

**PROPUESTA DE ENMIENDAS AL  
PROYECTO DE LEY DE CAMBIO  
CLIMÁTICO Y TRANSICIÓN  
ENERGÉTICA**

Septiembre 2020

En este documento se recogen propuestas de enmiendas de la Fundación Ecología y Desarrollo (ECODES) al proyecto de Ley de Cambio Climático y Transición Energética.

Las siguientes enmiendas son adicionales a las presentadas, en otro documento aparte, junto con otras siete organizaciones ambientales. ECODES suscribe en su totalidad las recogidas en el documento consensuado con dichas entidades.

## Formato empleado para las propuestas de enmiendas

Enmiendas de eliminación: texto a eliminar en rojo y tachado
Enmiendas de sustitución: texto a eliminar en rojo y tachado y texto a añadir en azul y subrayado
Enmiendas de adición: texto a añadir en azul y subrayado

**PROPUESTA #1**

<b>Artículo 2. Principios rectores</b> <b>Apartado g)</b>	
<b>Enmienda de adición</b>	
<b>Texto propuesto por el Gobierno:</b>  g) Protección de colectivos vulnerables, con especial consideración a la infancia.	<b>Propuesta de enmienda:</b>  g) Protección de colectivos vulnerables, con especial consideración a la infancia <u>y mayores.</u>
<b>Justificación:</b>  La crisis sanitaria del COVID19 ha puesto de manifiesto al extraordinaria fragilidad y vulnerabilidad del colectivo de mayores.	

## PROPUESTA #2

<b>Artículo 3. Objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, energías renovables y eficiencia energética.</b>	
<b>Apartado 1</b>	
<b>Enmienda de adición</b>	
<b>Enmienda de sustitución en letras a), b), c) y d)</b>	
<b>Texto propuesto por el Gobierno</b> <p>1. Se establecen los siguientes objetivos nacionales para el año 2030 al objeto de dar cumplimiento a los compromisos internacionalmente asumidos y sin perjuicio de las competencias autonómicas de ejecución:</p> <p>a) Reducir en el año 2030 las emisiones de gases de efecto invernadero del conjunto de la economía española en, al menos, un 20% respecto del año 1990.</p> <p>b) Alcanzar en el año 2030 una penetración de energías de origen renovable en el consumo de energía final de, al menos, un 35%.</p> <p>c) Alcanzar en el año 2030 un sistema eléctrico con, al menos, un 70% de generación a partir de energías de origen renovable.</p> <p>d) Mejorar la eficiencia energética disminuyendo el consumo de energía primaria en, al menos, un 35%, con respecto a la línea de base conforme a normativa comunitaria.</p>	<b>Propuesta de enmienda</b> <p>1. Se establecen los siguientes objetivos <b>mínimos</b> nacionales para el año 2030 al objeto de dar cumplimiento a los compromisos internacionalmente asumidos y sin perjuicio de las competencias autonómicas de ejecución:</p> <p>a) Reducir en el año 2030 las emisiones de gases de efecto invernadero del conjunto de la economía española en, al menos, un <del>20%</del> <b>23%</b> respecto del año 1990.</p> <p>b) Alcanzar en el año 2030 una penetración de energías de origen renovable en el consumo de energía final de, al menos, un <del>35%</del> <b>42%</b>.</p> <p>c) Alcanzar en el año 2030 un sistema eléctrico con, al menos, un <del>70%</del> <b>74%</b> de generación a partir de energías de origen renovable.</p> <p>d) Mejorar la eficiencia energética disminuyendo el consumo de energía primaria en, al menos, un <del>35%</del> <b>39,5%</b>, con respecto a la línea de base conforme a normativa comunitaria.</p>
<b>Justificación</b> <p>El nivel de ambición debe aumentar estableciendo como objetivos legalmente vinculantes aquellos que se han incluido en el escenario objetivo del Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) 2021-2030 remitido a la Comisión Europea en 2020. Es decir:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 23% de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) respecto a 1990.</li> <li>- 42% de renovables sobre el uso final de la energía.</li> <li>- 39,5% de mejora de la eficiencia energética.</li> <li>- 74% de energía renovable en la generación eléctrica.</li> </ul>	

### **PROPUESTA #3**

<b>Nuevo artículo entre los actuales 3 y 4. Derecho a la energía y protección del consumidor</b>
<b>Enmienda de adición</b>
<b>Propuesta de enmienda:</b>  <a href="#">El gobierno adoptará las medidas necesarias para reconocer el acceso a una energía limpia y asequible como un derecho ligado al artículo 47 de la Constitución, que reconoce el derecho a disfrutar de una vivienda digna y adecuada.</a>
<b>Justificación:</b>  La Constitución española en su art. 47 reconoce el derecho a disfrutar de una vivienda digna y adecuada, para lo cual es imprescindible tener derecho a acceder a una energía limpia y asequible. Del mismo modo, la directiva europea de normas comunes para el mercado interior de electricidad (Directiva UE 2019/944) también reconoce la necesidad de proteger al consumidor y abordar las situaciones de pobreza energética. Por lo tanto, se considera que la ley española de Cambio Climático y Transición Energética debe contener estos derechos.

## PROPUESTA #4

### Nuevo artículo a incluir tras el anterior (entre 3 y 4 actuales). Reducción de la Pobreza Energética

#### Enmienda de adición

1. Se adoptarán las medidas necesarias para implementar de forma inmediata y con presupuesto asignado, la Estrategia Nacional contra la Pobreza Energética 2019-2024 para garantizar el acceso a la energía limpia y asequible a los colectivos vulnerables.
2. La Estrategia Nacional contra la pobreza energética se renovará cada 5 años, fijando objetivos de reducción de los índices de Pobreza energética más ambiciosos que la anterior.
3. Los Planes Nacionales de Eficiencia energética y Rehabilitación de Vivienda tendrá una financiación específica para hogares vulnerables. Los mecanismos financieros, requerimientos e importes mínimos subvencionables se establecerán teniendo en cuenta las características y nivel de renta de las personas vulnerables. Así mismo, dado que una gran mayoría de las personas en situación de pobreza energética viven en régimen de alquiler, se establecerán los mecanismos adecuados para fomentar la rehabilitación de viviendas de alquiler con acuerdos entre arrendadores y arrendatarios para garantizar que la rehabilitación no supone un incremento de la renta y/o asegurando un periodo de alquiler.
4. Se llevará a cabo una modificación fiscal en el plazo de un año a contar desde la aprobación de la presente Ley para que las ayudas recibidas por consumidores vulnerables en materia de rehabilitación energética no computen como ingreso en la Declaración de la Renta.
5. Los mecanismos de financiación estatal de la eficiencia energética destinarán una partida específica para que las Comunidades Autónomas y Entidades Locales cuenten con asesores de energía y herramientas para que la concesión de ayuda para el pago de suministros de energía a personas vulnerables esté condicionada a la realización de un diagnóstico energético y una optimización del contrato. Estos asesores también acompañarán a los colectivos vulnerables en la solicitud e implementación de ayudas de eficiencia energética y rehabilitación de su vivienda.
6. Los municipios de más de 50.000 habitantes incorporarán en sus planes de rehabilitación y regeneración urbana, medidas y presupuesto específico para hogares en situación de Pobreza Energética que permita mejorar su eficiencia Energética, reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de sus viviendas y mejora su confort.
7. El gobierno garantizará los mecanismos apropiados para facilitar la participación de los colectivos vulnerables en el autoconsumo individual y colectivo y en las comunidades energéticas locales.

#### Justificación:

La acción contra la Pobreza energética tiene que ir encaminada a resolver el problema de forma estructural priorizando las medidas preventivas, como son la eficiencia energética de las viviendas y el uso de fuentes renovables, frente a medidas paliativas como la concesión de ayudas económicas para el pago de suministros. Si bien estas medidas son necesarias para paliar la pobreza energética consecuencia de la pobreza monetaria no se recogen medidas en esta dirección ya que suponen una reducción de emisiones de CO<sub>2</sub>.

La modificación fiscal para que las ayudas recibidas por consumidores vulnerables en materia de rehabilitación energética no computen como ingreso en la Declaración de la Renta tiene como objetivo evitar un incremento de la renta de estos colectivos que puede originar la pérdida de la concesión de otro tipo de ayudas sociales lo que disuade a las personas vulnerables de no solicitar las ayudas existentes.

**PROPUESTA #5**

<p><b>Artículo 7. Eficiencia energética y rehabilitación de edificios</b></p>	
<p><b>Enmiendas de adición y sustitución.</b></p>	
<p><b>Incorporación de apartados 2, 3, 4 y 5. El actual apartado 2 pasa a ser el 6.</b></p>	
<p><b>Texto propuesto por el Gobierno:</b></p> <p>1. El Gobierno promoverá y facilitará el uso eficiente de la energía y el uso de energía procedente de fuentes renovables en el ámbito de la edificación, sin perjuicio de las competencias que correspondan a las comunidades autónomas.</p> <p>2. Las medidas referidas en el párrafo anterior, la reglamentación técnica sobre energía y la Estrategia a largo plazo para la rehabilitación de edificios serán coherentes con los objetivos establecidos en los sucesivos Planes Integrados de Energía y Clima.</p>	<p><b>Propuesta de enmienda:</b></p> <p>1. El Gobierno promoverá y facilitará el uso eficiente de la energía y el uso de energía procedente de fuentes renovables, <u>con especial atención a la incorporación de instalaciones de autoconsumo y a la renovación de los equipos de calefacción y refrigeración basados en fuentes renovables</u>, en el ámbito de la edificación, sin perjuicio de las competencias que correspondan a las comunidades autónomas, <u>haciendo especial hincapié en los edificios habitados por las personas más vulnerables, garantizando el acceso a una energía limpia y asequible para todos.</u></p> <p><u>2. La Administración General del Estado, las Comunidades Autónomas y las Entidades Locales, en el marco de sus respectivas competencias, adoptarán las medidas necesarias para:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) <u>Que, al menos, el 30% del total de edificios públicos se haya renovado con criterios de eficiencia energética en 2030; el 80% en 2035; y el 100% en 2040.</u></li> <li>b) <u>Que, al menos, se rehabilite con criterios de eficiencia energética un 3% de las viviendas cada año, con el objetivo de alcanzar los 10 millones de viviendas rehabilitadas en 2050.</u></li> <li>c) <u>Que el 100% de las edificaciones del sector terciario, públicos o privados, hayan sido renovadas en 2030 con criterios de eficiencia energética.</u></li> </ul> <p><u>3. El Gobierno establecerá mecanismos legales en el ámbito de sus competencias que obliguen a las CCAA a la realización, antes de tres años a partir de la entrada en vigor de esta Ley, de estrategias a corto, medio y largo plazo para la rehabilitación de edificios, tanto de titularidad privada como de titularidad pública, de cualquier uso, singularmente los residenciales y terciarios más obsoletos. Estas Estrategias incluirán la posterior evaluación de resultados con indicadores concretos.</u></p> <p><u>Así mismo promoverá e incentivará económicamente en los Planes Estatales y Autonómicos de Vivienda y Rehabilitación la realización de Estrategias Locales de Rehabilitación y Regeneración Urbana de ámbito municipal o supra municipal, que deberán estar implementados en un plazo de 5 años como máximo.</u></p>



	<p><a href="#">los superiores a 10.000 habitantes. Y de 10 años para el resto de los municipios.</a></p> <p><a href="#">4. Los materiales de construcción utilizados tanto en las nuevas construcciones como en la rehabilitación de edificios deberán tener la menor huella de carbono posible a fin de disminuir las emisiones totales en el conjunto de las actuaciones.</a></p> <p><a href="#">5. El gobierno revisará la conformación de la factura de electricidad para disminuir el término fijo asociado a la potencia contratada para que el término variable asociado al consumo de energía tenga más peso de modo que incentive la inversión en rehabilitación.</a></p> <p><a href="#">6. Los sucesivos Planes Integrados de Energía y Clima, la Estrategia de Rehabilitación y la Estrategia de Descarbonización a Largo Plazo 2050, junto con la presente Ley, deberán ser coherentes y congruentes entre sí en medidas y objetivos, prevaleciendo aquella que disponga de mayor ambición en términos de eficiencia energética y rehabilitación de edificios.</a></p>
<p><b>Justificación:</b></p> <p><b>Apartado 1</b></p> <p>Es necesario incorporar el ODS7: Energía limpia de la Agenda 2030 y asequible para todos garantizando que los edificios de las personas más vulnerables con menos recursos también son rehabilitados.</p> <p>Dentro de la transición energética es necesario la sustitución de los equipos utilizados por otros que no depende de combustibles fósiles como ya está haciendo el Gobierno con el Programa PREE: Programa de Rehabilitación Energética de Edificios.</p> <p><b>Nuevo apartado 2</b></p> <p>La Ley tiene que recoger al menos la misma ambición que las estrategias ya aprobadas por el gobierno o en procesos de consulta como son el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) y la La Estrategia a Largo Plazo para una Economía Española Moderna, Competitiva y Climáticamente Neutra en 2050 y la Estrategia a largo plazo para la Rehabilitación de edificios (ERESE 2020)</p> <p>Los objetivos en materia de rehabilitación energética de edificios hasta 2030 se resumen en el PNIEC en las medidas 2.6 y 2.8 detalladas en el apartado 3.2.1., dentro del capítulo 3 («Políticas y medidas») de este Plan.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• (de la 2.6 Eficiencia energética en edificios existentes del sector residencial) La medida busca alcanzar 4.755,9 ktep de ahorro de energía final acumulado durante el periodo 2021 – 2030. Estos ahorros serán el resultado, por un lado, de la intervención sobre la envolvente térmica de 1.200.000 viviendas en el conjunto del período, comenzando con 30.000 viviendas/año en 2021 y finalizando con 300.000 viviendas/año en 2030.</li> <li>• (de la 2.6) Por otro lado, de la renovación de las instalaciones térmicas (centralizadas e individuales) en más de 300.000 viviendas/año.</li> <li>• (de la 2.6) Necesidades financieras y apoyo público El apoyo público total estimado para el desarrollo de esta medida en el periodo 2021-2030 asciende a 5.509 M€ que, en buena medida, provendrán de fondos europeos estructurales y de inversión correspondientes al</li> </ul>	

nuevo marco financiero, y que permitirán movilizar un volumen de inversión de 22.431 M€ en el conjunto del período.

- (de la 2.8 Eficiencia energética en la edificación del sector terciario) La medida tiene por objetivo la consecución de 1.378,8 ktep de ahorro de energía final acumulado durante el periodo 2021-2030. Estos ahorros serán el resultado de la renovación energética de 5 millones de m<sup>2</sup>/año del parque de edificios de propiedad pública y privada.
- (de la 2.8) Necesidades financieras y apoyo público El apoyo económico público total estimado para el desarrollo de esta medida en el periodo 2021-2030 asciende a 2.166 M€ que, en buena medida, provendrán de fondos estructurales y de inversión europeos correspondientes al nuevo marco financiero, y que movilizarán cerca de 3.671 M€ de inversión.

La Estrategia a Largo Plazo para una Economía Española Moderna, Competitiva y Climáticamente Neutra en 2050 es el instrumento de planificación estratégica que establece en España los objetivos de ahorro en energía y emisiones para el conjunto de las actividades económicas, incluyendo el sector de la edificación. Una vez adaptados a la senda de hogares considerada por MITMA para la ERESEE 2020, se consigue una reducción de las emisiones del 98,8% respecto a 2020, o, lo que es lo mismo, la práctica descarbonización total en el año horizonte.

### **Nuevo apartado 3**

Se echa en falta en el texto actual una mayor definición del enunciado del Artículo 7 Eficiencia energética y rehabilitación de edificios, relativa precisamente a ambos conceptos y sobre la importante incidencia de la mejora de la eficiencia energética de los edificios más obsoletos con consumos que triplican y cuadriplican los mínimos exigidos actualmente en el Código Técnico de la Edificación (CTE) para edificios de nueva construcción, por lo que las políticas de fomento de la rehabilitación de edificios de todo tipo (residenciales, terciarios, etc) son ahora y en los próximos años de una urgente implantación.

En segundo lugar, por coherencia con los objetivos explicitados en el recientemente aprobado Plan Nacional Integrado de Energía y Clima en materia de rehabilitación de edificios para minorar los consumos de estos.

Las medidas propuestas tratarían de implicar a los niveles administrativos: autonómico y local, con las mayores competencias en materia de vivienda y de edificación, fomentando hojas de ruta y estrategias de carácter vinculante con inventarios sistematizados de los parques edificados residenciales y terciarios, privados y públicos, así como medidas a implementar a corto, medio y largo plazo, con objetivos concretos e indicadores de seguimiento para su evaluación posterior de la mayor o menor eficacia de los mismos.

En tercer lugar, las medidas propuestas se justificarían porque estas resulten plenamente coherentes con las políticas sectoriales impulsadas por la Unión Europea en el próximo periodo de programación financiera 2021-2027, en las destinadas a la rehabilitación de edificios ocupan un papel destacado, así reflejado en los presupuestos previstos para ello.

### **Nuevo apartado 4**

Es importante incluir en la ley la necesidad de mejorar la eficiencia en la construcción a través de la utilización de aquellos materiales, como la madera, que tenga un origen sostenible y con una huella de carbono óptima, como vía para la reducción de emisiones y un menor consumo de materiales como el hormigón. La madera y otras materias primas de origen forestal tienen que tener un protagonismo especial en la transición ecológica.

**Nuevo apartado 5**

En la factura eléctrica actual el término fijo asociada a la potencia contratada es muy elevado respecto al término variable asociado al consumo de energía por lo que en muchas ocasiones los esfuerzos en eficiencia energética realizados por las personas y empresas para ahorrar energía no tienen un reflejo sustancial en la reducción del importe de la factura de electricidad y por la rentabilidad de la inversión en medidas de eficiencia energética disminuye y se desincentiva su adopción.

**Nuevo apartado 6**

Debido a la diferencia temporal en la aprobación de los Planes Nacionales Integrados de Energía y Clima, la Estrategia a Largo Plazo para la Rehabilitación de Edificios, la Estrategia de Descarbonización a Largo Plazo 2050 y la presente Ley, se hace necesario subrayar la prevalencia de aquel marco que recoja los objetivos más ambiciosos de eficiencia energética y rehabilitación de edificios.

## PROPUESTA #6

**Nuevo artículo 7.bis o entre el 7 y 8 actuales. Autoconsumo, Comunidades Energéticas Locales y participación de la ciudadanía en el modelo energético**

**Enmienda de adición**

**Propuesta de enmienda:**

1. El Gobierno, en cumplimiento con la Directiva de la Unión Europea de fomento de las energías renovables y la Directiva de normas comunes del funcionamiento del mercado interior de electricidad, adoptará las medidas necesarias para, en el plazo máximo de un año a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, garantizar a los consumidores el derecho a producir, consumir, almacenar y vender su propia energía renovable, mediante el autoconsumo energético individual y colectivo, eliminando las barreras existentes. Así mismo, se establecerán los sistemas adecuados para garantizar la participación en el autoconsumo y las comunidades energéticas de los consumidores en situación de pobreza energética y los arrendatarios, con frecuencia vulnerables, para que puedan beneficiarse de la reducción de consumo de energía y los precios de suministro más bajos.
2. El Gobierno junto con las Comunidades Autónomas y las entidades locales armonizarán y simplificarán los trámites y plazos administrativos para las instalaciones de autoconsumo en un plazo máximo de seis meses a partir de la entrada en vigor de la presente Ley.
3. El Gobierno modificará la Ley de Propiedad Horizontal para facilitar y flexibilizar las instalaciones fotovoltaicas de autoconsumo en las Comunidades de Propietarios en un plazo máximo de un año a contar desde la aprobación de la presente Ley.
4. El Gobierno, las Comunidades Autónomas y las Corporaciones Locales impulsarán el autoconsumo con el objetivo de que, al menos, un 30% de los hogares autoconsuman energía en 2030. Bien sea por la instalación particular en cada vivienda o por instalaciones compartidas, tanto en el mismo edificio como en otros edificios públicos cercanos que proporcionen energía.
5. El gobierno desarrollará el marco normativo para definir las comunidades energéticas locales como entidad jurídica, en el plazo de un año tras la aprobación de la presente Ley, con el objetivo de facilitar la participación proactiva de la ciudadanía en el mercado de la energía desde la perspectiva local, de acuerdo con la legislación europea y tal y como recoge el PNIECC 2030. La comunidad energética local englobará:
  - a) Comunidad de energías renovables (definida en la Directiva UE 2018/2001) cuyo objetivo es la realización de proyectos de cualquier naturaleza (eléctrico, térmico o transporte) siempre y cuando el origen energético sea renovable. Se garantizará que puedan producir, consumir, almacenar y vender energías renovables, en particular mediante contratos de compra de electricidad renovable, así como acceder a todos los mercados de energía adecuados, tanto directamente como mediante agregación.
  - b) Comunidad ciudadana de energía (definida en la Directiva UE 2019/944) tiene como objetivo el desarrollo de proyectos relacionados con el sector eléctrico, incluyendo la distribución, suministro, consumo, agregación, almacenamiento de energía, prestación de servicios de eficiencia energética o la prestación de servicios de recarga para vehículo eléctrico, o de otros servicios energéticos a sus miembros. Se garantizará que puedan poseer, establecer, adquirir o arrendar redes de distribución y gestionarlas autónomamente, así como acceder a todos los mercados organizados

**Justificación:**

Es importante que la Ley de Cambio Climático y Transición Energética recoja el derecho a autoconsumo tal y como regulan la directiva europea de fomento del uso de las energías renovables (UE 2018/2001)

y la directiva de normas comunes para el mercado interior de electricidad (UE 2019/944). Parte de esta normativa europea relacionada con el autoconsumo ya se recogen en:

- El Real Decreto Ley 15/2018 de medidas urgentes para la transición energética y la protección de los consumidores introduce, entre otros aspectos, importantes novedades para el fomento de las energías renovables en el ámbito del autoconsumo, acceso y conexión y régimen retributivo y el Real Decreto 244/2019 por el que se regulaban las condiciones administrativas, técnicas y económicas del autoconsumo en España suplementando el marco regulatorio del Real Decreto Ley 15/2018.

A pesar de los avances que suponen estos reales decretos se considera fundamental que la Ley de CC y TE recoja el derecho autoconsumo de los consumidores y las fórmulas de articular su participación en el mercado como las comunidades energéticas locales para colocar a la ciudadanía en el centro de la transición energética.

## PROPUESTA #7

Artículo 11. Objetivos de combustibles alternativos sostenibles en el transporte aéreo.	
Enmienda de adición	
Enmienda de sustitución	
<p><b>Texto propuesto por el Gobierno:</b></p> <p>1. El Gobierno, a propuesta conjunta de los Ministerios de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, establecerá objetivos anuales de suministro de biocarburantes en el transporte aéreo, con especial énfasis en los biocarburantes avanzados y otros combustibles renovables de origen no biológico.</p> <p>2. Reglamentariamente el Gobierno adoptará las medidas necesarias para lograr el cumplimiento de los objetivos de suministro de biocarburantes en el transporte aéreo, con especial énfasis en los biocarburantes avanzados y otros combustibles renovables de origen no biológico en el transporte aéreo, incluidos los combustibles sintéticos en cuya fabricación se hayan usado exclusivamente materias primas y energía de origen renovable. En particular, estas medidas podrán incluir: a) Los tipos de producto con que se deberán cumplir los objetivos y los sujetos obligados. b) Un sistema de certificación que permita la supervisión y control de las obligaciones, así como mecanismos de flexibilidad que favorezcan la máxima eficiencia en el logro de los objetivos.</p> <p>3. A los efectos de lo dispuesto en este artículo, los biocarburantes y otros combustibles renovables de origen no biológico que se incorporen en el transporte aéreo deberán cumplir con los criterios de sostenibilidad definidos por la normativa de la Unión Europea y nacional sobre biocombustibles y otros combustibles renovables de origen no biológico, en particular, los previstos en la Directiva 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables, con el fin de evitar el empleo de materias primas con efectos negativos indirectos sobre el medio ambiente y la calidad del aire.</p>	<p><b>Propuesta de enmienda:</b></p> <p>1. El Gobierno, a propuesta conjunta de los Ministerios de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, establecerá objetivos anuales de suministro de <del>biocarburantes</del> <u>avanzados</u> en el transporte aéreo, con especial énfasis en los biocarburantes avanzados <u>basados en residuos</u> y <del>otros</del> <u>combustibles renovables de origen no biológico, incluyendo medidas destinadas a facilitar la penetración de ambos tipos de combustibles en el mercado.</u></p> <p>2. Reglamentariamente el Gobierno adoptará las medidas necesarias para lograr el cumplimiento de los objetivos de suministro de <del>biocarburantes</del> <u>avanzados</u> en el transporte aéreo, con especial énfasis en los biocarburantes avanzados <u>basados en residuos</u> y <del>otros</del> <u>combustibles renovables de origen no biológico en el transporte aéreo, incluidos los combustibles sintéticos en cuya fabricación se hayan usado exclusivamente materias primas y energía de origen renovable de forma adicional.</u> En particular, estas medidas podrán incluir: a) Los tipos de producto con que se deberán cumplir los objetivos y los sujetos obligados. b) Un sistema de certificación que permita la supervisión y control de las obligaciones, así como mecanismos de flexibilidad que favorezcan la máxima eficiencia en el logro de los objetivos.</p> <p>3. A los efectos de lo dispuesto en este artículo, los biocarburantes <u>avanzados basados en residuos</u> y <del>otros</del> <u>combustibles renovables de origen no biológico</u> que se incorporen en el transporte aéreo deberán cumplir con los criterios de sostenibilidad definidos por la normativa de la Unión Europea y nacional sobre biocombustibles <u>avanzados</u> y <del>otros</del> <u>combustibles renovables de origen no biológico, en particular, los previstos en la Directiva 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables, con el fin de evitar el empleo de materias primas con efectos negativos indirectos sobre el medio ambiente y la calidad del aire.</u></p>

**Justificación:**

Se valora positivamente la intención de incluir medidas dedicadas a la promoción de combustibles renovables en el sector de la aviación, a la espera de analizar las medidas concretas.

Las enmiendas propuestas en este aspecto pretenden enfatizar la necesidad de que cualquier medida para promover combustibles renovables debe centrarse en combustibles avanzados según la Directiva de Energía Renovable, con especial atención a biocombustibles avanzados basados en residuos y, con igual importancia, a los combustibles renovables de origen no biológico. El uso de estos últimos debe estar dirigido especialmente al sector de la aviación, ya que su uso en otro sector de transporte es muy ineficiente y para dichos sectores existen otras soluciones (por ejemplo, uso de electricidad renovable mediante carga directa en vehículos de batería). Dada su escasa presencia en el mercado actualmente, las medidas propuestas por el gobierno deben ser robustas y apropiadas para asegurar su provisión en el sector de la aviación. Además, para asegurar la sostenibilidad, la incorporación al mercado debe estar basada en criterios de sostenibilidad y en asegurar que la energía renovable usada para producirlos sea generada de forma adicional.

En cuando a biocombustibles, la medida debe excluir biocombustibles basados en cultivos alimentarios, ya que éstos son insostenibles y la DER limita su uso – sería contraproducente promocionarlos en otra medida regulatoria.

Los biocombustibles avanzados pueden tenerse en cuenta para la aviación, siempre que estén producidos a partir de residuos (teniendo en cuenta la jerarquía de residuos y el principio de cascada) y respetando criterios de sostenibilidad que consideren la competencia de los usos, la disponibilidad de manera sostenible y los impactos directos e indirectos.

## PROPUESTA #8

<b>Artículo 12. Promoción de movilidad sin emisiones</b>	
<b>Apartado 2</b>	
<b>Enmienda de sustitución y de adición</b>	
<b>Texto propuesto por el Gobierno:</b>	<b>Propuesta de enmienda:</b>
<p>2. En desarrollo de la estrategia de descarbonización a 2050, se adoptarán las medidas necesarias, de acuerdo con la normativa de la Unión Europea, para que los turismos y vehículos comerciales ligeros nuevos, excluidos los matriculados como vehículos históricos, no destinados a usos comerciales, reduzcan paulatinamente sus emisiones, de modo que no más tarde del año 2040 sean vehículos con emisiones de 0gCO<sub>2</sub>/km. A tal efecto, previa consulta con el sector, se pondrán en marcha medidas que faciliten la penetración de estos vehículos, que incluirán medidas de apoyo a la I+D+i.</p>	<p>2. En desarrollo de la estrategia de descarbonización a 2050, se adoptarán las medidas necesarias, de acuerdo con la normativa europea, para que los turismos y vehículos comerciales ligeros nuevos, excluidos los matriculados como vehículos históricos, no destinados a usos comerciales, reduzcan paulatinamente sus emisiones, de modo que no más tarde del año <del>2040</del> 2035 sean vehículos con emisiones de 0gCO<sub>2</sub>/km. A tal efecto, se trabajará con el sector y se pondrán en marcha medidas que faciliten la penetración de estos vehículos, que incluirán medidas de apoyo a la I+D+i. <a href="#">El Plan Nacional Integrado de Energía y Clima, o el creado como sustituto a éste, establecerá los objetivos intermedios a alcanzar en el tiempo transcurrido desde la aprobación de la presente Ley hasta la fecha indicada.</a></p>
<b>Justificación:</b>	
<p>Fin de la venta de coches de motor de combustión interna: se valora positivamente la inclusión en la ley de una fecha para que turismos y vehículos comerciales ligeros con emisiones directas de dióxido de carbono sean vehículos con emisiones de 0gCO<sub>2</sub>/km. Sin embargo 2040 es tarde para lograr un presupuesto de carbono en línea con los objetivos de calentamiento global de 1,5 °C acordados internacionalmente para el sector europeo de turismos. Para ello se requiere que se adelante esa fecha al año 2035. Además, se hace necesaria una reflexión más en profundidad sobre la necesidad de reducción en términos netos del transporte por carretera especialmente en lo referido a las mercancías y el uso del vehículo privado.</p> <p>Sobre necesidad de situar la fecha en 2035 como tarde para ICE phase-out:</p> <p><a href="https://www.transportenvironment.org/publications/how-can-europe-phase-out-fossil-fuel-cars">https://www.transportenvironment.org/publications/how-can-europe-phase-out-fossil-fuel-cars</a> (ver punto 4)</p>	



**PROPUESTA #9**

<b>Artículo 12. Promoción de movilidad sin emisiones</b>	
<b>Apartado 3</b>	
<b>Enmienda de sustitución y de adición</b>	
<b>Texto propuesto por el Gobierno:</b>	<b>Propuesta de enmienda:</b>
<p>Los municipios de más de 50.000 habitantes y los territorios insulares introducirán en la planificación de ordenación urbana medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad incluyendo, al menos:</p> <p>a) El establecimiento de zonas de bajas emisiones no más tarde de 2023.</p> <p>b) Medidas para facilitar los desplazamientos a pie, en bicicleta u otros medios de transporte activo, asociándolos con hábitos de vida saludables.</p> <p>c) Medidas para la mejora y uso de la red de transporte público.</p> <p>d) Medidas para la electrificación de la red de transporte público y otros combustibles sin emisiones de gases de efecto invernadero, como el biometano.</p> <p>e) Medidas para fomentar el uso de medios de transporte eléctricos privados, incluyendo puntos de recarga.</p> <p>f) Medidas de impulso de la movilidad eléctrica compartida.</p>	<p>Los municipios de más de 50.000 habitantes y los territorios insulares introducirán en la planificación de ordenación urbana medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad incluyendo, al menos:</p> <p>a) El establecimiento <u>obligatorio</u> de zonas de bajas emisiones no más tarde de <del>2023</del> <u>2022</u>.</p> <p>b) Medidas para facilitar los desplazamientos a pie, en bicicleta u <u>otras formas de movilidad activa</u> <del>otros medios de transporte activo</del>, asociándolos <u>con los co-beneficios sobre la salud</u>. <del>con hábitos de vida saludables</del>.</p> <p>c) Medidas para la mejora y uso de la red de transporte público <u>y fomento de la intermodalidad mediante un sistema integrado</u>.</p> <p>d) Medidas para la electrificación de la red de transporte público <del>y otros combustibles sin emisiones de gases de efecto invernadero, como el biometano</del>.</p> <p>e) Medidas para fomentar el uso de medios de transporte eléctricos privados, incluyendo puntos de recarga.</p> <p>f) Medidas de impulso de la movilidad eléctrica compartida.</p> <p><u>g) integrar los planes específicos de electrificación de última milla con las zonas de bajas emisiones municipales.</u></p> <p><u>Los municipios de más de 200.000 habitantes introducirán además en la planificación urbana planes específicos para mejorar e incrementar la infraestructura de la red ciclista y la ampliación de aceras y peatonalización de espacios antes del 2022.</u></p> <p><u>Lo municipios de más de 400.000 habitantes, además incorporarán:</u></p> <p><u>a) en coordinación con los gestores de los polígonos industriales y empresariales, obligatoriamente Planes de Transporte al</u></p>

	<p><a href="#">Trabajo antes del 2022, incluyendo el teletrabajo como una de las medidas prioritarias dentro de estos planes.</a></p> <p><a href="#">b) Medidas para la mejora de los servicios de ferrocarriles de cercanías.</a></p>
<p><b>Justificación:</b></p> <p><b>Zonas de bajas emisiones:</b> Dados los co-beneficios de la implementación de ZBE para la salud (con consecuencias, entre otros, para la pandemia del COVID-19), se podría valorar adelantar la fecha para el establecimiento de ZBE y promoción de una movilidad más sostenible y activa, potencialmente con apoyo ciudadano significativo.</p> <p>Ver: <a href="http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano_es/encuesta?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/elcano/elcano_es/barometro/oleadabrie41">http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano_es/encuesta?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/elcano/elcano_es/barometro/oleadabrie41</a></p> <p>Consideramos que solicitar las mismas medidas a todos los municipios de más de más de 50.000 habitantes, sin hacer diferenciación entre ellas es poco equitativo, además de que las situaciones de congestión y contaminación del aire son muy diferentes entre rango de municipios.</p> <p><b>Co-beneficios sobre la salud;</b> se propone la utilización de estos términos, porque indica una doble implicación, la movilidad activa, supone un beneficio para la salud de toda la población, ya que todos se benefician de las sustancias que no se han producido con ese desplazamiento, pero además tiene un efecto directo sobre la salud de la persona que utiliza ese tipo de desplazamientos de forma frecuente.</p> <p><b>Intermodalidad;</b> No sólo es importante mejorar la red de transporte público, sino favorecer la intermodalidad, con otras formas de transporte privado, favoreciendo los transportes combinados, p.ej: coche-tranvía, bici-autobús, etc.</p> <p><b>Biometano;</b> Si bien la transición de gas fósil a biogás o biometano es una de las soluciones propuestas para hacer que los vehículos a gas sean más limpios y permitir la reducción de las emisiones de CO2, consideramos que no es una solución viable ni para la calidad del aire ni para descarbonizar el transporte por carretera. En primer lugar, como la composición química del gas fósil y el biometano no varía significativamente, no se espera que el cambio al biometano resulte en una disminución significativa o en la eliminación de las emisiones de partículas u otros contaminantes como los NOx (óxidos de nitrógeno) . De este modo, incluso cuando funcionan con biometano, los vehículos de gas seguirán contribuyendo a la contaminación del aire. En segundo lugar, la UE no dispone de suficiente materia prima sostenible de biogás/biometano (desechos, residuos) para satisfacer la demanda energética del transporte de Europa. Incluso explotando las materias primas sostenibles al máximo de su potencial, el biometano sólo podría cubrir entre el 6,2 y el 9,5 % de las necesidades energéticas del transporte .</p> <p><a href="https://ecodes.org/hacemos/cambio-climatico/incidencia-en-politicas-publicas/seguimiento-de-politicas-de-transporte-y-movilidad/los-vehiculos-de-gas-natural-comprimido-no-son-una-solucion-limpia-para-el-transporte">https://ecodes.org/hacemos/cambio-climatico/incidencia-en-politicas-publicas/seguimiento-de-politicas-de-transporte-y-movilidad/los-vehiculos-de-gas-natural-comprimido-no-son-una-solucion-limpia-para-el-transporte</a></p> <p><b>Transporte al trabajo y teletrabajo:</b> No hay referencia al teletrabajo en texto, pese a ser ésta una medida de gran eficiencia en coste e innegable eficacia para la consecución de la reducción de desplazamientos al trabajo. Éstos, según datos de un informe conjunto de 2019 del IDAE y la DGT, suponen el 30% de los desplazamientos en día laborable a nivel nacional y mayoritariamente (61,5%) se realizan por medio del transporte privado. Como la crisis del coronavirus ha venido a demostrar, el teletrabajo es una alternativa viable para una parte significativa de los puestos de trabajos de un gran número de empresas en España.</p>	

**Última milla:** es importante incluir la distribución de última milla ligada a las Zonas de Bajas Emisiones, porque si no estas áreas se quedan únicamente ligadas al transporte de personas cuando la última milla supone una parte importantísima de la movilidad urbana de un municipio.

## PROPUESTA #10

<p><b>Artículo 12. Promoción de movilidad sin emisiones</b></p>
<p><b>Nuevo apartado 5</b></p>
<p><b>Propuesta de enmienda:</b></p> <p><u>La administración General del Estado, Las Comunidades Autónomas y las Entidades Locales, en el marco de sus respectivas competencias, adoptarán las medidas necesarias para realizar una rápida transición del transporte de mercancías en la implantación de tecnologías de bajas o nulas emisiones con tres objetivos:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) <u>Desarrollo de planes específicos para favorecer la descarbonización del transporte por carretera en España antes de 2050.</u></li> <li>b) <u>La electrificación de la última milla en el transporte de mercancías antes de 2030.</u></li> <li>c) <u>Promoción y ejecución de proyectos de mejora de accesos y mejora de la red ferroviaria que incrementen la competitividad del transporte ferroviario, tanto de mercancías como de pasajeros, con especial atención, en el caso de las mercancías, al origen y destino en puertos marítimos y la interconexión con los puertos secos, así como a la vertebración de todo el territorio nacional incluyendo políticas y medidas específicas para las provincias más despobladas, en el caso de mercancías y pasajeros.</u></li> </ul>
<p><b>Justificación:</b></p> <p><b>Transporte de mercancías:</b> Consideramos que el transporte de mercancías tiene que tener un apartado específico dentro de la Ley de Cambio Climático y Transición Energética, ya que según los datos oficiales del propio MITERD el 7,5% de las emisiones totales nacionales de gases efecto invernadero procedieron exclusivamente de los vehículos comerciales pesados. El proyecto de Ley no hace mención sobre la necesidad de implementar medidas a corto y medio plazo para alcanzar la descarbonización del transporte de mercancías lo antes posible del 2050.</p> <p><b>Última milla:</b> La utilización de vehículos (camiones) eléctricos para el transporte de mercancías para largas distancias, todavía no es una solución a corto plazo, pero sí para el reparto de última milla, lo que se podría establecer con un hito intermedio en la descarbonización del transporte terrestre de mercancías. Además, existe un número elevado de compañías nacionales que han comenzado a establecerse internamente objetivos en esta línea, pero necesitan que la administración y el resto de los agentes, estén alineados.</p> <p><b>Puerto seco:</b> Entendemos por Puerto Seco a una terminal intermodal interior, conectada por carretera o vía férrea con una o varias terminales marítimas. Un puerto seco agiliza el movimiento de mercancías entre los buques y las redes viarias interiores, creando un punto de distribución centralizada.</p>

## **PROPUESTA #11**

<b>Artículo 13. Instalación de puntos de recarga eléctrica</b>
<b>Enmienda de adición</b>
<p><b>Propuesta de enmienda:</b></p> <p><u>10. El Gobierno, las Comunidades Autónomas y las Diputaciones Provinciales, deberán impulsar y asegurar la instalación de infraestructura de recarga eléctrica con una potencia igual o superior a 50 kW en toda la Red Nacional y Autonómica de Carreteras, de tal forma que exista al menos un punto de recarga disponible como máximo cada 150 km en 2023, cada 100km en 2025 y cada 60km en 2027.</u></p>
<p><b>Justificación:</b></p> <p>Las estaciones que más venden son las que tienen más suministros de camión (especialmente en las fronteras con Francia y Portugal) y las de centro urbano. El criterio de “las que más venden” supondría una gran concentración de puntos de carga en Irún, La Junquera, etc, donde no hay necesidad e incluso son solo de camión. Y en el centro de las ciudades (donde no se necesitan puntos de carga rápidos ya que tienen otras alternativas: garajes, lugares de trabajo, centros comerciales, aparcamientos públicos, etc). Dejando desabastecidas rutas largas interurbanas con poco tráfico (Teruel, Soria, carreteras secundarias) o la España vaciada.</p> <p>En este sentido, la programación temporal se incorpora en base a la recomendación del European Copper Institute (ECI) de contar con infraestructura de carga, en estaciones de servicio accesibles desde ambos lados, idealmente cada 60km.</p> <p>Por “Red Nacional de Carreteras” entendemos la definición que figura en la web del Ministerio Transportes, Movilidad y Agenda Urbana: “La red de carreteras de España tiene, a 31 de diciembre de 2018, 165.624 kilómetros, de los cuales 26.403 km (Red de Carreteras del Estado, RCE) están administradas por el Ministerio de Fomento y recogen el 52,5% del tráfico total y el 65,3% del tráfico pesado. Además, hay 71.313 km que están gestionados por las Comunidades Autónomas y soportan el 42,2% del tráfico, y 67.908 km por las Diputaciones (que suponen el 5,3% del tráfico restante)”</p>

## **PROPUESTA #12**

**Artículo 20. Consideración del cambio climático en la seguridad alimentaria.**

**Artículo 20 .Consideración del cambio climático en el Sistema Alimentario (modificación en el título del artículo)**

**Enmienda de adición**

**Propuesta de enmienda:**

3. Las administraciones públicas impulsarán una buena gobernanza alimentaria.

- Creando una estructura transversal para la coordinación de las políticas alimentarias;
- Coordinando los distintos niveles competenciales (nacional, autonómico y municipal)
- Reforzando el papel de la sociedad civil en los órganos de definición de las políticas agrarias y alimentarias

4.Las administraciones públicas garantizarán un sistema que permita una alimentación sana, sostenible, más respetuosa con la producción y el clima, poca emisora de GEI y accesible a todos.

- Haciendo que las negociaciones para la fijación de precios de venta sean más transparentes y justas para los agricultores.
- Fomentando el desarrollo de circuitos cortos de alimentación en los municipios
- Involucrando a la restauración colectiva pública hacia prácticas más respetuosas
- Continuando los esfuerzos para reducir el desperdicio de alimentos

5. Las administraciones públicas trabajarán para lograr una agricultura sostenible y de bajas emisiones GEI, basada en prácticas agroecológicas, usando la enseñanza agrícola y utilizando las ayudas de la PAC como palancas:

- Fomentando prácticas agroecológicas.
- Aprobando la propuesta de Ley de protección de Suelos de Alto Valor Agrológico y promoviendo los usos agrarios sostenibles
- Reformando la enseñanza y la formación agrícola.
- Utilizando la PAC como palanca de transformación a nivel nacional; reforzando los criterios de sostenibilidad social y ecológica en la aplicación al marco nacional del pilar I de la PAC.

6. Se fomentará la ganadería baja en emisiones GEI:

- Fomentando el mantenimiento y el desarrollo de ganadería extensiva

7. Se fomentará la pesca baja en emisiones GEI reglamentando los métodos de pesca y protegiendo las costas y los ecosistemas marinos:

- Fomentando el desarrollo de pesquerías de bajas emisiones.

8. Se ofrecerá información y formación a los (futuros) ciudadanos para convertirlos en actores del cambio de comportamientos necesarios para la reducción de GEI en nuestra alimentación:

- Informando mejor a los consumidores.
- Reformando el funcionamiento de las etiquetas.
- Utilizando los comedores escolares como centro de formación en alimentación y cambio climático

9. Se fomentará entre todos los actores del Sistema alimentario la mejora del conocimiento sobre la problemática de los residuos alimentarios, las pérdidas alimentarias y el desperdicio alimentario y su relación con el cambio climático y la seguridad alimentaria. Para ello se impulsarán acciones de prevención de los residuos alimentarios, las pérdidas y el desperdicio alimentario a lo largo de toda la cadena agroalimentaria.

**Justificación:**

Los efectos del cambio climático impactan directamente en el sistema agroalimentario pero también ocurre que el propio funcionamiento del sistema agroalimentario está afectando negativamente tanto al cambio climático como a la seguridad alimentaria.

Alimentarse es una necesidad vital que genera graves desequilibrios en nuestro medio ambiente (degradación de los suelos, contaminación de agua, suelos y aire, emisiones de GEI, pérdida de biodiversidad) y también en la salud de las personas (obesidad, arteriosclerosis, enfermedades coronarias, hipertensión, diabetes mellitus y ciertos tipos de cáncer).

En relación con los residuos alimentarios, estudios científicos demuestran cómo estos residuos generados a lo largo de la cadena agroalimentaria (pérdidas y desperdicio) generan anualmente 4.4 GtCO<sub>2</sub> equivalentes de emisiones de GEI antropogénico. Lo que equivale al 87% de las emisiones del transporte rodado y tiene además impactos negativos adicionales en el ámbito ambiental, económico y social, con graves consecuencias a la huella de carbono e hídrica del planeta.

Los sistemas de alimentación sostenible nos ayudan a superar estos desequilibrios y nos reconcilian con la salud y con el medio ambiente. Las formas de producción y las dietas más adecuadas para nuestra salud son también las más adecuadas para la salud del planeta.

Por otro lado, garantizar el derecho a la alimentación, la soberanía alimentaria y la seguridad alimentaria pasa también por crear sistemas alimentarios más sostenibles.

Mejorar el sistema agroalimentario impactará en la consecución de la Agenda 2030 contribuyendo de manera significativa al cumplimiento de muchas de sus metas y objetivos. Además, las medidas que contribuyan a mejorar nuestro sistema agroalimentario se alinearán con objetivos y políticas de la Unión Europea como la Estrategia de la Granja a la Mesa, el Plan Verde Europeo, el Plan de Acción para la Economía Circular en Europa, o a nivel nacional, la Estrategia “Más Alimento, Menos Desperdicio” del MAPA.

La coherencia de políticas públicas en las diferentes materias en las que la alimentación aparece como un elemento transversal, actuará de palanca para fortalecer los sistemas de alimentación sostenible definidos por la FAO como “los sistemas alimentarios que tienen consecuencias limitadas sobre el medio ambiente, que contribuyen a la seguridad alimentaria y nutricional, así como a la vida sana de las generaciones presentes y futuras. Los sistemas alimentarios sostenibles contribuyen a proteger y a respetar la biodiversidad y los ecosistemas, son culturalmente aceptables, económicamente equitativos y accesibles, asequibles, nutricionalmente seguros y sanos, y permiten optimizar los recursos naturales y humanos”.

**PROPUESTA #13**

<b>Artículo 27. Contratación pública</b>	
<b>Enmienda de sustitución y adición</b>	
<b>Texto propuesto por el Gobierno:</b>	<b>Propuesta de enmienda:</b>
<p>1. De conformidad con lo establecido en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014, en toda contratación pública se incorporarán de manera transversal y preceptiva criterios medioambientales cuando guarden relación con el objeto del contrato, que deberán ser objetivos, respetuosos con los principios informadores de contratación pública y figurar, junto con la ponderación que se les atribuya, en el pliego correspondiente. Para ello, la contratación de la Administración General del Estado y el conjunto de organismos y entidades del sector público estatal incorporará, de conformidad con el artículo 126.4 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, como prescripciones técnicas particulares en los pliegos de contratación, criterios de reducción de emisiones y de huella de carbono dirigidos específicamente a la lucha contra el cambio climático. A tal efecto, en el plazo de un año desde la entrada en vigor de esta ley, el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y el Ministerio de Hacienda elaborarán un catálogo de prestaciones en cuya contratación se tendrán en cuenta los criterios de lucha contra el cambio climático mencionados en este párrafo y en el que se identificarán tales criterios de reducción de emisiones y de huella de carbono, incluidos los relacionados con una alimentación sostenible y saludable. En todo caso, de conformidad con lo establecido en el artículo 201 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, los órganos de contratación tomarán las medidas pertinentes para garantizar que en la ejecución de los contratos los contratistas cumplen las obligaciones aplicables en materia medioambiental.</p>	<p>1. De conformidad con lo establecido en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014, en toda contratación pública se incorporarán de manera transversal y preceptiva criterios medioambientales cuando guarden relación con el objeto del contrato, que deberán ser objetivos, respetuosos con los principios informadores de contratación pública y figurar, junto con la ponderación que se les atribuya, en el pliego correspondiente. Para ello, la contratación de la Administración General del Estado y el conjunto de organismos y entidades del sector público estatal incorporará, de conformidad con el artículo 126.4 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, como prescripciones técnicas particulares en los pliegos de contratación, criterios <a href="#">integrales de gestión de la huella de carbono de reducción de emisiones y de huella de carbono</a> dirigidos específicamente a la lucha contra el cambio climático, <a href="#">comprendiendo desde la reducción de emisiones, hasta la compensación de aquellas que no han podido ser evitadas y la eficiencia energética y uso de energías renovables</a>. A tal efecto, en el plazo de un año desde la entrada en vigor de esta ley, el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y el Ministerio de Hacienda elaborarán un catálogo de prestaciones en cuya contratación se tendrán en cuenta los criterios de lucha contra el cambio climático mencionados en este párrafo y en el que se identificarán tales criterios de reducción de emisiones, <a href="#">compensación de huella de carbono y de eficiencia energética y uso de energías renovables</a>, incluidos los relacionados con una alimentación sostenible y saludable. <a href="#">Concretamente se incluirán criterios como: un mínimo de alimentos frescos, locales, ecológicos y de temporada en los alimentos cocinados en todas las cocinas financiadas con dinero público; limitar las proporciones de alimentos ultraprocesados; y limitar el volumen máximo de los lotes sacados a concurso por criterios de calidad nutricional y conservación de los alimentos. Todo ello incluido en el desarrollo del concepto de Compras Públicas Verdes y Socialmente Responsables.</a></p>



	<p>En todo caso, de conformidad con lo establecido en el artículo 201 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, los órganos de contratación tomarán las medidas pertinentes para garantizar que en la ejecución de los contratos los contratistas cumplen las obligaciones aplicables en materia medioambiental.</p>
<p><b>Justificación:</b></p> <p>Una dieta saludable y sostenible debe de integrar alimentos frescos, locales y de temporada y reducir o eliminar los alimentos ultraprocesados. Los alimentos frescos, locales y de temporada son nutritivos y tienen una menor huella ecológica, apoyan la agricultura familiar y ayudan a fijar la población de las zonas rurales. Los alimentos ecológicos son más nutritivos y tienen menor presencia de sustancias perjudiciales que los convencionales. Los alimentos congelados, procesados y ultraprocesados tienen una huella ecológica elevada y algunos de ellos además no son saludables.</p> <p>Por otro lado, es preciso añadir junto con otros aspectos relacionados con la gestión de la huella de carbono, la compensación, siendo este un mecanismo eficaz dentro de la lucha contra el cambio climático, permitiendo canalizar los esfuerzos de las empresas y movilizar recursos económicos esenciales para la consecución de los objetivos relacionados con la mejora de la capacidad de absorción de los sumideros de carbono y por lo tanto del propio anteproyecto de Ley.</p>	

## PROPUESTA #14

<p><b>Artículo 28. Integración del riesgo del cambio climático por entidades cuyos valores estén admitidos a negociación en mercados regulados, entidades de crédito, entidades aseguradoras y reaseguradoras y sociedades por razón de tamaño.</b></p>	
<p><b>Apartado 1</b></p>	
<p><b>Enmienda de adición</b></p>	
<p><b>Texto propuesto por el Gobierno:</b></p> <p>Las sociedades emisoras de valores admitidos a negociación en mercados regulados que formulen cuentas consolidadas, así como las que no estén integradas en un grupo consolidable, que estén obligadas a incluir en el informe de gestión consolidado o en el informe de gestión individual, el estado de información no financiera de acuerdo con lo previsto en el artículo 49.5 del Código de Comercio y el en artículo 262.5 del Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital, remitirán a la Comisión Nacional del Mercado de Valores, dentro de su informe de gestión, un informe de carácter anual en el que se haga una evaluación del impacto financiero sobre la sociedad de los riesgos asociados al cambio climático generados por la exposición a éste de su actividad, incluyendo los riesgos de la transición hacia una economía sostenible y las medidas que se adopten para hacer frente a dichos riesgos.</p>	<p><b>Propuesta de enmienda:</b></p> <p>Las sociedades emisoras de valores admitidos a negociación en mercados regulados que formulen cuentas consolidadas, así como las que no estén integradas en un grupo consolidable, que estén obligadas a incluir en el informe de gestión consolidado o en el informe de gestión individual, el estado de información no financiera de acuerdo con lo previsto en el artículo 49.5 del Código de Comercio y el en artículo 262.5 del Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital, remitirán a la Comisión Nacional del Mercado de Valores, dentro de su informe de gestión, un informe de carácter anual en el que se haga una evaluación del impacto financiero sobre la sociedad de los riesgos asociados al cambio climático generados por la exposición a éste de su actividad, incluyendo los riesgos de la transición hacia una economía sostenible y las medidas que se adopten para hacer frente a dichos riesgos.</p> <p><u><a href="#">En el caso de medianas empresas (entre 50 y 250 trabajadores) y grandes empresas con más de 250 trabajadores no incluidas en el supuesto anterior, se incluye la obligatoriedad de calcular el alcance 1 y 2 de su huella de carbono y cómo se afronta su reducción. Esta obligación entrará en vigor un años después de la entrada en vigor de esta Ley. Se extenderá, además, a todas las empresas, independientemente del número de trabajadores y siempre que no estén incluidas en los supuestos anteriores, y que tengan establecimientos que generen un consumo energético final anual superior a 40 toneladas equivalentes de petróleo.</a></u></p>
<p><b>Apartado 5</b></p>	
<p><b>Enmienda de adición</b></p>	
<p><b>Texto propuesto por el Gobierno:</b></p> <p>El contenido de los informes mencionados en los apartados anteriores sobre la estimación del impacto financiero de los riesgos para la sociedad asociados al cambio climático será determinado por real decreto, en el plazo de dos años desde la aprobación de esta ley, e incluirá los siguientes</p>	<p><b>Propuesta de enmienda:</b></p> <p>El contenido de los informes mencionados en los apartados anteriores sobre la estimación del impacto financiero de los riesgos para la sociedad asociados al cambio climático será determinado por real decreto, en el plazo de dos años desde la aprobación de esta ley, e incluirá los siguientes</p>

<p>aspectos en las obligaciones de información que se establezcan:</p> <p>a) La estructura de gobierno de la organización, incluyendo la función que sus distintos órganos desempeñan, en relación con la identificación, evaluación y gestión de los riesgos y oportunidades relacionados con el cambio climático.</p> <p>b) El enfoque estratégico, tanto en términos de adaptación como de mitigación, de las entidades para gestionar los riesgos financieros asociados al cambio climático, teniendo en cuenta los riesgos ya existentes en el momento de la redacción del informe, y los que puedan surgir en el futuro, identificando las acciones necesarias en dicho momento para la mitigación de tales riesgos.</p> <p>c) Los impactos reales y potenciales de los riesgos y oportunidades asociados al cambio climático en las actividades de la organización y su estrategia, así como en su planificación financiera.</p> <p>d) Los procesos de identificación, evaluación, control y gestión de los riesgos relacionados con el clima y cómo estos se integran en su análisis de riesgo de negocio global y su integración en la gestión global del riesgo por parte de la organización.</p> <p>e) Las métricas, escenarios y los objetivos utilizados para evaluar y gestionar los riesgos y oportunidades relevantes relacionados con el cambio climático y, en caso de que se haya calculado, el alcance 1 y 2 de su huella de carbono y cómo se afronta su reducción.</p>	<p>aspectos en las obligaciones de información que se establezcan:</p> <p>a) La estructura de gobierno de la organización, incluyendo la función que sus distintos órganos desempeñan, en relación con la identificación, evaluación y gestión de los riesgos y oportunidades relacionados con el cambio climático.</p> <p>b) El enfoque estratégico, tanto en términos de adaptación como de mitigación, de las entidades para gestionar los riesgos financieros asociados al cambio climático, teniendo en cuenta los riesgos ya existentes en el momento de la redacción del informe, y los que puedan surgir en el futuro, identificando las acciones necesarias en dicho momento para la mitigación de tales riesgos.</p> <p>c) Los impactos reales y potenciales de los riesgos y oportunidades asociados al cambio climático en las actividades de la organización y su estrategia, así como en su planificación financiera.</p> <p>d) Los procesos de identificación, evaluación, control y gestión de los riesgos relacionados con el clima y cómo estos se integran en su análisis de riesgo de negocio global y su integración en la gestión global del riesgo por parte de la organización.</p> <p>e) Las métricas, escenarios y los objetivos utilizados para evaluar y gestionar los riesgos y oportunidades relevantes relacionados con el cambio climático, <u>siendo obligatorio el cálculo de, al menos, el alcance 1 y 2 de su huella de carbono y cómo se afronta su reducción, además de la compensación de las emisiones que no se han podido evitar.</u></p>
<p><b>Justificación:</b></p> <p><b>Apartado 1</b></p> <p>Actualmente los límites de la ley 11/28 son:</p> <p>a) Que el número medio de trabajadores empleados por la sociedad o el grupo, según el caso, durante el ejercicio sea superior a 500.</p> <p>b) Que o bien tengan la consideración de entidades de interés público de conformidad con la legislación de auditoría de cuentas, durante dos ejercicios consecutivos, reúnan a la fecha de cierre de cada uno de ellos, a nivel individual o consolidado, según el caso, al menos dos de las circunstancias siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Que el total de las partidas del activo sea superior a 20.000.000 de euros.</li> <li>• Que el importe neto de la cifra anual de negocios supere los 40.000.000 de euros.</li> <li>• Que el número medio de trabajadores empleados durante el ejercicio sea superior a 250"</li> </ul>	

Pero comunidades autónomas como Baleares, Cataluña o País Vasco son más exigentes e incluyen medianas empresas (menos de 250 trabajadores y no más de 50 mill. de facturación) o como el País Vasco, incluyen también empresas con un consumo energético mínimo (superior a 40 t e de petróleo).

***Apartado 5***

El cálculo de la huella de carbono no puede ser una cuestión opcional y tiene que ser obligatorio para poder contar con métricas comparables y ciertas que permitan avanzar en la reducción de las emisiones de las empresas.

La compensación es una de las etapas clave para la concienciación de los entes, tanto públicos como privados en la gestión integral de su huella de carbono. Además, permite promover el establecimiento de proyectos de absorción de carbono y sustentarlos de forma económicamente viable.

## **PROPUESTA #15**

**Nuevo artículo a añadir entre el 28 y el 29.**

**Art. XX. Integración del riesgo del cambio climático en instituciones municipales y provinciales, y empresas de titularidad pública.**

**Enmienda de adición**

**Propuesta de enmienda:**

En aquellos municipios de más de 50.000 habitantes y en todas las Diputaciones Provinciales y Comarcas debe integrarse con carácter obligatorio el riesgo climático en su gestión.

**Justificación:**

La Ley 11/2018, (del 28 de diciembre, por la que se modifica el Código de Comercio, el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, y la Ley 22/2015, de 20 de julio, de Auditoría de Cuentas, en materia de información no financiera y diversidad) ha obligado a muchas nuevas empresas a calcular su HdC y reportar sus datos medioambientales. La inclusión de nuevos sectores (ayuntamientos, diputaciones, etc) permitiría desarrollar aún más el impacto y sensibilización.

Otros países europeos como Francia, la obligación de reportar su impacto medioambiental y plan de actuación no se limita a las empresas de más de 500 empleados e incluye todas las colectividades territoriales de más de 50.000 habitantes, así como a la administración del Estado.

## PROPUESTA #16

<b>Artículo 30. Estrategia de descarbonización del sector eléctrico</b>	
<b>Enmienda de adición</b>	
<b>Texto propuesto por el Gobierno:</b>	<b>Propuesta de enmienda:</b>
De acuerdo con el desarrollo de la Estrategia de Descarbonización a 2050 establecida en el artículo 5, se habilita al Gobierno a requerir al operador del mercado, al operador del sistema, al transportista y a los distribuidores, definidos en el artículo 6 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico, a elaborar y presentar una estrategia de descarbonización en lo referente a su ámbito de actuación. Reglamentariamente se establecerán las condiciones y criterios mínimos que deberán incluir dichas estrategias.	De acuerdo con el desarrollo de la Estrategia de Descarbonización a 2050 establecida en el artículo 5, se habilita al Gobierno a requerir al operador del mercado, al operador del sistema, al transportista <del>y</del> a los distribuidores <u>y a los comercializadores</u> , definidos en el artículo 6 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico, a elaborar y presentar una estrategia de descarbonización en lo referente a su ámbito de actuación. Reglamentariamente se establecerán las condiciones y criterios mínimos que deberán incluir dichas estrategias.
<b>Justificación:</b>	
Es necesario incluir también a las comercializadoras ya que son también actores del sector eléctrico.	

## PROPUESTA #17

<b>Artículo 31. Educación y capacitación frente al cambio climático</b> <b>Artículo 31. Educación y capacitación frente al cambio climático y la transición energética</b> <b>(modificación en el título del artículo)</b>	
<b>Enmienda de sustitución y adición</b>	
<b>Texto propuesto por el Gobierno:</b>	<b>Texto propuesto por el Gobierno:</b>
<p>1. El sistema educativo español promoverá la implicación de la sociedad española en las respuestas frente al cambio climático, reforzando el conocimiento sobre el cambio climático y sus implicaciones, la capacitación para una actividad técnica y profesional baja en carbono y resiliente frente al cambio del clima y la adquisición de la necesaria responsabilidad personal y social.</p> <p>2. El Gobierno revisará el tratamiento del cambio climático en el currículo básico de las enseñanzas que forman parte del Sistema Educativo, incluyendo los elementos necesarios para hacer realidad una educación para el desarrollo sostenible. Asimismo, el Gobierno, en el ámbito de sus competencias, impulsará las acciones que garanticen la adecuada formación del profesorado en esta materia.</p> <p>Asimismo, el Gobierno promoverá que las universidades procedan a la revisión del tratamiento del cambio climático en los planes de estudios conducentes a la obtención de títulos universitarios oficiales en los que resulte coherente conforme a las competencias inherentes a los mismos, así como la formación del profesorado universitario en este ámbito.</p> <p>3. El Gobierno revisará y mantendrá permanentemente actualizado el Catálogo Nacional de las Cualificaciones Profesionales, así como el catálogo de ofertas formativas en el ámbito de la Formación Profesional que capaciten en perfiles profesionales propios de la sostenibilidad medioambiental y del cambio climático.</p> <p>4. El Gobierno, en el ámbito de sus competencias, incentivará el proceso de acreditación de las competencias profesionales adquiridas por la experiencia laboral, y vías no formales de formación, fomentando la educación y capacitación para avanzar en la lucha contra el cambio climático.</p>	<p>1. El sistema educativo español <u>promoverá la formación sobre cambio climático y la energía en ámbitos de consecuencias, estrategias de adaptación y mitigación a toda la sociedad, así como sus implicaciones en las respuestas frente al cambio climático. De igual manera que promoverá</u> la capacitación para una actividad <u>cotidiana</u>, técnica y profesional baja en carbono y resiliente frente al cambio del clima y la adquisición de la necesaria responsabilidad personal y social.</p> <p>2. El Gobierno revisará el tratamiento del cambio climático <u>y la cultura energética</u> en el currículo básico de las enseñanzas que forman parte del Sistema Educativo, incluyendo los elementos necesarios para hacer realidad una educación para el desarrollo sostenible, <u>relacionando de forma transversal el cambio climático a todos aquellos contenidos de las diferentes materias con especial atención a las áreas de Ciencias Naturales y Ciencias Sociales en Educación Primaria así como áreas similares en Educación Secundaria Obligatoria.</u> Asimismo, el Gobierno, en el ámbito de sus competencias, impulsará las acciones que garanticen la adecuada formación del profesorado en esta materia.</p> <p>Asimismo, el Gobierno promoverá que las universidades procedan a la revisión del tratamiento del cambio climático en los planes de estudios conducentes a la obtención de títulos universitarios oficiales en los que resulte coherente conforme a las competencias inherentes a los mismos, así como la formación del profesorado universitario en este ámbito.</p> <p>3. El Gobierno revisará y mantendrá permanentemente actualizado el Catálogo Nacional de las Cualificaciones Profesionales, así como el catálogo de ofertas formativas en el ámbito de la Formación Profesional que capaciten en perfiles profesionales propios de la sostenibilidad medioambiental, del cambio climático y <u>la transición energética.</u></p> <p>4. El Gobierno, en el ámbito de sus competencias, incentivará el proceso de acreditación de las competencias profesionales adquiridas por la</p>

	<p>experiencia laboral, y vías no formales de formación, fomentando la educación y capacitación para avanzar en la lucha contra el cambio climático y <a href="#">la transición energética</a>.</p> <p><a href="#">5. Se promoverá el funcionamiento sostenible de todos los centros educativos para que la práctica vaya en consonancia a la formación impartida en dichos centros. A tal fin se creará la figura del “responsable de sostenibilidad” en los centros educativos en el siguiente curso a iniciar tras la aprobación de la presente Ley, pudiendo ser desempeñada por cualquier miembro del consejo escolar. Dicha figura velará por el funcionamiento del centro acorde a la sostenibilidad mediante ecoauditorías y promoverá los cambios necesarios para la transición ecológica efectiva del centro educativo.</a></p>
<p><b>Justificación:</b></p> <p>El incremento del conocimiento de la ciudadanía sobre energía es fundamental para hacer frente a la emergencia climática y la necesaria transición energética hacia un modelo cero emisiones. La cultura energética es también esencial para empoderar a las personas en la comprensión de sus facturas la reducción de consumos y la toma de decisiones en materia de rehabilitación energética de sus viviendas, uso de fuentes renovables o autoconsumo.</p> <p>El sistema educativo debe formar a toda la sociedad, desde los niveles obligatorios de enseñanza, y dicha formación debe traducirse en cambios de hábitos para la adaptación y mitigación, hábitos en pro de la sostenibilidad que ayuden a conseguir muchos de los objetivos propuestos en la presente ley.</p> <p>El sistema educativo debe formar a toda la sociedad, desde los niveles obligatorios de enseñanza, y dicha formación debe traducirse en cambios de hábitos para la adaptación y mitigación, hábitos en pro de la sostenibilidad que ayuden a conseguir muchos de los objetivos propuestos en la presente ley.</p>	



**PROPUESTA #18**

<b>Artículo 33. Comité de Expertos de Cambio Climático y Transición Energética</b>
<b>Enmienda de adición</b>
<b>Propuesta de enmienda:</b>  <a href="#">En todo caso, el Comité de expertos de cambio climático y transición energética será un comité interdisciplinar compuesto por expertos y expertas de distintas áreas de conocimiento.</a>
<b>Justificación:</b>  La complejidad del cambio climático y de su la transición ecológica necesita de una pluralidad de perspectivas trabajando de forma transdisciplinar para dar respuesta a todos los aspectos que plantea, de ahí la importancia de que la ley señale esta característica que deberá tener el comité de expertos. Las áreas de conocimiento concretas entendemos que serán objeto de tratamiento en el reglamento de funcionamiento de dicho comité.

## PROPUESTA #19

Artículo 34. Planes autonómicos de energía y clima	
Enmienda de adición	
<p><b>Texto propuesto por el Gobierno:</b></p> <p>A partir del 31 de diciembre de 2021 las comunidades autónomas deberán informar en la Comisión de Coordinación de Políticas de Cambio Climático de todos sus planes de energía y clima en vigor. Dichos planes podrán consistir en un documento específico que recoja tanto las medidas adoptadas, como las medidas que prevean adoptar, en materia de cambio climático y transición energética, coherentes con los objetivos de esta Ley.</p>	<p><b>Propuesta de enmienda:</b></p> <p>A partir del 31 de diciembre de 2021 las comunidades autónomas deberán informar en la Comisión de Coordinación de Políticas de Cambio Climático de todos sus planes de energía y clima en vigor. Dichos planes podrán consistir en un documento específico que recoja tanto las medidas adoptadas, como las medidas que prevean adoptar, en materia de cambio climático y transición energética, coherentes con los objetivos de esta Ley. <a href="#"><u>Además, se hará constar el proceso de participación seguido para su elaboración y los mecanismos de gobernanza previstos en dichas políticas.</u></a></p>
<p><b>Justificación:</b></p> <p>La necesidad de que todas las políticas referentes al cambio climático y transición energética cuenten con procesos de participación obliga a dar cuenta de los mismos con el objeto de documentar dichos procesos, facilitar su trazabilidad y, en su caso, conocer las metodologías más exitosas. De ahí la necesidad de que el proceso de participación conste en la documentación aportada por las Comunidades Autónomas, de la misma manera que deberá hacerlo en los planes nacionales.</p>	

## PROPUESTA #20

Artículo 35. Participación pública	
Enmienda de adición	
<p><b>Texto propuesto por el Gobierno:</b></p> <p>“1. Los planes, programas, estrategias, instrumentos y disposiciones de carácter general que se adopten en la lucha contra el cambio climático y la transición energética hacia una economía baja en carbono se llevarán a cabo bajo fórmulas abiertas que garanticen la participación de los agentes sociales y económicos interesados y del público, en general, mediante los canales de comunicación, información y difusión que resulten más apropiados, en los términos previstos por la Ley 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente.</p> <p>2. El Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico en colaboración con los demás departamentos ministeriales, desarrollará y mantendrá actualizada una página web específica que facilite el acceso a los ciudadanos a la información relacionada con el cambio climático y la transición energética.”</p>	<p><b>Propuesta de enmienda:</b></p> <p>“1. Los planes, programas, estrategias, instrumentos y disposiciones de carácter general que se adopten en la lucha contra el cambio climático y la transición energética hacia una economía baja en carbono se llevarán a cabo bajo fórmulas abiertas que garanticen la participación de los agentes sociales y económicos interesados y del público, en general, mediante los canales de comunicación, información y difusión que resulten más apropiados, en los términos previstos por la Ley 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente. <u>En cualquiera de estas fórmulas abiertas que garanticen la participación de los agentes sociales y económicos interesados y del público, en general, se establecerán mecanismos de seguimiento y transparencia para la rendición de cuentas y evaluación periódica de las medidas implementadas.</u></p> <p><u>Para la elaboración de los planes, programas, estrategias, instrumentos y disposiciones de carácter general que se adopten en la lucha contra el cambio climático y la transición energética hacia una economía baja en carbono, se celebrarán asambleas ciudadanas deliberativas, sin perjuicio de otras fórmulas de participación y deliberación. Reglamentariamente se determinará su composición, organización y funcionamiento.</u></p> <p><u>Los planes, programas, estrategias, instrumentos y disposiciones de carácter general que se adopten en la lucha contra el cambio climático y la transición energética, deberán llevar incorporada una memoria explicativa del proceso de participación seguido para su elaboración, así como de los mecanismos de gobernanza previstos.</u></p> <p>2. El Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico en colaboración con los demás departamentos ministeriales, desarrollará y mantendrá actualizada una página web específica que facilite el acceso a los ciudadanos a la información relacionada con el cambio climático y la transición energética.”</p>

	<p><u>La página web se diseñará de acuerdo a los principios de accesibilidad, lectura fácil y datos abiertos y estará sujeta a procesos de revisión periódica y mejora continua.</u></p> <p><u>3.-El Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, en colaboración con los departamentos ministeriales, promoverá una cultura de corresponsabilización frente al desafío climático y la adopción por la ciudadanía de valores y hábitos coherentes con una economía y una sociedad sostenibles. Esa promoción se realizará fomentando la acción de las entidades sociales, medios de comunicación, entidades educativas, como actores claves de la necesaria transición cultural hacia una economía neutra en carbono.</u></p> <p><u>En el año 2022, en coherencia con ese enfoque, se implantará la obligación para los estudiantes que finalicen un ciclo académico de plantar 10 árboles como un requisito para obtener el título correspondiente, como una medida dirigida a fomentar esa cultura de corresponsabilización frente al desafío climático.</u></p>
<p><b>Justificación:</b></p> <p>En materia de participación, sea cual sea la dinámica y metodologías utilizadas, es fundamental establecer mecanismos de seguimiento de los acuerdos adoptados, lo que otorga mayor credibilidad y fiabilidad al proceso.</p> <p>Por otro lado, las asambleas ciudadanas, sin ser la única metodología de participación, han sido ya objeto de experimentación en otros países con resultados altamente positivos. Incorporarlas a esta ley supone un paso adelante en la apuesta por la participación imprescindible en la transición ecológica.</p> <p>En cuanto a la incorporación de una memoria explicativa del proceso de participación seguido para la elaboración de planes, programas, estrategias, instrumentos y disposiciones de carácter general que se adopten en la lucha contra el cambio climático y la transición energética, sirve lo argumentado en el punto anterior para las Comunidades Autónomas.</p> <p>En lo referente al punto 2) relativo a la página web, es crucial que se garantice por ley que cumple con los criterios de accesibilidad, lectura fácil y datos abiertos que permitan que la ley sea comprensible para público no experto, y por tanto, sea una herramienta para facilitar la participación.</p> <p>La Transición hacia una economía neutra en carbono, objetivo de toda la Comunidad Internacional recogido en el Acuerdo de París de 2015, y objetivo de la UE, exige realizar una transición tecnológica y normativa. Pero también exige realizar una transición cultural. Sin la generalización entre la ciudadanía de valores y hábitos sostenibles no será posible lograr los objetivos que persigue esta ley. Por eso hay que desarrollar programas y acciones específicas dirigidas a construir esa cultura. Al mismo tiempo esa cultura debe ser soportada en hechos concretos que la encarnen.</p> <p>No es posible disfrutar del derecho a un medio ambiente sano sin la existencia de deberes que lo hagan posible. En esa dirección hay países, como Filipinas, que han aprobado una medida similar a la que proponemos.</p> <p>Esta medida, por su masividad, y su influencia en las familias, centros educativos y ayuntamientos y CCAA tendrá una gran influencia en la generalización de una cultura de los deberes climáticos.</p>	

## PROPUESTA #21

<b>Nuevo artículo dentro del Título V. Transición al turismo sostenible</b>
<b>Enmienda de adición</b>
<p><b>Propuesta de enmienda:</b></p> <p><u>El Estado promoverá las condiciones necesarias para el desarrollo del Turismo Sostenible como una de sus prioridades en la lucha contra el Cambio Climático. A tales efectos se considera Turismo Sostenible aquel que tiene plenamente en cuenta sus impactos económicos, sociales y ambientales actuales y futuros, atendiendo a las necesidades de los visitantes, de la industria, el medioambiente y las comunidades de acogida. Dentro de su ámbito competencial y en colaboración con las Comunidades Autónomas</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) <u>fomentará el desarrollo del turismo sostenible como una de sus prioridades en la Lucha contra el Cambio Climático. A tales efectos se considera Turismo Sostenible aquel que tiene plenamente en cuenta sus impactos económicos, sociales y ambientales actuales y futuros, atendiendo a las necesidades de los visitantes, de la industria, el medioambiente y las comunidades de acogida.</u></li> <li>b) <u>fomentará el establecimiento de un sistema de indicadores que evalúen el impacto social, económico y ambiental de la actividad turística, y coordinará la implantación de una tasa ambiental gestionada a través de las Comunidades Autónomas para financiar dichos fines.</u></li> <li>c) <u>fomentará la adopción de una Estrategia Tecno- Digital de Cambio Climático para el turismo que facilite el control de indicadores de evaluación del impacto del Cambio Climático en los destinos; evaluación de CO2, la gestión eficiente de los consumos de agua, energético y de generación de residuos</u></li> <li>d) <u>Impulsará programas de transición ecológica para el turismo español y priorizará la sostenibilidad y la dimensión ecológica como valor de marca del turismo español, planificándose acciones de marketing y formación anuales para profundizar en la concienciación del sector y la ciudadanía hacia la necesidad de la conservación de nuestros valores naturales, patrimoniales y culturales.</u></li> </ul>
<p><b>Justificación:</b></p> <p>De conformidad con la alianza ‘Turismo Responsable: un compromiso de todos’ firmado por El Pacto Mundial de Naciones Unidas y la Organización Mundial del Turismo (OMT) en 2015 y con el documento “<i>One Planet Sustainable Tourism Programme (2020) - One Planet Vision for a Responsible Recovery of the Tourism</i>”.</p>

## PROPUESTA #22

<p><b>Inclusión de referencias al turismo en diferentes partes de la Ley</b></p>
<p><b>Enmiendas de adición</b></p>
<p><b>Propuesta de enmienda:</b></p> <p><b>En la Exposición de Motivos. Apartado III. Párrafo 14.</b></p> <p>Numerosos estudios, incluidos los propios del IPCC, coinciden en señalar a la región mediterránea como una de las áreas del planeta más vulnerables frente al cambio climático. España, por su situación geográfica y sus características socioeconómicas, se enfrenta a importantes riesgos derivados del cambio climático que inciden directa o indirectamente sobre un amplísimo conjunto de sectores económicos y sobre todos los sistemas ecológicos españoles, acelerando el deterioro de recursos esenciales para nuestro bienestar como el agua, el suelo fértil o la biodiversidad y amenazando la calidad de vida y la salud de las personas. Por ello, gestionar de manera responsable nuestro patrimonio común, el agua, los suelos, la biodiversidad, todos recursos escasos y frágiles es ineludible. Las políticas de adaptación para anticiparnos a los impactos y favorecer la recuperación tras los daños son necesarias en todos los sectores de nuestra economía, así como la introducción de la variable climática en las políticas sectoriales.</p> <p><i>Numerosos estudios, incluidos los propios del IPCC, coinciden en señalar a la región mediterránea como una de las áreas del planeta más vulnerables frente al cambio climático. España, por su situación geográfica, sus características socioeconómicas <u>y su actividad turística</u>, se enfrenta a importantes riesgos derivados del cambio climático que inciden directa o indirectamente sobre un amplísimo conjunto de sectores económicos y sobre todos los sistemas ecológicos españoles, acelerando el deterioro de recursos esenciales para nuestro bienestar como el agua, el suelo fértil o la biodiversidad y amenazando la calidad de vida y la salud de las personas. Por ello, gestionar de manera responsable nuestro patrimonio común, el agua, los suelos, la biodiversidad, todos recursos escasos y frágiles es ineludible. Las políticas de adaptación para anticiparnos a los impactos y favorecer la recuperación tras los daños son necesarias en todos los sectores de nuestra economía, así como la introducción de la variable climática en las políticas sectoriales.</i></p> <p><b>En la Exposición de Motivos. Apartado IV. Párrafo 21.</b></p> <p>El Título IV aborda las cuestiones relativas a la movilidad sin emisiones y transporte. El sector del transporte tiene que ser parte de la respuesta al cambio climático y posicionarse en el nuevo modelo de desarrollo para aprovechar las oportunidades que abre la nueva realidad económica y social. En materia de movilidad sin emisiones, se establece que se adoptarán medidas para alcanzar en 2050 un parque de turismos y vehículos comerciales ligeros sin emisiones directas de CO<sub>2</sub>. Los municipios de más de 50.000 habitantes y los territorios insulares introducirán en la planificación de ordenación urbana medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad. Asimismo, se ofrece la posibilidad a las comunidades autónomas insulares, por su vulnerabilidad frente al cambio climático, a instar al Estado a establecer medidas de promoción de movilidad limpia, consistentes en restricciones de la circulación de turismos y furgonetas en su ámbito territorial.</p> <p><i>El Título IV aborda las cuestiones relativas a la movilidad sin emisiones y transporte. El sector del transporte tiene que ser parte de la respuesta al cambio climático y posicionarse en el nuevo modelo de desarrollo para aprovechar las oportunidades que abre la nueva realidad económica y social. En materia de movilidad sin emisiones, se establece que se adoptarán medidas para alcanzar en 2050 un parque de turismos y vehículos comerciales ligeros sin emisiones directas de CO<sub>2</sub>. Los municipios de más de 50.000 habitantes, los territorios insulares <u>y los municipios turísticos</u> introducirán en la planificación de ordenación urbana medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad. Asimismo, se ofrece la posibilidad a las comunidades autónomas insulares, por su vulnerabilidad frente al cambio climático, a instar al Estado a establecer medidas de promoción de movilidad limpia, consistentes en restricciones de la circulación de turismos y furgonetas en su ámbito territorial.</i></p>

**Art. 12. Apartado 3.**

3. Los municipios de más de 50.000 habitantes y los territorios insulares introducirán en la planificación de ordenación urbana medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad incluyendo, al menos [...]

*3. Los municipios de más de 50.000 habitantes, los territorios insulares y los municipios turísticos introducirán en la planificación de ordenación urbana medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad incluyendo, al menos [...]*

**Art. 18. Apartado 3. Segundo párrafo.**

A estos efectos, también se estará a lo previsto en otra normativa aplicable, así como en convenios internacionales que contengan regulación relativa a la costa y al mar y a la conservación y uso sostenible del dominio público marítimo-terrestre, teniéndose en cuenta factores como el estado y evolución de los ecosistemas, las condiciones hidromorfológicas, climáticas y de dinámica costera; así como la presión acumulada de los diferentes usos que soporta cada tramo de costa.

*A estos efectos, también se estará a lo previsto en otra normativa aplicable, así como en convenios internacionales que contengan regulación relativa a la costa y al mar y a la conservación y uso sostenible del dominio público marítimo-terrestre, teniéndose en cuenta factores como el estado y evolución de los ecosistemas, las condiciones hidromorfológicas, climáticas y de dinámica costera; así como la presión acumulada de los diferentes usos que soporta cada tramo de costa, especialmente los derivados de la actividad turística.*

**Disposición Adicional Cuarta. Incorporación de un segundo párrafo.**

*Dentro del proceso de acelerar la descarbonización de las operaciones en la aviación civil, cuando existan problemas ambientales graves el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, previo informe del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico podrá negar o limitar los derechos de tráfico en determinadas rutas aéreas entre ciudades españolas, especialmente cuando otros modos de transporte garanticen un servicio satisfactorio.*

**Justificación:**

En el Proyecto de ley no se contempla alusión alguna al turismo, ni en la exposición de motivos ni a lo largo de todo su articulado. La reserva constitucional de competencias exclusivas en materia de turismo a las Comunidades Autónomas, no parece justificación suficiente para que una materia como la turística de tanta entidad e implicaciones para el medio ambiente, para la sociedad y para la economía española, no encuentre el mínimo espacio en el proyecto de ley analizado.

El turismo contribuye de manera significativa al cambio climático. El cambio climático está contribuyendo a los impactos sobre los sistemas socioeconómicos: contaminación de acuíferos y aguas superficiales que sirven como recurso de agua dulce, intrusión salina en los estuarios y sistemas ribereños costeros afectando a tierras de cultivo, mayores niveles de inundación costera o la degradación de recursos potenciales para el turismo como los arrecifes de coral o las playas.

Tal y como se expresa en la Exposición de motivos de este proyecto de ley, las medidas desarrolladas deben ser coherentes con las políticas sectoriales impulsadas por la UE. Y debe observarse que a finales del año 2013 la Comisión europea hizo pública la Estrategia Europea de Adaptación al Cambio Climático, con el objetivo de orientar las actuaciones de las regiones para reforzar la capacidad de adaptación de los sectores más vulnerables, (entre los que se encontraba el turismo) y mejorar su resiliencia.

Según la UE, dentro del sector turístico, el costero es el más importante en términos de flujos y generación de renta. El sector turístico depende de manera significativa de la buena conservación de las costas y las aguas, y los procesos de urbanización y el desarrollo de las actividades turísticas

configuran un conjunto de presiones sobre el medio, que se concentra especialmente en el Mediterráneo, donde en la actualidad, una tercera parte de la costa mediterránea española tiene totalmente edificado su primer kilómetro de mar.

Siendo el turismo es una actividad particularmente sensible y vulnerable al clima y al cambio climático y a sus impactos en España, las zonas más vulnerables al cambio climático se localizan en el espacio litoral, en la franja costera española (con un alto grado de artificialización), que configura el principal producto turístico español, turismo de sol y playa, y las zonas de montaña, sobre todo en el turismo de nieve. La escasez de agua provocará problemas de funcionalidad o viabilidad económica de ciertos destinos.

En las ciudades –sobre todo en las grandes urbes, islas y en los municipios turísticos- se han venido concentrado fenómenos preocupantes de hacinamiento y sobreturismo. Abordar el sobreturismo afecta principalmente a comprender el estrecho marco de relación entre bienestar-emergencia climática y el propio sobreturismo. A mayor presión turística, se precisa de más prevención, más restauración y más racionalidad en los usos. Lograr una reducción rápida de nuestras emisiones requerirá cambios sustanciales en la forma en que planificamos y construimos nuestras ciudades, cómo viajamos, como nos desplazamos en la ciudad. Dentro del sistema de ciudades en España, introducir el concepto de municipio turístico tiene todo el sentido a la luz de los objetivos perseguidos por este proyecto de ley.

**La libertad de viajar no es la libertad de contaminar. Esta previsión ya está introduciéndose en otras legislaciones europeas y tiene su respaldo en el apartado 1 del artículo 20 del Reglamento comunitario 1008/2008.**



## PROPUESTA #23

<p><b>Nueva Disposición Adicional Quinta</b></p>
<p><b>Enmienda adición</b></p>
<p><b>Propuesta de enmienda:</b></p> <p><a href="#">Medidas adicionales a la generación eólica y solar fotovoltaica.</a></p> <p><a href="#">En un plazo de un año, el Ministerio de Transición Ecológica y el Reto Demográfico fijará objetivos de reducción del impacto de la generación eólica a la fauna y requisitos progresivos de implantación de los cambios tecnológicos con resultados probados de mejora de dicho impacto. Requisitos que serán exigibles tanto para la concesión de licencias a los nuevos proyectos como de actualización, en plazos viables, del parque existente.</a></p> <p><a href="#">En el mismo plazo, el MITRD fijara la obligación de restitución de las condiciones existentes del suelo al final de la vida operativa de las instalaciones de generación eléctrica eólica o fotovoltaica mayores de 5 MW y de la responsabilidad de realizar dicha restitución.</a></p> <p><a href="#">Asimismo, el MITRD incorporara en la legislación de Residuos la limitación o prohibición de depositar en vertedero las palas de los aerogeneradores de potencia mayor de 100 kW.</a></p> <p><a href="#">Se impulsará y promoverá la aplicación de la “Agrovoltaica” en todos los casos de nuevos proyectos de generación fotovoltaica mayores de 1MW implantados en suelo.</a></p>
<p><b>Justificación:</b></p> <p><b>Impacto sobre la biodiversidad:</b> Los estudios e informes sobre el impacto de las palas de los aerogeneradores en las aves han demostrado que, a pesar de que las evaluaciones de impacto ambiental de los proyectos limitan las ubicaciones de aerogeneradores en las zonas próximas a nidificación o paso de aves migratorias, en general y especialmente en determinadas zonas el número de aves lesionadas y muertas son altos.</p> <p>Para cumplir con los objetivos de la Ley de Cambio Climático y Transición Energética, está previsto en los próximos años la instalación de miles de grandes aerogeneradores adicionales a los miles de aerogeneradores ya en funcionamiento en España, este hecho a pesar de las medidas de prevención mencionadas, conducirá irremisiblemente a un incremento de la mortandad de aves en nuestro país.</p> <p>Desde hace años se han realizado propuestas con el objetivo de reducir este impacto mediante modificaciones en los aerogeneradores o en su entorno, hace tiempo que ya algunos estudios corroboraron que el color de las palas podía tener influencia en este problema (Hodos 2003, Minimization of motion smear: Reducing avian collisions with wind turbines). Un trabajo reciente ha demostrado que con un cambio tan sencillo en el aerogenerador como cambiar el color de una de las palas se reduce el número de muertes en más de un 70% (<a href="https://onlinelibrary.wiley.com/doi/epdf/10.1002/ece3.6592">https://onlinelibrary.wiley.com/doi/epdf/10.1002/ece3.6592</a>).</p> <p>Este es un campo de mejora que está abierto a la innovación y por ello se debe continuar invirtiendo en I+D para su mejora continua. Para impulsar esto, es imprescindible fijar en la futura normativa objetivos en este impacto y a la par que mejore el estado de la técnica se deben ir incorporando como requisitos exigibles para la concesión de licencias a los proyectos, la implementación de los cambios tecnológicos, de ubicación o de uso con resultados de mejora ya comprobados y contrastados como el mencionado estudio.</p> <p><b>Degradación del suelo:</b> La instalación de grandes aerogeneradores genera importantes impactos en el suelo tanto en los puntos de instalación de las máquinas como en las infraestructuras viales de acceso. Para asegurar el correcto funcionamiento de los aerogeneradores y su seguridad, aun en caso de eventos meteorológicos extremos, el anclaje de los aerogeneradores al suelo requiere cimentaciones muy resistentes y dimensiones progresivamente mayores en correlación positiva con la potencia y</p>

dimensión de las máquinas. Asimismo, para posibilitar la instalación y el mantenimiento de estas grandes máquinas en zonas generalmente alejadas de las vías de comunicación existentes se realizan pistas de acceso con gran impacto ambiental para su realización, estas vías se deben mantener durante toda la vida operativa de los generadores para posibilitar su mantenimiento.

Toda esta ocupación y degradación del suelo debe ser realizada siempre con el menor impacto ambiental posible, pero sobre todo se debe asegurar la obligada restitución de las condiciones naturales del suelo existentes al final de la vida operativa de los aerogeneradores. Para asegurar este proceso de restauración es imprescindible fijar este requisito en la normativa existente y de manera inequívoca, dada la larga vida de estas instalaciones, asignar la responsabilidad del proceso de restitución de las condiciones de suelo existentes antes de instalar las máquinas.

Una referencia válida para fijar esta responsabilidad, la proporciona la legislación de suelos contaminados en este momento en revisión.

El "BORRADOR DEL ANTEPROYECTO DE LEY DE RESIDUOS Y SUELOS CONTAMINADOS" de 02-06-2020, en su artículo 51 "Sujetos responsables de la descontaminación y recuperación de suelos contaminados" dice literalmente:

*Artículo 51. Sujetos responsables de la descontaminación y recuperación de suelos contaminados.*

*1. Estarán obligados a realizar las operaciones de descontaminación y recuperación reguladas en el artículo anterior los causantes de la contaminación, que cuando sean varios responderán de estas obligaciones de forma solidaria y, subsidiariamente, por este orden, los poseedores de los suelos contaminados y los propietarios de los mismos.*

La construcción de grandes instalaciones solares ocupando vastas áreas de tierra, implica limpieza y nivelación lo que resulta en la compactación del suelo, alteración de los canales de drenaje y aumento de la erosión, además en función de su diseño constructivo pueden tener a medio y largo plazo efectos negativos en su entorno para la flora y la fauna autóctonas.

Dependiendo del tipo y uso del suelo ocupado es posible compatibilizar la generación de energía con usos agrícolas o ganaderos lo que además de producir beneficios económicos y sociales adicionales evita en buena parte la mencionada degradación del suelo. Es la denominada "Agrovoltaica" de gran interés en todo el mundo y con suficientes casos reales de aplicación que justifican su implantación en nuevos proyectos.

**Generación de residuos:** De una forma simple podemos dividir la mayor parte de los materiales constituyentes de los aerogeneradores en tres bloques:

- Materiales de construcción inorgánicos de carácter mineral como cementos, arenas, etc. utilizados en las cimentaciones y en algunos casos en el fuste.
- Materiales inorgánicos metálicos como aceros, fundición, cobre, aluminio, etc. usados en la mayor parte de los fustes y en toda la maquinaria mecánica y eléctrica.
- Materiales orgánicos como compuestos de carbono, fibras de vidrio, poliésteres, etc. usados fundamentalmente en las palas.

La práctica totalidad de los materiales inorgánicos mencionados son reciclables en porcentajes mayores del 80%, siendo los inorgánicos, es decir las palas las menos viables de reciclar por razones económicas.

Según datos de la AEE, de los más de 25.000 MW eólicos con los que cuenta España alrededor de 10.000 MW tienen más de 15 años, mientras que unos 2.300 MW tienen una antigüedad superior a 20 años, esto supone que durante los próximos años miles de máquinas llegarán al final de su vida operativa y una cantidad tres veces superior de palas quedarán fuera de servicio. La economía circular exige mantener el máximo tiempo posible el valor de los materiales necesarios para estas instalaciones priorizando su reutilización al reciclado y como última opción el depósito en vertedero.

Para que la energía eólica pueda ser considerada 100% renovable se debe evitar que estos materiales vayan a vertedero. Es imprescindible por tanto que la legislación incentive el reciclado de estos materiales y desincentive o incluso prohíba su vertido.

## PROPUESTA #24

<p><b>Nueva Disposición Adicional Sexta</b></p>
<p><b>Enmienda adición</b></p>
<p><b>Propuesta de enmienda:</b></p> <p><a href="#">Medidas adicionales relacionadas con el consumo responsable</a></p> <p><a href="#">Durante 2021 y 2022 Ministerio de Transición Ecológica y el Reto Demográfico y el Ministerio de Consumo desarrollarán y aplicarán nuevas herramientas de información sobre emisiones de CO2 que serán de obligada incorporación en el punto de venta y etiquetado de cada producto de alimentación y textil a partir del 1 de enero de 2023.</a></p> <p><a href="#">Para lograr al menor plazo posible un consumo más responsable y eficiente de la energía y de los bienes y productos, el Gobierno en coordinación con las CCAA realizará programas intensivos de información y sensibilización a la ciudadanía y al sector empresarial desde la aprobación de esta ley y de manera continuada al menos hasta 2030.</a></p>
<p><b>Justificación:</b></p> <p>Conseguir la neutralidad climática en 2050 y cumplir el acuerdo de Paris, requiere imprescindiblemente que, además de cesar en el uso de combustibles fósiles y que la totalidad de la energía eléctrica sea de origen renovable, se logre una mejora drástica de la eficiencia energética; según diversos estudios esta mejora debe ser próxima al 50% en 2050. En este sentido el borrador de Ley de Cambio Climático y Transición Energética, en su artículo 3, fija un objetivo de reducción de consumo de energía final al menos del 35% en 2030 que parece insuficiente y poco ambicioso.</p> <p>Para consolidar mejoras de esta magnitud se precisan cambios tecnológicos radicales en todos los procesos y productos no solo en las viviendas y la movilidad como en la práctica hace este borrador. Pero las mejoras tecnológicas, siendo imprescindibles, no son suficientes, el texto del Borrador lo menciona en su preámbulo (Página 4) “La obligación de limitar las emisiones condiciona las políticas sectoriales e implica cambios en los patrones de consumo”. Es imprescindible un cambio en el comportamiento de la ciudadanía, no solo en la gestión de la energía sino en todas sus decisiones de compra y uso de los productos y servicios lo que significa un necesario cambio cultural y es sabido que los cambios culturales en la sociedad no se pueden consolidar fácilmente en un corto plazo, requieren planificación y constancia.</p> <p>La eficiencia en el comportamiento es un concepto difícil de incorporar y consolidar en una sociedad donde la compra no racional y el consumo excesivo han sido y aun son fomentados por casi todos los medios de comunicación, además la invisibilidad de la energía dificulta la comprensión de los efectos ambientales negativos asociados a su consumo.</p> <p>Se requiere por tanto una acción de información y sensibilización a la ciudadanía constante y continuada durante años para que en sus decisiones de compra y uso minimice el consumo de la energía que los bienes o productos necesitan para su producción y funcionamiento, no actuar con determinación en este campo de acción retrasará mucho la consolidación de las necesarias mejoras de eficiencia.</p> <p>Para acelerar el proceso y obtener resultados en el menor plazo posible, se deben concentrar los esfuerzos en aquellos bienes y productos que consumen un porcentaje mayor de la energía como la vivienda y los vehículos, pero también en aquellos otros cuya compra y uso o consumo es más cotidiano como la ropa y los alimentos.</p>

## **PROPUESTA #25**

<b>Nueva Disposición Adicional Séptima</b>
<b>Enmienda de adición</b>
<b>Propuesta de enmienda:</b>  <a href="#"><u>Las corporaciones locales de más de 50.000 habitantes estarán obligadas a aprobar planes de calidad del aire antes de 2023. Estos planes fijarán objetivos cuantificados de reducción de niveles de contaminación para cumplir la legislación vigente, se indicarán las medidas o proyectos de mejora, calendario de aplicación, estimación de la mejora de la calidad del aire que se espera conseguir y del plazo previsto para alcanzar los objetivos de calidad.</u></a>
<b>Justificación:</b>  La enmienda se apoya en el artículo 16 de la LEY 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera. Las zonas de bajas emisiones siendo muy importantes para la mejora de la calidad del aire, no dejan de ser una herramienta más, que es necesaria dentro de un Plan de Calidad del Aire. Los Planes de Calidad del Aire son herramientas que permiten hacer el análisis de cuáles son las fuentes de emisión, cuál es su impacto en la salud de la ciudadanía, que medidas de mitigación se proponen, como se va a medir su eficacia y cuál es el modelo de gobernanza municipal necesario para implementarlos.



**FUNDACIÓN ECOLOGÍA Y DESARROLLO**

**Plaza San Bruno 9, 1º oficinas**

**50001 – Zaragoza, España**

**Tfno.: 976 29 82 82**

**[ecodes@ecodes.org](mailto:ecodes@ecodes.org)**