

LA LEY DE CAMBIO CLIMÁTICO Y TRANSICIÓN ENERGÉTICA: EL INICIO DEL LARGO CAMINO HACIA LA NEUTRALIDAD CLIMÁTICA ANTES DE 2050

13 de mayo de 2021

La Ley de Cambio Climático y Transición Energética, aprobada hoy tras prácticamente un año de tramitación parlamentaria, puede considerarse como un aceptable punto de partida en el largo camino que queda por delante para alcanzar la descarbonización plena de nuestra economía antes de 2050.

Aunque ha recibido críticas por su falta de ambición, y es cierto que tiene aún un amplio margen de mejora, esta ley sienta unas bases para poder hacer frente a la emergencia climática en los próximos años.

Desde Climate Strategy, ECODES, Instituto Internacional de Derecho y Medio Ambiente, Fundación Renovables, SEO/BirdLife y Transport & Environment, creemos que el proyecto de ley ha sido objeto de mejoras durante su tramitación parlamentaria. Nos congratulamos de haber contribuido a ello con una serie de propuestas de enmiendas que presentamos a todos los grupos parlamentarios del Congreso, las cuales fueron registradas como propias por diversos partidos (Compromís, Más País-Equo y ERC, en mayor medida, pero también por PSOE, Partido Popular, Unidas Podemos, Ciudadanos, Bildu o Teruel Existe) y defendidas durante las discusiones posteriores hasta su aceptación definitiva.

En ese sentido, entre las propuestas de mejoras que habíamos planteado y se han conseguido introducir en la Ley de Cambio Climático y Transición Energética, destacan principalmente:

- Incorporar los informes del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC) de las Naciones Unidas como nuevo principio rector que regirá todas las actuaciones derivadas de esta ley y de su desarrollo.
- Obligación de ciertas empresas de elaborar y publicar un plan de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero que deberá contemplar un objetivo cuantificado de reducción en un horizonte temporal de cinco años, junto con medidas para su consecución.
- La integración del grado de alineación con los objetivos climáticos del Acuerdo de París en base a escenarios futuros debe añadirse al informe que el Banco de España, la Comisión Nacional del Mercado de Valores y la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones deben realizar cada dos años, en el ámbito de sus respectivas competencias, para evaluar el riesgo de cambio climático en el sistema financiero y energético.
- El Operador del sistema eléctrico, el Gestor Técnico del sistema gasista y la Compañía Logística de Hidrocarburos (CLH) deberán informar al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico sobre el grado de alineación de sus actividades con el Reglamento de Taxonomía de la UE [Reglamento (UE) 2020/852].
- Se mantiene la obligatoriedad de que los municipios de más de 50.000 implementen Zonas de Bajas Emisiones (medida que previamente habíamos logrado que fuera incorporado al texto original) y que esto se haga “antes de 2023” en vez de “no más tarde de 2023” como decía el texto original.
- Se logra incrementar de 50 kW a 150 kW la potencia de los puntos de carga a instalar en las gasolineras de mayor volumen de ventas.

- Se establecen medidas dirigidas a estimular el suministro eléctrico en buques atracados.
- La prohibición de la minería del uranio en España.
- Se mantiene la prohibición de nuevos proyectos de exploración y explotación de hidrocarburos en todo el territorio nacional (terrestre y marítimo).
- En temas de protección de la biodiversidad frente al cambio climático y a los impactos de la transición energética, entre otras cuestiones, se tendrá que establecer una zonificación que defina zonas de sensibilidad y exclusión a las energías renovables por su importancia para la biodiversidad, conectividad y provisión de servicios ecosistémicos y se incluirán en los planes o instrumentos de gestión de los Espacios Naturales Protegidos y espacios de la red Natura 2000 un apartado sobre adaptación de los mismos al cambio climático.

Por otro lado, lamentamos que no se haya aceptado incluir:

- Un nuevo artículo para que el Gobierno elaborara presupuestos de carbono de carácter quinquenal para establecer la senda que permita alcanzar los objetivos a 2030 y la neutralidad climática antes de 2050.
- Que el Comité de Personas Expertas de Cambio Climático y Transición Energética fuera independiente de influencias políticas y empresariales y que contara con presupuesto propio y una estructura, composición y funciones definidas en la Ley para quedar fuera de cualquier control gubernamental, como se refleja en todas las leyes climáticas de nuestro entorno.
- Adelantar a 2035 la fecha de prohibición de los coches de combustión. La fecha que se contempla la ley a ese respecto, 2040, es incoherente con el objetivo de lograr la descarbonización de la economía española a más tardar en 2050, ya que la vida media de los coches en España ronda los 15 años.
- Incrementar de 50 kW a 150 kW la potencia de los puntos de carga a instalar en las gasolineras de mediano y pequeño volumen de ventas.
- Evitar dar prórrogas a las concesiones de explotación de hidrocarburos cuyos actuales permisos caduquen antes del 31 de diciembre de 2042 (fecha límite fijada por esta ley para el fin de la explotación de hidrocarburos en España).
- Que la Secretaría de Estado de Presupuestos y Gastos a través de la Dirección General de Presupuestos informe sobre la alineación de los Presupuestos Generales del Estado (en porcentaje) con la taxonomía (según el Reglamento de Taxonomía de la UE) en los ámbitos de Fomento, Industria, Agricultura, Territorial, Transición, Economía y Empresa, Ciencia y Exteriores e otros que pueda tener un impacto significativo en la consecución de objetivos climáticos.
- La obligación de incluir el grado de alineamiento con las metas climáticas del Acuerdo de París basado en escenarios futuros en los informes sobre integración del riesgo del cambio climático que deben hacer las entidades cuyos valores estén admitidos a negociación en mercados regulados, entidades de crédito, entidades aseguradoras y reaseguradoras y sociedades por razón de tamaño.
- En temas de protección de la biodiversidad frente al cambio climático, no se ha aceptado que las Comunidades Autónomas aprueben un plan de conectividad de su territorio que asegure la adecuada conectividad de los espacios protegidos ni que el Estado elabore un catálogo español de especies altamente vulnerables al cambio climático que incluya todos aquellos taxones o poblaciones animales o vegetales silvestres cuya principal amenaza sea el cambio climático y requieran medidas específicas para evitar su declive o su extinción.

En los próximos meses, seguiremos trabajando para que lo plasmado en esta ley no se quede en el papel y que su desarrollo reglamentario sea el óptimo, así como para tratar de fomentar sus líneas de acción positivas y frenar o minimizar las erróneas (por ejemplo, dejar, en el Artículo 13, la puerta abierta al uso de combustibles sintéticos de origen renovable en el transporte por carretera, una opción altamente costosa e ineficiente).

Así mismo, promoveremos, en la próxima revisión, prevista en 2023, el mayor incremento posible de los objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, energías renovables y eficiencia energética establecidos en el Artículo 3. Para ello, se tiene que establecer con rapidez el

nuevo comité experto previsto en la ley, para que el Gobierno cuente con recomendaciones objetivas y basadas en el conocimiento a la hora de revisar los objetivos al alza.

FIN DE COMUNICADO

Para más información:

- Peter Sweatman, Presidente de Climate Strategy, al 91 576 4837.
- Cristian Quílez, Policy Officer en ECODES, al 699 664 950.
- Javier Sánchez Castro, responsable de comunicación del Instituto Internacional de Derecho y Medio Ambiente (IIDMA), al 913 086 846.
- Ismael Morales, Director de Comunicación de Fundación Renovables, al 605 256 472.
- David Howell, Responsable de Clima y Energía de SEO/BirdLife, al 676 508 613.
- Carlos Bravo, Policy Expert de Transport & Environment, al 626 998 241.

Declaraciones

Peter Sweatman, Presidente de Climate Strategy: *"Hay empresas españolas líderes dentro de los grupos de mejores prácticas mundiales en la carrera hasta cero neto emisiones, y por eso la obligación legal de elaborar y publicar los planes de reducción de emisiones, objetivos cuantificados junto con medidas para su consecución beneficiaran esos líderes y ayudaran a los demás".*

Cristian Quílez, Policy Officer en ECODES: *"Satisface saber que, tras cinco años desde su anuncio, España cuenta finalmente con una Ley que aborde la actual emergencia climática a la que nos estamos enfrentando. Sabemos que el proceso ha supuesto un gran esfuerzo para el Gobierno, los grupos parlamentarios y toda la sociedad civil que, cómo en el caso de ECODES, han trabajado haciendo propuestas y visibilizando esfuerzos para crear el mejor texto legal posible. Sin embargo, causa decepción la escasa ambición y concreción del articulado relativo al sector del transporte y la movilidad. Consciente del gran paso que supone para el futuro, y aunque es un gran avance, dar un impulso al gas y derivados como combustibles o establecer una fecha que es demasiado tardía para la prohibición de venta de vehículos de combustión interna son ejemplos que muestran cierta insuficiencia para conseguir la descarbonización del sector dentro de los plazos establecidos".*

Ana Barreira, Directora del Instituto Internacional de Derecho y Medio Ambiente: *"La Ley que hoy se aprueba es una Ley marco en muchos aspectos ya que requiere la adopción de nuevos instrumentos normativos para su aplicación tan urgente. Desde IIDMA trabajamos intensamente para que el Comité de personas Expertas en Cambio Climático estuviera bien definido en esta Ley así como el establecimiento de presupuestos de carbono, ambos mecanismos de gobernanza esenciales. Como ha señalado recientemente la Agencia Europea de Medio Ambiente, los esfuerzos para abordar el cambio climático a nivel nacional pueden ser más eficaces si se cuenta con marcos de gobernanza sólidos y con organismos consultivos que funcionen bien y cuenten con los recursos necesarios."*

Ismael Morales, Director de Comunicación de Fundación Renovables: *"Desde que el Proyecto de Ley se envió a las Cortes el día 20 de mayo de 2020, empezamos a trabajar en analizar el contenido y proponer mejoras y enmiendas para tener una ley ambiciosa, fuerte y de gran calado normativo que nos permitiera liderar la lucha contra el cambio climático a nivel europeo. Revisando su articulado y las enmiendas aprobadas, no podemos sino reflejar una desilusión objetiva al observar las carencias, que podían haber sido subsanadas, perdiendo así otra oportunidad para hacer una reforma profunda del marco legal y de seguir un camino que difícilmente podremos recuperar hacia la creación de un futuro sostenible. Esperamos que se subsane en la revisión prevista para 2023".*

David Howell, Responsable de Clima y Energía de SEO/BirdLife: *"SEO/BirdLife celebra esta ley como un hito importante en España. Llega con retraso y su contenido es insuficiente en algunos aspectos, pero parece el mejor resultado posible dada la situación política actual en España y las inercias de su economía. Entre muchas tareas prioritarias ahora, se debería asegurar que el despliegue de la energía renovable se centra en las zonas de menos sensibilidad ambiental: todavía es demasiado poco habitual ver placas solares en las ciudades y zonas industriales y centros comerciales. La ley establece un nuevo comité experto, figura que ha jugado un papel fundamental en los anuncios de otros países de acelerar la descarbonización, como Alemania y el Reino Unido. El Gobierno de*

España no debería tener miedo a un 'amigo crítico' parecido, con un papel independiente y fuerte y los recursos necesarios para hacer su trabajo. El Gobierno debería aclarar estas dos cuestiones urgentes con un real decreto y el comité experto debería empezar a funcionar antes de terminar el año".

Carlos Bravo, portavoz de Transport & Environment: "Pese a que el sector transporte es el que más contribuye al cambio climático en España, con casi un 30% del total de emisiones de gases de efecto invernadero en 2019, la Ley de Cambio Climático y Transición Energética no ha dado a este sector la importancia debida. No hay mención alguna a la movilidad cero emisiones en el transporte pesado de mercancías ni una apuesta decidida por los combustibles cero emisiones en el transporte marítimo. Un grave error de la ley es abrir la puerta al uso de electro combustibles en el transporte por carretera, por ser ésta una opción muy ineficiente y costosa. Entre los aciertos, valoramos muy positivamente la obligación de implementar zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2023, pero es importante que se desarrolle una normativa estándar de lo que estas zonas deben incluir para que su aplicación sea homogénea y eficaz".