de empresas petroleras y tal, y se estaba hablando de la transición energética en movilidad. (Curiosamente, yo no supe hasta décadas después, ya con internet, que el INTA pertenecía al Ministerio de Defensa. Entonces pude entender por qué las realidades estaban enteradas de todo esto. De hecho, en 1992 Alfonso de Borbón nos escribió porque quería organizar un rally solar de Sevilla a Almería.).

Entonces fueron allí con sus vehículos de prueba: sus coches híbridos, sus coches eléctricos que estaban allí. Hay un libro que se llama *La guerra secreta del petróleo*, que en el año 68 ya estaban diciendo que querían lanzar el Ford con un modelo eléctrico, que se iba a lanzar en esa década. O sea, los coches eléctricos estaban entonces completamente bloqueados.

Y allí iban todas las empresas con sus coches eléctricos prototipos. Entonces, claro, nos invitaron y fuimos con la asociación. Y claro, al decir que en Santa Cruz de Tenerife estaba funcionando un coche eléctrico matriculado... La mesa redonda, yo recuerdo ese momento porque fue terrible: empezaron a mirarse unos a los otros. O sea, ¿cómo salió del sistema de homologaciones?, ¿cómo se pudo homologar?, ¿cómo pudo homologarse? Se cerró la mesa redonda y se clausuró el congreso. No se hizo ninguna edición más. Fue terrible; para mí fue terrible.

Al final se lo vendí al Instituto Tecnológico de Energías Renovables para que, aunque sea, lo cargaran con los molinos, y lo tuvieron allí encerrado 10 años, como un monito de feria: no se lo enseñaban a nadie cuando el coche estaba matriculado, que esa es la cuestión.

Bueno, pues el mensaje que cambió todo fue esto: “el 90 % de los trayectos de coche los realiza una sola persona y dentro del casco urbano”. Y de ahí nació un cuento pedagógico que se llama *La ciudad de los caballos y los semáforos*, porque es como que cada coche tiene 120 caballos, arrastra a una persona y los caballos están relinchando porque tienen semáforos y están totalmente estresados, y por eso los caballos no quieren vivir en las ciudades.

Bueno, entonces aquí salió entonces, con la LOGCE, el 1993 quisimos hacer un proyecto de educación ambiental urbana, pero eso: que solamente había un coche eléctrico en España y lo que queríamos era la energía solar para la movilidad y una movilidad eficiente, o sea, racional.

La educación como puente de transición energética. Pues tenemos, por un lado, las instituciones y los monopolios, porque las instituciones están con los monopolios. Muchas veces hay contenidos que no se dan por los intereses corporativos, las políticas centralizadas.

Está la ciudadanía acrítica, que está desinformada, y por la falta de participación. Entonces hay como un abismo entre lo que es la ONU, lo que es la Unión Europea -que quiere ahora que la ciudadanía se haga con la energía a través de la figura de las comunidades energéticas, hacernos con la energía, porque puede ser hasta energía fósil, pero que la ciudadanía se haga con la energía; esa es la idea de la Unión Europea y la idea de la ONU-, pero es que la ciudadanía ha estado viviendo con un modelo en el que no tiene crítica ninguna.

Entonces, las competencias socioeducativas para la transición energética podrían ser la mediación, la participación ciudadana, la investigación-acción, la planificación y gestión de proyectos, la comunicación ambiental y cultural, y aplicadas a fotolineras, a comunidades energéticas y a educación para movilidad. Eso es un reto que tenemos ahí.

Entonces, en la asociación lo que estamos haciendo son los Conciertos por el Clima, que es como una manera holística de ver el tema de la energía, de aplicar el sentido común y el sentido artístico que tienen todas las personas, a través de la música, de la poesía.

Y bueno, ya está. Entonces solo había un coche y una idea que nadie podía autorizar.

7. Lukas Reichel – Som Mobilitat (Barcelona)

-Continuamos con Lukas Reichel, de la cooperativa Som Mobilitat (Barcelona), responsable de la coordinación de la infraestructura tecnológica y la red europea.

Un referente en movilidad sostenible compartida y comunitaria.

-Hola. La movilidad no es para el fin de semana. Si a lo mejor tienes que ir al trabajo o tienes algo importante que hacer, tiene que funcionar. Entonces necesitamos tecnología, y tiene que funcionar bien, y tiene que ser... tiene que haber mucha automatización. Si no, no es viable, es el tema.

Y claramente lo he mencionado: las energías renovables. Hoy intentamos colaborar siempre que podemos con productores de energía que aportan a los coches también, bien sea

renovable. También es importante, claro, que las energías no son solo las que usamos para mover el coche.

También hay mucha energía cuando producimos los coches, y ahí es algo muy distinto. Si queremos hacer la transición energética con coches privados eléctricos, la energía que necesitamos para producir todos estos coches... Y cuando usamos coches compartidos, sean muchos menos, se dice que por cada coche compartido se sustituyen unos entre 12 y 14 coches de propiedad.

A lo mejor es más por urbanizaciones o ciudades; en el mundo rural el tema es distinto. ¿Qué más? El servicio en sí es bastante simple. Queremos ofrecer al socio o a la socia una experiencia muy, muy fácil: que cuando se necesita un transporte se puede localizar el vehículo, se reserva, todo, todo se articula, se abre y se conduce.

Y también la factura al fin del mes, o hay diferentes formas; también hay de prepago, de prepago mensualmente. De hecho, esto ha cambiado recientemente. Se hace así.

También hay que mencionar que esto es como el servicio público, que está para toda la gente que se hace socia de la cooperativa, que con una aportación de 10 euros se hace socia y pueden usar los mismos coches públicos. Después tenemos otras ofertas para comunidades cerradas, sean municipios pequeños o comunidades energéticas. También ya tenemos unos cuantos que tienen un coche exclusivamente para sus socios o los ciudadanos que viven en este municipio, y también con ellos mismos hay mucha más flexibilidad con los precios.

Se pueden decidir unos precios para esta comunidad que funcionen bien en este contexto de esta comunidad, porque cada situación es un poco diferente. El tipo de uso de los vehículos, las distancias... no es lo mismo un vehículo en Barcelona, que normalmente se usa el fin de semana o para encargos puntuales, que normalmente el día a día de la movilidad está cubierto por un transporte público, que en un pueblo pequeño en el Pirineo, que el coche, claro, tiene otra función. No hay una oferta de transporte público tan amplia y para nosotros es muy importante que nos adaptemos a las situaciones y pongamos un servicio que tenga sentido en esta localidad, y lo diseñamos conjuntamente con los focos locales del territorio.

Esto también es la gran fuerza de un proyecto así, de cooperativo. También muchas veces hablamos de esto: es una bala, es un coche.

No es solo esto, no es solo llegar y tecnología. Hay mucho más. Es complejo.

Después de siete años todavía estamos aprendiendo cómo hacer esto bien. Es mucho más complicado de lo que habíamos imaginado al principio. Solo quiero mencionar temas de mantenimiento también.

Si los coches tienen que ir al internet, tienen fallos. Con dos coches no es mucho, pero actualmente tenemos 130 coches para los socios y unos 30 o 40 más en grupos cerrados. Y claro, hay que gestionarlo de manera eficaz. También es importante la atención a los usuarios, que es lo que para las usuarias es importante, y es un 24/7, porque se usan siempre, y hay que ser creativa para encontrar fórmulas de cómo, con un pequeño equipo, se puede gestionar esto, también con la electricidad.

Seguro, mantenimiento... Esto también es un reto de comunicación, de explicar a la gente que se están gastando tal coche que va ahora, que normalmente no se cuenta todo. Está la automatización, el parking, no es solo la gasolina.

Si se suma todo, uno se puede asustar de cuánto gastamos en coches, en coches particulares.

Estoy explicando un poco. Son tres vías en donde nos dirigimos a los socios individuales o familias, digamos, organizaciones, empresas, entidades y administraciones locales. Y lo importante aquí es que no es fácil, especialmente en el mundo rural, hacer un proyecto viable, porque no hay mucho... no se puede poner cinco coches y automáticamente esos coches se usan durante la semana y el proyecto es viable. No, no. Esto es más difícil.

Y para hacerlo viable, lo que hemos visto es que solo funciona si buscamos estas ofertas. Vimos que la colaboración entre todos los actores en un pueblo o en un sitio es clave. Y esto incluye empresas locales que, por ejemplo, pueden reducir sus coches de empresa y usar puntualmente coches compartidos; incluso ponen sus coches todos a compartir cuando la empresa está cerrada.

Municipios también, que usan esos coches entre semana para sus viajes. Trabajamos también con hospitales, por ejemplo, que usan los vehículos para servicios de desplazamiento para el personal sanitario. Y después se pueden hacer combinaciones que, al final, hacen que estos vehículos sean rentables y se pueda crear una oferta a los ciudadanos que normalmente no podría existir. Ninguna empresa de las grandes va a ir a pueblos pequeños y ofrecer esto, pero conjuntamente con los actores se puede hacer.

También se necesita gente que cuide los vehículos, sean empresas o individuales locales, porque no podemos justificar desplazamientos por pequeñas cosas y no sería muy eficaz ni ecológico. En esto tenemos que trabajar juntos. Desde el principio era nuestra misión, digamos, y ahora se está empezando a hacer realidad: queremos conectar, crear muchas comunidades, los servicios, muchas comunidades en Cataluña compartiendo, digamos, los

costes de la estructura general, de la tecnología, de los servicios centrales, de los seguros. Cuanto más crecemos, más fácil es negociar las condiciones.

8. José Ignacio Delgado Martínez – AMPECAN · Lanzarote

-Continuamos con José Ignacio Delgado Martínez, vicepresidente de AMPECAN, la Asociación para la Movilidad Personal y Ecológica de Canarias, con sede en Lanzarote. AMPECAN impulsa el uso de vehículos ligeros, seguros y eficientes, promoviendo una movilidad más humana, accesible y sostenible en las islas.

-Buenas tardes.

Nuestra asociación comienza a gestarse en el año 2019, cuando un grupo de usuarios de vehículos de movilidad personal empezamos a reunirnos al observar el crecimiento progresivo de este tipo de movilidad en Canarias. A comienzos de 2020 decidimos formalizar la creación de la asociación ante una realidad muy clara: el aumento de usuarios iba acompañado de una gran desinformación sobre el uso adecuado de estos vehículos y de una falta de legislación clara, tanto a nivel estatal como en el ámbito de muchos ayuntamientos.

Desde entonces comenzamos a trabajar activamente. En una primera etapa nos constituimos como asociación y, posteriormente, nos integramos en la Federación Nacional de Vehículos de Movilidad Personal. A partir de ahí iniciamos una labor constante de comunicación con los distintos ayuntamientos de Canarias, solicitando reuniones, presentando propuestas y trasladando sugerencias, ya que en muchos casos no existían ordenanzas municipales adaptadas a la realidad actual.

Debemos señalar que algunos ayuntamientos sí han mostrado interés y, actualmente, existen en Canarias ordenanzas de movilidad ya aprobadas con la participación de AMPECAN. Sin embargo, en otros municipios nuestras propuestas han sido ignoradas, sin llegar siquiera a producirse reuniones para valorar las necesidades reales de los usuarios.

A día de hoy todavía existen numerosos ayuntamientos que no cuentan con ordenanzas de movilidad adecuadas y que tampoco han incorporado nuestras aportaciones, a pesar de que consideramos fundamental que sean los propios usuarios quienes participen en el diseño de estas normativas, ya que son quienes conocen de primera mano las necesidades reales.

En el ámbito estatal, la legislación sobre los vehículos de movilidad personal continúa evolucionando y, a partir del próximo año, entrarán en vigor nuevas regulaciones y exigencias. No obstante, nos preocupa que tanto desde la DGT como desde muchas administraciones locales siga priorizándose el vehículo privado frente a un desarrollo claro y decidido de otros modelos de movilidad más sostenibles dentro de los núcleos poblacionales. En Canarias, además, existe una problemática importante de congestión del tráfico, sin que se observe una apuesta firme por alternativas de movilidad.

Desde AMPECAN, pese a estas dificultades, seguiremos trabajando, dialogando con las administraciones y defendiendo una movilidad más segura, sostenible y adaptada a la realidad actual.

Muchas gracias a todas y todos.

9. Claudia Andrea Holtzeker y Gene Del Toro Martín – Primeras usuarias del cuatriciclo AMI eléctrico (Tenerife / Milán)

Finalmente presentamos el vídeo de Claudia Andrea Holtzeker y Gene del Toro Martín, primeras usuarias en Canarias y en Milán del cuatriciclo AMI eléctrico, compartiendo sus experiencias ciudadanas y cotidianas sobre movilidad ligera y eficiente.

Proyectamos su intervención.

Cuatriciclos urbanos y movilidad cotidiana.

-Descubrir otra forma de moverse: experiencia pionera con el Citroën AMI en Tenerife

Claudia Holtzeker (Santa Cruz de Tenerife)

-Soy Claudia y tengo un AMI. Considero que es una maravilla tener este tipo de coche. Me enamoré de él en Italia cuando, un día, paseando, lo vi. Le saqué fotos y le dije a mi hijo: "Averigua qué es esto". Dos meses más tarde ya lo tenía aquí. Lo tuve que encargar; vino desde Barcelona.

Fue el primero que hubo en la isla de Tenerife. De esto han pasado ya más de tres años y estoy feliz con él.

Es un coche que llama muchísimo la atención. No sabes si va o viene, pero hay algo que tengo claro: protejo mucho el medio ambiente con este tipo de coche. Me ha pasado de

todo. Hay gente que me saca fotos; otros, cuando voy conduciendo, me graban; otros, cuando estoy saliendo de un parking, me dicen: “¿Qué es eso?”. Yo les digo: “Es un AMI. Cómprase uno, porque es maravilloso”.

-Tendencias urbanas y movilidad eléctrica ligera: de Tenerife a Milán

Genesaret Del Toro (Milán, Italia)

-Buenos días. Les voy a contar un poquito sobre mi experiencia usando el coche Citroën AMI. Yo, como diseñadora de moda, sé que las tendencias suelen venir de las grandes ciudades. Mi experiencia fue que yo estaba viviendo en Tenerife y todavía el Citroën AMI era inexistente. Había tres modelos, cuatro como mucho, y entonces a mi madre se le ocurrió comprarlo.

Al principio me chocó demasiado. Es un modelo muy rompedor en cuanto a estética. Era el centro de atención de todas las miradas cuando me paseaba por las calles de Tenerife. No había una sola persona, ni un solo minuto, en que alguien no se parara a mirar el coche con curiosidad, tocara a la persona de al lado y señalara el coche diciendo: “Mira, mira, qué coche tan extraño”.

Y conducirlo, la verdad, fue una experiencia increíble desde el primer día. Porque, además de sentir que estás llevando un coche completamente novedoso, el coche es completamente silencioso, porque es eléctrico. Y es una maravilla el hecho de no tener que pagar gasolina y poder recargarlo gratuitamente en los puntos de carga de Santa Cruz de Tenerife. Fue una de las cosas más maravillosas de conducirlo en la ciudad.

Para mi sorpresa, al cabo de unos meses me fui a vivir a Milán, y resulta que este coche está de moda allí. En una calle te puedes encontrar tres o cuatro. Es una pasada, está por toda la ciudad. Y entendí que esto es una tendencia que va a llegar a Canarias. Así que, si no tienes ya el tuyo, estás tardando, porque es lo más cómodo y lo ideal para una persona que vive en la ciudad.

Te lo llevas a todos lados, lo aparcas en cualquier sitio. Mejor que una moto, porque estás cubierta. Estoy completamente enamorada del Citroën AMI.

Además, en Tenerife, cuando estaba allí, tuve experiencias muy bonitas. Por ejemplo, un niño pequeño, curioso, se acercó y, con el padre observando desde lejos, me dijo: “¿Pero qué es este coche? ¿Lo puedo tocar?”. Y lo miraba muy sorprendido. Me preguntó si era un coche de verdad o no. Y para mí esas anécdotas... Recuerdo que también abrí y cerré la ventana y él, solo con sus manitas...

Para mí esas anécdotas de contacto con la gente las llevo en el corazón. Por eso, conducir un Citroën AMI no es solamente conducir: es toda una experiencia que te aporta felicidad y relación con los demás, una relación positiva. Así que el AMI hay que conducirlo.

-Relato simbólico / pedagógico

Movilidad y metáfora urbana: La ciudad de los caballos y los semáforos

Elena Martín Fierro

-Había una ciudad donde los caminos parecían no tener fin. En ella, la vida giraba alrededor de los caballos. Pero no caballos reales, sino máquinas que consumían aire y hacían ruido. Caballos enfurecidos que arrastraban chasis enormes, casi siempre con una sola persona dentro.

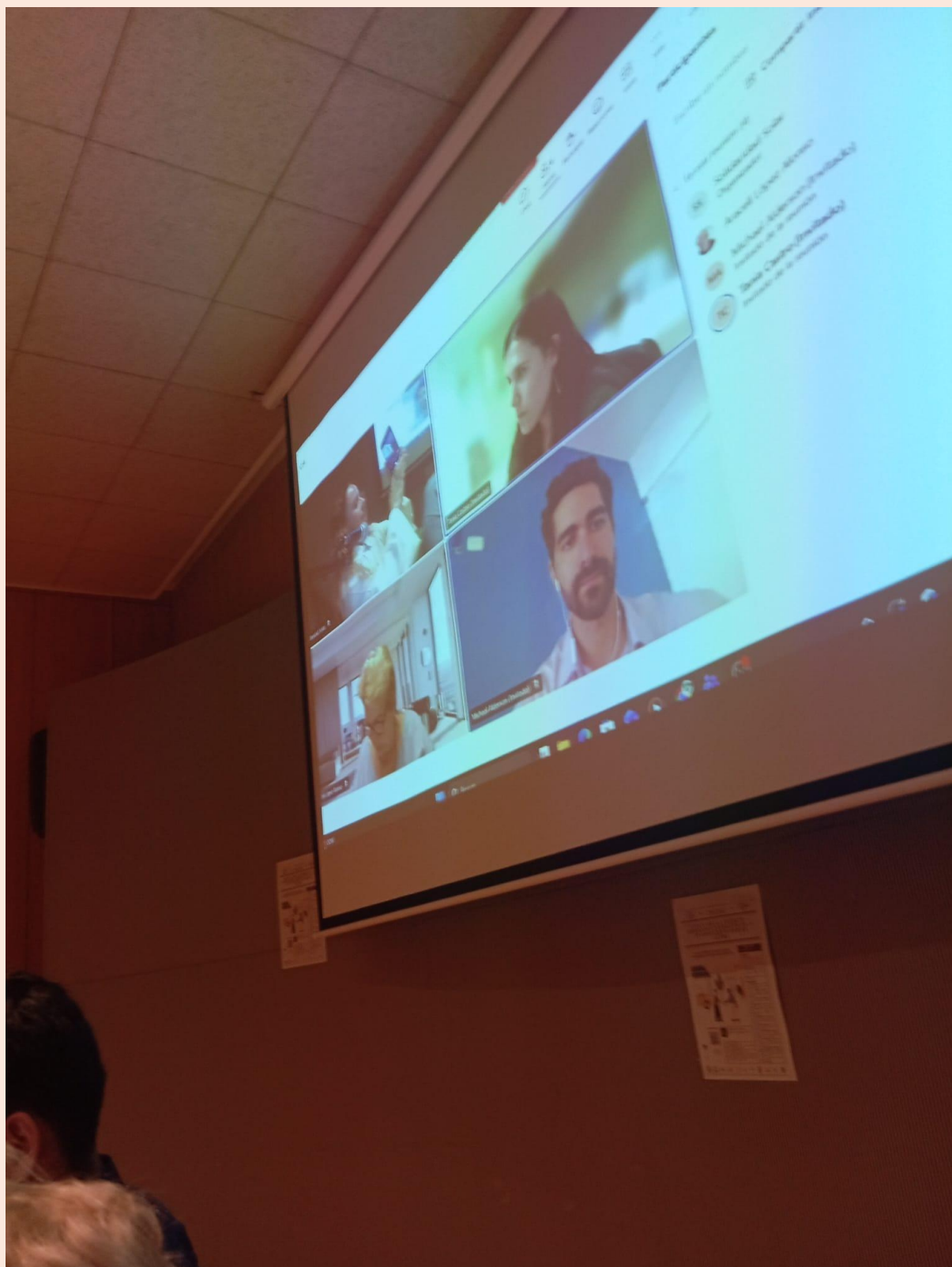
Lucía, una joven como cualquiera, se preguntaba: “¿Por qué tanta fuerza para mover tan poco? ¿Por qué usar 120 caballos para un trayecto que podía hacerse con 7?”. Un día decidió mirar la ciudad con otros ojos. Imaginó caminos tranquilos, vehículos ligeros, aire limpio. Imaginó ciudades hechas para las personas, no para los caballos.

Y aunque el cambio fue lento, un pequeño pony vegetariano apareció en su vida. Un vehículo pequeño, eficiente, sin relinchos. Uno que no necesitaba comerse el aire para avanzar. Ese pequeño cambio abrió preguntas nuevas.

¿Y si la ciudad pudiera ser más humana? ¿Y si movernos no tuviera que ser un acto de fuerza, sino de cuidado?

Hoy, como Lucía, muchas personas comienzan a imaginar otra forma de recorrer la ciudad. Y aunque los viejos caballos sigan relinchando, cada gesto cuenta. Cada gesto es también un camino nuevo.

Anexo fotográfico – Fiesta de la Energía 2025



Sesión online proyectada durante las Jornadas Energéticas



Mesa de trabajo y moderación de las jornadas -





IV Concierto por el Clima.

La música como lenguaje común para acompañar la reflexión energética, el cuidado del territorio y la acción colectiva.

*Documento final de las Jornadas
“Fiesta de la Energía – Comunidades Energéticas y Movilidad del Sol”
Clausura COP30 · Tenerife · 21 de noviembre de 2025*



Organiza:
Asociación Solidaridad Solar SOS