

Ante la remisión al Senado del texto de la Ley de Cambio Climático y Transición Energética, desde ECODES manifestamos la siguiente posición:

1. Nos alegramos de que, tras cinco años desde su anuncio, España cuente finalmente con una Ley que aborde la actual emergencia climática a la que nos estamos enfrentando.
2. El proceso ha supuesto un gran esfuerzo por parte del Gobierno, de los grupos parlamentarios y de toda la sociedad civil que, cómo en el caso de ECODES, hemos trabajado haciendo propuestas y visibilizando esfuerzos para crear el mejor texto legal con la finalidad de impulsar la descarbonización de nuestra economía.
3. Lo acordado en la Ley supone un avance considerable sobre nuestra realidad actual. Pero estamos ante una emergencia climática, tal y como declaró el Consejo de Ministros en 2020. Por ello, consideramos que la Ley debería haber sido **más ambiciosa** en determinados aspectos.
4. En 2023, **la Ley obliga revisar**. Uno de los puntos más esperanzadores es que se recoja esta obligatoriedad. El proceso de revisión previsto nos permitirá reforzar y acelerar o corregir, pero siempre aumentando la ambición del texto actual.
5. En relación **al transporte y la movilidad**, nos causa decepción la escasa ambición y concreción del articulado relativo a este sector. Conscientes del gran paso que supone para el transporte y la movilidad del futuro, reconocemos que es un gran avance, aunque claramente insuficiente para conseguir la descarbonización del sector dentro de los plazos establecidos.
 - Es incongruente el impulso que la Ley da al gas y derivados como combustibles - excluyendo el hidrogeno verde- cuya producción y uso contribuyen negativamente al cambio climático y pone en riesgo la salud de los ciudadanos.
 - Generalizar las soluciones sobre combustibles alternativos a todos los sistemas de transporte es un coladero tecnológico que dificulta una descarbonización rápida de los medios de transporte que ya cuentan con tecnologías desarrolladas para lograrlo, como es la electrificación del transporte por carretera, la movilidad urbana y el ferrocarril.
 - Es ilógico que no se establezca en 2035 la prohibición de vehículos que no sean de cero emisiones si se quiere lograr la descarbonización en 2050.
 - Nos reafirmamos en el acierto y avance que supone el despliegue de zonas de bajas emisiones a todos los municipios de más de 50.000 habitantes, aunque consideramos que debería incluir aquellos de más de 20.000 habitantes o un cronograma de implementación temporal a largo plazo para todos los municipios.
 - Aunque sea parcialmente, valoramos positivamente las incorporaciones en relación a la adopción de medidas para fomentar la sostenibilidad en el transporte de mercancías y los desplazamientos al trabajo.
 - Es muy necesaria y positiva la puesta en marcha de un portal de información sobre la disponibilidad de infraestructura de puntos de recarga público a nivel nacional, con el consiguiente compromiso para su puesta en marcha.
 - El incremento hasta los 150 kW de potencia de las instalaciones de recarga para vehículos mejora el planteamiento inicial, aunque consideramos que su delimitación

a las principales estaciones suministradoras es un error que provocará desigualdad territorial, fruto de su concentración en las zonas de mayor actividad económica.

- Reiteramos nuestra apuesta por elevar hasta los 150 kW la potencia de la infraestructura de recarga pública a instalar en toda la red viaria por los sujetos obligados que establece la Ley.
 - Valoramos positivamente la inclusión del suministro eléctrico para uso de los buques atracados en la red de puertos, de igual forma que el acceso viario y ferroviario a los mismos y a aquellos de las provincias de interior.
 - A pesar de incluirse en una disposición adicional, creemos firmemente que España debe apostar por el transporte ferroviario de mercancías y pasajeros como pilar para la descarbonización y vertebración del territorio nacional por igual. Por ello, consideramos que esta Ley no le concede la importancia adecuada, aunque se ampare en su futuro desarrollo en la Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte.
6. En materia de **eficiencia, rehabilitación energética, autoconsumo y pobreza energética**, la ley supone un importante avance. Celebramos la inserción de algunas de nuestras propuestas de enmiendas como:
- La necesidad de hacer especial hincapié en los edificios habitados por personas en situación de vulnerabilidad a la hora de impulsar el uso eficiente de la energía, la gestión de la demanda y el uso de energía renovables, para garantizar que la transición energética no deja a nadie atrás.
 - La elaboración de un Plan de Rehabilitación de Viviendas y Renovación Urbana para cumplir con los indicadores del PNIEC y de la ERESE.
 - La introducción de las energías renovables en la rehabilitación de viviendas, fomentando así el autoconsumo, las instalaciones de pequeña potencia, la calefacción y refrigeración cero emisiones. Ello es, sin duda, en un gran paso en la descarbonización de nuestros edificios.
 - La modificación de Ley de Propiedad Horizontal para facilitar y flexibilizar las instalaciones de autoconsumo en las comunidades de propietarios.
 - La reforma del sector eléctrico que impulse la participación de los consumidores en el mercado eléctrico y el acceso a sus datos de energía y los mercados locales.
7. No obstante, son muchos los aspectos que no se han contemplado. En este sentido, echamos en falta:
- Una clara referencia al derecho a la energía y al impulso de la Estrategia Nacional contra la Pobreza Energética aprobada hace dos años.
 - El establecimiento de mecanismos que fomenten la rehabilitación de viviendas en alquiler, habitadas en muchas ocasiones por colectivos con bajos recursos económicos, o la reforma fiscal para que las ayudas de rehabilitación no computen como ingreso en la declaración de la renta para colectivos vulnerables.
 - Medidas que impliquen u obliguen a las comunidades autónomas y las entidades locales a la elaboración estrategias y planes de rehabilitación con objetivos concretos e indicadores de seguimiento para su evolución posterior, dado que son las que tienen mayores competencias en materia de vivienda y edificación.
 - Un objetivo de hogares con autoconsumo en 2030 o, al menos, una mención explícita a la relevancia de las comunidades energéticas.

- Un mayor compromiso ejemplarizante, tanto en objetivos de mejora como en plazos, para la rehabilitación energética de los edificios de propiedad pública en cualquier nivel de la Administración.
8. En relación a la **consideración del cambio climático en la seguridad y la dieta alimentaria**, recogida en el artículo 22, la propuesta debería haberse enmarcado en un concepto del sistema alimentario más amplio, incluyendo aspectos que vinculasen la alimentación con el cambio climático.
 9. En cualquier caso, valoramos positivamente la introducción de alimentos frescos, de temporada y con un ciclo corto de distribución en los contratos de la Administración General del Estado y los organismos y entidades dependientes de ésta.
 - No obstante, estimamos necesario un mayor grado de ambición para trabajar de la misma manera con otras administraciones.
 - Confiamos en que tanto las administraciones autonómicas como municipales sigan el mecanismo recogido en la Ley e introduzcan este tipo de alimentos en sus contratos.
 10. Celebramos la introducción del artículo 23, que **vincula la salud pública con el cambio climático**. Trabajar desde todas las administraciones en la mejora del conocimiento, la prevención, reducción y evitación de los riesgos en la salud pública asociados al cambio climático, es de importancia capital para nuestra sociedad.
 11. Desde ECODES seguiremos trabajando en una doble vía: acelerar al máximo la aplicación de la Ley recién aprobada, con un desarrollo normativo que concrete algunas afirmaciones demasiado genéricas, y seguir reclamando aquellas [medidas que en su momento propusimos](#).