

España, Juntos por el Clima

Jornadas de Debate

Ley de Cambio Climático y Transición Energética

Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente

Paseo Infanta Isabel, 1 - (Lucernario)

25 y 26 de mayo de 2017

RESULTADOS JORNADAS

El pasado 25 y 26 de mayo se celebraron las jornadas de debate sobre la Ley de Cambio Climático y Transición Energética.

El objetivo de las mismas fue abrir un espacio de encuentro para identificar los elementos que deben contemplarse en la Ley entre los principales agentes y sectores implicados.

Las jornadas se estructuraron en 5 sesiones centradas en los principales sectores de actividad en España: la agricultura, la alimentación, los bosques, las ciudades, el transporte, la energía, la industria y la adaptación al cambio climático. En total, se ha contado con la presencia de cerca de 400 expertos en las diferentes áreas que han aportado su conocimiento y experiencia. Los expertos se han organizado en varias mesas redondas agrupadas por los diferentes grupos sociales (Administración General del Estado, Comunidades Autónomas, Entidades Locales, ONGs, organizaciones sindicales y asociaciones, partidos políticos, sector empresarial, financiero y jurídico, academia e investigación).

Las jornadas han sido el primer paso del proceso participativo que pretende llevar a cabo la Administración en la elaboración de la Ley de Cambio Climático y Transición Energética. Tras la celebración de las jornadas se abre un proceso de consulta pública a través de la página web del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente.

Dando respuesta al compromiso de este Ministerio, a continuación, se presentan las principales conclusiones por sesión de trabajo. Estas conclusiones recogen, en una aproximación lo más sistemática posible, las aportaciones realizadas por los participantes en las jornadas con el fin de ponerlas a disposición del público en general.

El documento resumen no es una transcripción exhaustiva de las aportaciones y no supone que exista consenso entre los participantes sobre las ideas presentadas.



RESULTADOS DE LA SESION SOBRE EL SECTOR AGRÍCOLA, GANADERO, FORESTAL Y DE LA ALIMENTACIÓN.

La **mesa de la Academia y los Investigadores** fue la primera en presentar sus resultados.

Como primer punto, destacaron que el título propuesto para la ley es muy adecuado por ser integrador del cambio climático y de la transición energética, y que no se debe de producir una pérdida competitividad para sistemas intensivos y extensivos de agricultura y ganadería en España.

La primera propuesta de esta mesa fue establecer un programa específico de agricultura cambio climático vinculado a la agricultura y cadena agroalimentaria en el marco de la I+D+i, cubriendo necesidades actuales y futuras, para mejorar la obtención de datos estandarizados, y que permita proponer herramientas útiles para los agricultores, enmarcadas en el concepto de bioeconomía. Esta I+D+i debe contribuir a la coordinación entre diferentes sectores con diferentes realidades edafoclimáticas, y que permita la solución de problemas específicos como erosión y contaminación.

En segundo lugar se resaltó que se deben establecer mecanismos de coordinación a diferentes escalas (tanto de carácter vertical como horizontal), nacional, entre ministerios, con las Comunidades Autónomas, entre las propias Comunidades Autónomas y a escala local, y que ésta debe seguir un enfoque “de abajo hacia arriba” (*Bottom up approach*) con un sistema vertical para que las acciones del agricultor se reflejen a nivel nacional en los Inventarios de Gases de Efecto Invernadero.

Este colectivo propuso también que todos los agentes se sienten y discutan de forma integradora.

Asimismo, se planteó la necesidad de estandarizar los datos sobre el sector, para que sirvan a la Administración para mejorar la calidad del Inventario Nacional de Gases de Efecto Invernadero, en línea con el IPCC, y así favorecer toma de decisiones.

Otra de las sugerencias incidió en garantizar la innovación en el sector, para que las mejores y más novedosas técnicas se apliquen a escala local y las reducciones de emisiones que se produzcan sean computables a escala nacional, a través de incentivos y marcos flexibles.

Finalmente, se manifestó también la importancia de garantizar la formación, y de transferir todas las tecnologías existentes en universidades y centros de investigación a escala de agricultor, a través, por ejemplo, de instrumentos como los servicios de extensión agraria, asegurando la rapidez de esta transferencia de tecnologías. Esta formación y transferencia no debe centrarse solamente en los agricultores, también es necesario trabajar en la concienciación ciudadana y de los distintos agentes del sector sobre la problemática del cambio climático.

Los miembros de la mesa de la **Sociedad Civil** siguieron a los representantes de la comunidad científica en la presentación de los resultados de su debate. Éstos presentaron, en primer lugar, los principios en los que, en su opinión, debería basarse la Ley.

Para comenzar, destacaron la importancia de la gobernanza. Para que la Ley sea exitosa, debe asegurarse la participación real a lo largo de todo el proceso - diseño, aplicación, evaluación y seguimiento - con indicadores claros para seguimiento de cumplimiento de los objetivos de la Ley, y deben establecerse foros con tiempo suficiente para debate.

Otra cuestión que resaltaron es la necesidad de que la Ley refuerce la coherencia y búsqueda de sinergias, por un lado la coherencia territorial, basada en modelos socioeconómicos, alimentarios y



ambientales, también que tenga en cuenta la diversidad de territorios y administraciones tomando decisiones a escala local, regional, estatal, entre otros, y por otro lado, la coherencia/coordinación de la Ley con otras políticas ya existentes, en particular la Política Agrícola Común, la Directiva Marco de Agua, la Directiva de Nitratos, políticas energéticas y compromisos exteriores como los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Además manifestaron que, para la elaboración de la Ley, se deben tener en cuenta los impactos negativos de globalización.

Otro de los principios sobre los que incidió la sociedad civil es la necesidad de que la Ley esté dotada de presupuesto adecuado a sus objetivos, de otra forma se convertirá en una Ley perfecta en cuanto diseño, pero sin posibilidades de aplicación real.

Por último, pero no menos importante, en lo que se refiere a principios, aseguraron que, durante la elaboración de la Ley habrá que tener en cuenta la opinión y circunstancias de los colectivos vulnerables (por ejemplo, aquellos que realizan agricultura familiar), que la Ley ha de ser ambiciosa pero realista, que debe permitir una transición justa y establecer objetivos e indicadores sobre la misma a corto-medio-largo plazo, y que deberá contemplar seriamente los aspectos relacionados con justicia social e igualdad de género, teniendo en cuenta el papel activo de la mujer tanto en los procesos de participación como en la toma de decisiones

En cuanto a los objetivos de la Ley, los representantes de la mesa de la sociedad civil expusieron que éstos deben ser ambiciosos, que permitan un cambio profundo de todo el sistema agroalimentario en su conjunto, que deben someterse a evaluación por entidad/organismo independiente, con indicadores desagregados para evaluar las cuestiones de género, y que se debe prestar especial atención a las estrategias de apoyo a los sectores más vulnerables. Deberán diseñarse a corto, medio y largo plazo.

Entre los objetivos también debe incluirse la formación y acompañamiento en el territorio a los sectores implicados y la sensibilización y educación de la población (por ejemplo, en lo referente al impacto/potencial de los hábitos de consumo).

Otros objetivos que, desde su punto de vista, deben incluirse en la Ley, son los relacionados con la eficiencia de los insumos (tales como el agua y la energía) pero teniendo en cuenta que eficiencia no es sinónimo de sostenibilidad.

Deben establecerse también objetivos de transición agroecológica, de disminución de consumo de carne industrial (sin consenso entre los participantes), de dieta sostenible, incluida la eliminación del malgasto de alimento, objetivos de energías renovables (eliminando los obstáculos actuales al respecto), de modernización de regadíos para hacerlos sostenibles que permitan disminuir el consumo de agua y energía (sin consenso sobre destino final del agua), de compra pública responsable y tener en cuenta la I+D+i (incluyendo, además, mecanismos adecuados para asegurar la necesaria transferencia del conocimiento)

No debe olvidarse, tampoco, el papel de los bosques (especialmente de los pastos) y su potencial para mitigación y adaptación.

Por último, subrayaron que la Ley debe considerar la normativa ya existente como la Ley de desarrollo sostenible del medio rural, los contratos territoriales por explotación, la Política Agrícola comunitaria (con diversidad de posicionamientos al respecto), elementos de fiscalidad ambiental y los seguros agrarios.



Pero sobre lo que se hizo más énfasis fue en que debe priorizarse la elaboración de una hoja de ruta de proceso participativo en la elaboración de la Ley, y que debe crearse un espacio para el debate donde se disponga de tiempo y medios, para alcanzar una participación real y transparente para llegar al consenso en relación con la Ley.

La mesa del **sector empresarial** expuso los resultados de sus deliberaciones en tercer lugar.

En primer lugar, sobre los principios, se destacó la necesidad de reconocer al sector agroalimentario (agricultura, ganadería, industria alimentaria y distribución) y forestal como estratégicos para frenar cambio climático.

A continuación, se planteó que la Ley debe estar basada en un principio incentivador no en un principio sancionador, y que debe elaborarse de manera que se pueda cumplir, al mismo tiempo que aporta seguridad jurídica y evita la dispersión normativa y falta de coherencia entre distintas políticas (en particular entre CCAA y con normas de diferentes ministerios).

Otro de los principios a considerar es que el reto climático debe ser compatible con el reto alimentario, debe lucharse contra el primero sin menoscabo de producción alimentaria.

Se indicó que la Ley debe servir para mejorar la competitividad de todo el sector y todas sus empresas y operadores, y no servir en ningún caso como medida coercitiva de esta competitividad.

Otras de las ideas presentadas fueron la discriminación positiva de combustibles renovables frente a los combustibles fósiles, la capacidad de incentivar cambios por parte de las Administraciones públicas (a través, por ejemplo, de compras públicas, o de acción ejemplarizante por parte de la administración), la valoración de productos y subproductos en toda la cadena agroalimentaria, el fomento de la gestión forestal sostenible y, por último, el alineamiento de la Ley con la Política Agrícola Común post 2020 y con el resto de políticas relacionadas con el sector.

A continuación presentaron sus conclusiones los **representantes de la mesa de las Comunidades Autónomas**. El primer punto que destacaron fue la importancia de que este sector, como el resto de sectores, cuente con un marco regulatorio que permita una aplicación horizontal de la consideración del cambio climático

En segundo lugar, subrayaron que la Ley debe contener objetivos por sectores, particularizando el esfuerzo de cada sector en cuanto a la reducción de emisiones. Estos objetivos deben ser específicos y de carácter obligatorio, pero debe consensuarse cómo pueden ser alcanzados. Estas obligaciones deben incluir a los actores empresariales y los agentes de la cadena alimentaria, y debe permitir sistemas de autorregulación para dotar de la flexibilidad necesaria el cumplimiento de los objetivos. Estos objetivos deben centrarse en el alcance 1. También señalaron que a la Ley debe revisar criterios de buenas prácticas en relación con el sector.

A continuación resaltaron que la Ley debe vincular cualquier estrategia o planificación a medio o largo plazo en otras políticas sectoriales fomentando la transversalidad de la Ley, y debe obligar a la consideración de medidas que contribuyan al modelo productivo bajo en carbono, asegurando que cualquier sector que tenga incidencia en el cambio climático se tendrá en cuenta de manera transversal. Para ello debe contar con un presupuesto adecuado, lo que supone que deberá establecerse un vínculo claro con políticas económicas de otros sectores. Además, destacaron, hay que disponer de una planificación que tenga un objetivo común, sobre todo en políticas agrícolas, forestales, de residuos, energía, o en cualquier otro sector que tenga incidencia en la reducción de



emisiones de gases de efecto invernadero. Esta estrategia, que debe vincular el cambio climático, tiene que ser a largo plazo, coherente con objetivos ya marcados a 2030 por la Unión Europea y con los objetivos a 2050.

Recalaron que la Ley requiere una aplicación vertical, y que debe elaborarse dejando claros los diferentes ámbitos competenciales, estatal, autonómico y local.

Las comunidades autónomas también destacaron la importancia de tener en cuenta las diferencias sociales, culturales y económicas de los diferentes territorios, principal obstáculo al que hay que hacer frente.

También indicaron que, si se estudian medidas de política fiscal para la Ley, éstas no deben estar reñidas con la promoción de la existencia un sistema por objetivos, con incentivos, y que pueda conseguir el cambio cultural que debe perseguir la Ley.

Defendieron que la Ley debe incluir un principio de transparencia, en particular en relación con la reinversión de los ingresos de la subasta de los derechos de emisión y con el régimen de comercio de derechos de emisión.

Con respecto a la promoción, destacaron varios aspectos fundamentales como pilares clave que la Ley debe promover: la agricultura ecológica en general (poniendo especial énfasis en barreras a la comercialización de los productos ecológicos), las energías renovables, las políticas forestales y las políticas relacionadas con el consumo, incentivado por la huella de carbono. En este sentido, señalaron como fundamentales la formación y la comunicación con la ciudadanía.

En su exposición, los **representantes del sector jurídico y financiero** declararon que el punto de partida de la Ley debe ser evaluar lo que ya existe, y después de legislar, debe evaluarse lo que se está haciendo. Además, desde su punto de vista, se debe partir de la base de que no va a haber presupuesto suficiente para la implementación de la Ley.

Destacaron que uno de los aspectos clave ha de ser la coherencia con el resto de políticas (en particular la Política Agrícola Común) y la coordinación con las comunidades autónomas. En este punto indicaron que la coordinación en el marco de la Ley debería llevarse a cabo en una comisión interministerial liderada desde Presidencia de Gobierno.

A continuación, propusieron varios capítulos que podrían entrar dentro de la Ley. En primer lugar, un capítulo de fiscalidad, tanto para el productor y la industria como para el consumidor, que incluya incentivos para premiar las buenas prácticas e impuestos ecológicos para las malas prácticas, con vocación de desaparecer y que se transformarían más tarde en incentivos.

En segundo lugar, se mencionó un capítulo de financiación, donde expresaron su preferencia por los préstamos frente a las ayudas. Se resaltó que ya hay gran disponibilidad de fondos a nivel europeo y nacional pero no se usan de una forma coherente, por lo que se sugirió mayor coordinación entre instrumentos públicos existentes e instrumentos privados, poniendo como ejemplo de buen funcionamiento los préstamos al consumo verde aplicados en Francia, que estimulan que el sistema financiero se ponga al servicio de la lucha contra el cambio climático.

Destacaron también el papel de la educación, que debe incidir en la promoción de dietas equilibradas y consumo verde y en evitar el derroche alimentario, así como la importancia de los



seguros agrarios como instrumento potente que ya existe en España, y que se debe poner al servicio de la lucha contra el cambio climático

Se mencionó también transporte de mercancías del sector agrario, que debe sufrir una transformación modal, transfiriendo el transporte de carga de la red de transporte tradicional (por carretera) al transporte electrificado (en particular, trenes de alta velocidad), y fomentar transporte intermodal, transporte marítimo, etc.

En cuanto a la energía, la mejor energía la que no se gasta, por lo tanto subrayaron que debe fomentarse el ahorro de energía, además de las energías renovables. El sector agrario es el mejor posicionado para la generación de energías renovables, pero aún queda mucho camino por recorrer, en particular, en materia de I+D+i. Deben fomentarse tecnologías y prácticas para producir más con menos, basándose en la investigación, la tecnología y el uso sostenible del agua, entre otros aspectos. En este sentido, se resaltó que muchas de las cuestiones positivas para la lucha contra el cambio climático, como las mencionadas, también son beneficiosas para los agricultores, industriales y empresarios (ahorros, mejoras tecnológicas, etc.).

Otros aspectos que según esta mesa deben considerarse en la Ley son los Programas de desarrollo rural como instrumentos que deberían estar al servicio del cambio climático; y la economía circular, clave en la transformación de residuos en recursos, resaltando en particular el reciclado de envases, poniendo Alemania como ejemplo, donde la política de envases retornables no conlleva gasto de dinero público.

Por último, los **representantes de los partidos políticos** presentaron sus conclusiones.

Destacaron, en primer lugar, que la Ley tiene que perdurar en el tiempo, y contar con objetivos ambiciosos tanto en mitigación como en adaptación. Asimismo destacaron que debe elaborarse un inventario de los actores que más contaminen y que más emiten gases de efecto invernadero, siguiendo criterios científicos.

Hicieron hincapié en que la Ley debe aunar la normativa nacional relacionada con la materia y elaborarse en consonancia con normativa europea, y que debe mejorar la competitividad, la actividad económica, el respeto al medio ambiente y la creación de empleo.

Como propuestas concretas, incidieron en la necesidad de dinamizar la agricultura ecológica, la lucha contra desperdicio alimentario, la gestión forestal sostenible como principal sumidero de carbono, así como priorizar una política de apoyo a la ganadería extensiva. Indicaron también que la Ley debe contemplar planes que incentiven el uso eficiente del agua, y debe representar una oportunidad para transformar la cadena agroalimentaria, con la aplicación de medidas a cada actor de la misma, en particular, el fomento de hábitos saludables en consumo de alimento.

Por último, afirmaron que la Ley debe mejorar la integración de las técnicas innovadoras en el sector.

RESULTADOS DE LA SESION SOBRE LA IMPORTANCIA DE LA ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO EN ESPAÑA.

La mesa de **Academia e investigación** resaltó la importancia de evitar que adaptación sea un apéndice menor en la futura Ley. Desde esta mesa, se planteó la necesidad de que la Ley defina con claridad una serie de conceptos clave: cambio climático, variabilidad climática, riesgo y sus componentes (peligro, exposición, vulnerabilidad), medidas de adaptación, certidumbre /



incertidumbre. A juicio de los participantes en esta mesa, la adaptación debe ser considerada con una perspectiva multidisciplinar y transversal, debiendo contemplar adecuadamente los aspectos sociales. El acceso a la información, la transparencia y la legitimidad, fueron citados como principios básicos a seguir.

La Ley debe fomentar una adecuada gestión del conocimiento, ya que este componente es esencial para la toma de buenas decisiones. La formación y la educación también fueron identificadas como elementos esenciales; en concreto, se afirmó que la educación evita una sociedad desinformada o que no domina adecuadamente conceptos clave para interpretar la información recibida (se puso como ejemplo la confusión frecuente entre los conceptos de tiempo y clima).

Por otra parte, se resaltó que un seguimiento adecuado es esencial para una asignación eficaz de los recursos. En esta materia, esta mesa abogó por la definición de indicadores cuantitativos de resultados y procesos y por la incorporación de procesos de consultas. También se expresó la necesidad de eliminar barreras administrativas que dificultan un adecuado seguimiento.

Las conclusiones presentadas por la mesa de la **sociedad civil** enfatizaron la necesidad de tomar en consideración los derechos de la infancia y la equidad de género, así como el derecho a la migración y a la acogida. A este respecto, se citó la Iniciativa Nansen, que pretende crear consensos acerca de la mejor manera de abordar los desplazamientos entre fronteras en el contexto de los desastres, tanto los repentinos como los de evolución lenta.

Desde esta mesa se recordó asimismo la importancia de la acción exterior, a través de la cual España debe contribuir a la adaptación en otros países en la medida de sus capacidades y responsabilidades, por ejemplo para fortalecer la soberanía alimentaria de los países más vulnerables/con menos recursos. También se subrayó la necesidad de evitar instrumentos o subsidios perversos que hagan a España más vulnerable, con la posibilidad de terminar contratos (servicios, concesiones) que claramente provocaran un aumento la vulnerabilidad ante el cambio climático.

En este sentido, se insistió en que la Ley debería garantizar un enfoque global y holístico para, entre otros motivos, evitar las medidas de mitigación que aumentan los riesgos en adaptación (ej. biomasa/gestión forestal, varios usos del agua). Aunque no hubo tiempo para matizar y consensuar la propuesta, se insistió en la necesidad de universalizar el seguro agrario como medida ante los impactos del cambio climático.

Como ideas de fondo, se valoró que es necesario un cambio profundo de modelo social para dar respuesta a los retos planteados, y que el concepto de 'transición justa' es tan importante en la mitigación como en la adaptación: por ejemplo la transición hacia nuevos modelos productivos y empleos menos vulnerables/más resilientes. La Ley debería fomentar la adaptación basada en los servicios prestados por los ecosistemas naturales en buen estado, como alternativa o complemento a la 'obra civil tradicional', por ejemplo para garantizar la conectividad y permeabilidad del paisaje para la flora y fauna

En materia de gobernanza, se planteó la necesidad de reformar el Consejo Nacional del Clima, introduciendo cambios en su composición y dotándolo de nuevas herramientas; tanto este órgano, como otros (CES, Consejo Asesor de Medio Ambiente, Consejos de la Juventud, Cooperación, etc.) deberían tener la oportunidad de debatir los contenidos de la Ley, antes y después de la elaboración del primer borrador del texto). Mantener este foro (de las mesas del 25 y 26 de mayo), o algo parecido, sería deseable, con encuentros periódicos antes, durante y después de la elaboración y aprobación final de la Ley.



También se expresó la necesidad de una adecuada coordinación entre servicios públicos (por ejemplo, el Sistema Nacional de Salud debe coordinarse estrechamente con la AEMET y Protección Civil). Otras ideas defendidas fueron la apuesta por la información y sensibilización social, el uso de incentivos para impulsar y orientar la adaptación y en la promoción de las prácticas que incrementan la resiliencia y el uso eficaz de los fondos europeos para evitar los impactos del cambio climático.

Se plantearon, además, algunas propuestas dirigidas a reforzar el debate político: la presentación en el Parlamento de las posiciones negociadoras del Gobierno con anterioridad a la celebración de las cumbres del clima y la inclusión del tema climático en los debates del estado de la nación, en base a informes anuales, sobre progreso en distintos aspectos de la adaptación medido con indicadores ‘inteligentes’ (*SMART*), presentados al parlamento por expertos reconocidos.

En materia de gestión del conocimiento, la mesa de la sociedad civil defendió el derecho al acceso a la información acerca de los impactos del cambio climático y abogó por la creación de un registro de riesgos e impactos, que permita interpretar la información desde una perspectiva territorial y que facilite su traslado a sectores clave, como el sanitario, con nuevos cursos de formación, sistemas de información accesibles, redes de vigilancia y servicios de alerta.

También resaltó la necesidad de profundizar sobre las vulnerabilidades y sus causas y que cada persona tuviera acceso a información sobre riesgos asociados al cambio climático en el día a día de la jornada laboral. El cambio climático debería ser un elemento básico de la educación, desde el escolar hasta en muchos casos la universitaria y la profesional (por ejemplo, las oposiciones).

En materia de seguimiento, esta mesa propuso la elaboración de informes anuales sobre adaptación, similares a los que se elaboran en el campo de la mitigación, con resúmenes accesibles a todos los públicos, disponibles en todas las lenguas co-oficiales. También se resaltó la importancia de utilizar un lenguaje asequible, emplear conceptos claros y resaltar los beneficios derivados de la adaptación. Se defendió la importancia de la participación local (gobiernos, comunidades) en debates sobre los impactos del cambio climático y las posibles opciones de adaptación, para reconocer la singularidad y vulnerabilidad de territorios, agrosistemas, colectivos, etc. dentro de enfoques regionales y estatales.

Finalmente, Alianza por el Clima (a la que pertenecen todas las entidades representadas en la mesa) informó sobre la elaboración de su propio documento de propuesta de contenidos de la Ley en materia de adaptación.

La **mesa del sector empresarial** resaltó la necesidad de poner en valor el Plan Nacional de Adaptación y coincidió con la mesa anterior en la conveniencia de revisar el Consejo Nacional del Clima. También propuso la creación de un catálogo de “riesgos y oportunidades” derivados del cambio climático, que debería ser actualizado cada cinco años. Este “catálogo de riesgos” –también planteado desde la mesa de la academia – debería ser diseñado con la participación de entidades públicas y privadas.

Sobre la cuestión del seguimiento, esta mesa planteó la necesidad de buscar indicadores comunes para lo público y lo privado, de forma que sea posible trabajar sobre un conjunto de indicadores compartido.

Se propuso, además, la creación un Observatorio Nacional de Adaptación, de carácter independiente y estable, con vocación de continuidad en el tiempo, y un “Registro de Soluciones” en materia de adaptación.



En el ámbito económico, se propuso la creación de un Fondo de Adaptación y se destacó la necesidad de concretar herramientas fiscales que favorezcan las iniciativas de adaptación.

Además, se abogó por la puesta en marcha de un mecanismo de autoevaluación, que facilite a las organizaciones una valoración sobre su estado en materia de adaptación, así como por una rendición anual de cuentas, de carácter voluntario.

Finalmente, se destacó la importancia de la divulgación y la formación, enfatizando en concreto, la necesidad de formación en materia de adaptación dirigida a las pequeñas y medianas empresas.

La mesa del **sector financiero y jurídico** propuso que la Ley incluyera un sistema de evaluación de riesgos y vulnerabilidades y medidas para que las PYMES accedan a la financiación de acciones de adaptación.

Asimismo, propuso que la Ley incluyera una fiscalidad que promueva la adaptación y una definición del concepto de “financiación climática” o “financiación verde”, aun reconociendo la dificultad especial de esta última tarea. También sugirió la conveniencia de incluir medidas de fomento de la penetración del seguro en la sociedad, la adopción como obligatorias de las recomendaciones del *Task Force on Climate-related Financial Disclosures* (TFDC) del *Financial Stability Board*, y la creación de una base adecuada de seguimiento y control del conocimiento.

Por lo que se refiere a los aspectos jurídicos, se planteó la necesidad de que la Ley no sea programática, que incluya reglas concretas, un sistema de responsabilidad de las Administraciones públicas, un sistema de responsabilidad administrativa (infracciones y sanciones) y un mandato para adaptar la normativa sectorial (por ejemplo, la Ley de Contratos del Sector Público).

Además, se resaltó la necesidad de que la Ley sea el resultado de un consenso transparente y serio a largo plazo, en aras de la mayor seguridad jurídica.

La **mesa de las Comunidades Autónomas** coincidió con la mesa del sector de la academia y la investigación en la necesidad de incluir en la Ley definiciones para, entre otras cosas, clarificar los conceptos de riesgo (y los distintos niveles de riesgo), la vulnerabilidad y los avances en materia de adaptación. También se destacó la necesidad de que se identifiquen las prioridades de actuación y los sectores más vulnerables.

En opinión de los miembros de esta mesa, la Ley debería permitir el tratamiento de las necesidades de regionales de planificación a partir de un marco nacional. En este sentido, debería ser una Ley integradora y universal, que acote las responsabilidades en materia de planificación de la adaptación de los distintos niveles administrativos, definiendo claramente el marco competencial.

También se hizo notar que serán necesarios mecanismos de cooperación entre distintas Comunidades Autónomas para proyectos de ámbito supra-autonómico, siendo necesaria la colaboración con el sector científico para que éste aporte criterios que faciliten homogenización de las actuaciones de las Comunidades Autónomas. Para ello será necesario fomentar la generación del conocimiento.

Por otra parte, se subrayó la importancia de definir los mecanismos de financiación de los distintos planes planteados, para lo cual sería interesante valorar la utilización de fondos del FES y de las subastas de CDE.



El portavoz de la **mesa de partidos políticos** inició su intervención destacando el hecho de que, en el seno de esa mesa, se había alcanzado un consenso, de manera que todos sus integrantes habían acordado unas conclusiones comunes.

En primer lugar, destacó la importancia de contemplar los impactos negativos sobre la adaptación al cambio climático en el análisis de impacto normativo de futuras normas sectoriales.

También se subrayó la conveniencia de priorizar la adaptación de sectores estratégicos, como la agricultura o el turismo, por ejemplo.

En la línea de otras conclusiones precedentes, se planteó la necesidad de desarrollar mecanismos para inventariar los riesgos, las soluciones y las responsabilidades de todas las administraciones, involucrando también a la ciudadanía. Para ello se insistió en la necesidad de facilitar información completa a los ciudadanos que sustente la toma de decisiones.

Otra idea aportada por esta mesa es que el concepto de riesgo no debería ser visto siempre desde una perspectiva negativa, ya que la limitación de los riesgos puede suponer una oportunidad para el cambio, para impulsar el progreso hacia un modelo no desarrollista.

En materia de gobernanza se defendió la idea de que ésta debe ser impulsada no a través de la creación de nuevos órganos, sino poniendo en valor los que ya existen para que se conviertan en verdaderos espacios de encuentro, con un funcionamiento efectivo. También se insistió en la importancia de identificar mecanismos de delimitación de responsabilidades dentro de las administraciones, con un sistema de rendición de cuentas basado en el principio de transparencia.

Por último, se subrayó la necesidad de fomentar la transversalidad de las medidas orientadas a la adaptación al cambio climático, evitando las compartimentaciones burocráticas que dificultan la integración, respetando, en todo caso, las competencias autonómicas.

RESULTADOS DE LA SESION SOBRE LAS SOLUCIONES DE LAS CIUDADES: SECTOR RESIDUOS, RESIDENCIAL Y MOVILIDAD

La mesa de la **sociedad civil** fue la primera en presentar sus resultados. Estos se estructuraron según tres ámbitos de actuación dentro de las ciudades.

En primer lugar, hicieron aportaciones en el marco del transporte y la movilidad. En este ámbito sugieren la aprobación de una Ley de movilidad con el objetivo de planificar la movilidad sostenible que garantice y fomente los desplazamientos de personas con movilidad reducida, a pie, en bicicleta, en transporte público y finalmente, privado. De igual manera consideran necesaria una regulación sobre el *car-sharing* y el *car-pooling* que fomente la compartición frente al vehículo privado. Se propone también, la modificación de la normativa vigente de tráfico con criterios ambientales más sostenibles de cara a la movilidad, como puede ser la reducción de la velocidad en vías urbanas e interurbanas.

Se solicitan esfuerzos adicionales en cuanto a la electrificación o con tendencia a emisiones cero del parque automovilístico, haciendo hincapié en las flotas de la Administración Pública. Otro aspecto resaltado en el ámbito de la Administración Pública, fue la introducción de la posibilidad de rescindir contratos públicos de externalización de servicios cuando no se cumplan criterios de movilidad y ambientales.



Se reclaman planes de movilidad desde la demanda, no desde la oferta

En segundo lugar las propuestas se centraron en la edificación y el urbanismo. Se propuso limitar la expansión residencial y de zonas empresariales alejadas del centro urbano que provocan aumento del tráfico de vehículos y, por tanto, de las emisiones. De igual manera, se sugirió que los instrumentos de planeamiento urbanístico incorporen la evaluación de impactos, específicamente en la movilidad generada y en los consumos energéticos.

Respecto al uso de energías renovables en edificios y viviendas se propone poner en marcha instrumentos de apoyo, así como desbloquear la normativa que dificulta su uso, tanto en climatización como para suministro de electricidad. También se debe impulsar la rehabilitación energética y regeneración urbana de viviendas y edificios, así como el ahorro energético en equipos e instalaciones.

En cuanto a la construcción y rehabilitación destacan la necesidad de fomentar el uso de materiales con baja huella de carbono, mientras que en el marco del tráfico rodado sugieren el desarrollo de planes para proteger lugares sensibles, identificando éstas como zonas cercanas a centros educativos, sanitarios y residenciales de tercera edad.

Finalmente, manifestaron la importancia de incluir como un apartado del Código Técnico de Edificación la adaptación y resiliencia de las viviendas al cambio climático. Relacionado con esto último, se sugiere también que deben promoverse los estudios del impacto del cambio climático en los edificios.

En último lugar se enumeraron una serie de propuestas dentro del ámbito de la gestión de los residuos.

Comienzan solicitando que se garantice la jerarquía de gestión de los residuos imponiendo objetivos vinculantes y dotando de incentivos y medidas fiscales. Hacen hincapié en que esta medida debe estar dirigida no solo a la ciudadanía, sino a toda la cadena, en la que se incluyen los distribuidores y productores.

Indican que la Ley debe dar un mandato para el desarrollo de normativa sectorial que evite tanto el depósito de materia orgánica en vertedero como su incineración, principal fuente de emisiones de gases de efecto invernadero en la gestión de residuos. En esta línea sugieren, que debe obligarse a realizar una recogida selectiva de la materia orgánica y demás fracciones con los sistemas más eficientes existentes, como es el “puerta a puerta” acompañada de la implantación de plantas de compostaje para su tratamiento y conversión en abono orgánico.

Para evitar emisiones derivadas de la incineración de residuos indican que es preciso establecer un impuesto a la misma y anular la retribución que percibe del régimen especial de generación eléctrico como si fuese una energía renovable. Junto a ello indican que se debería promover el cierre de las plantas existentes.

Solicitan poder contar con información precisa sobre las emisiones de gases de efecto invernadero en cada instalación de tratamiento de residuos, así como de los datos, variables, supuestos y metodología utilizada para su cálculo.

Para finalizar resaltan dos asuntos. Por un lado la necesidad de una reforma profunda de la fiscalidad ambiental en estos ámbitos y la consideración de medidas de transición justa para los trabajadores.



La adopción de medidas de este tipo favorecerá la creación de puestos de trabajo en estos sectores. Por otro lado, insisten en la inclusión en la Ley no sólo de medidas de mitigación sino también de adaptación.

A continuación la **mesa de las Comunidades Autónomas** expuso las conclusiones obtenidas tras el debate. Dicha exposición se centra en varios bloques de actuación.

En primer lugar se aborda la fiscalidad, donde manifiestan su interés en llevar a cabo una revisión profunda de la fiscalidad, así como en que los impuestos reorienten su recaudación a la financiación de actuaciones de aquellas administraciones que tienen la competencia en la materia. Sin embargo, mencionan también la utilidad de los incentivos para compensar el esfuerzo en la implantación de medidas de reducción de emisiones. En todo caso, proponen que ambas herramientas, fiscalidad e incentivos, sean combinados adaptando su uso a las circunstancias de cada situación y realidad de cada comunidad autónoma.

Abordan también un bloque centrado en la función ejemplarizante de la Administración, en concreto en materia servicios públicos (transporte, residuos y ciclo del agua). La Administración, afirman, puede actuar desde la gestión como tal, así como desde la compra pública, incentivando la adquisición de recursos materiales cada vez más eficientes.

En materia de rehabilitación de edificios, se propone potenciar, a través de la futura Ley, la rehabilitación en clave no sólo de mitigación, si no también teniendo en cuenta la adaptación al cambio climático. Al igual que en el bloque anterior se hace hincapié en los edificios de las administraciones públicas, que deberían ser ejemplo en esta materia.

El cuarto bloque sobre el que aportan sugerencias es el del planeamiento climáticamente compatible. Matizan que las actuaciones deben centrarse tanto en los nuevos planeamientos como en los planes existentes. Dentro de este bloque debe considerarse también el planeamiento de movilidad, urbana e interurbana. Inciden en la diversidad de circunstancias a lo largo del territorio español, solicitando flexibilidad para las CCAA, pero a su vez, contando con unos criterios mínimos a partir de los que trabajar y que puede establecer la Ley.

Seguidamente, presentan sus sugerencias de cara a las mejoras en normativa, destacando en primer lugar la oportunidad de que esta Ley permita la revisión en clave de cambio climático de la legislación existente. Aportan el ejemplo de las evaluaciones de impacto ambiental donde consideran que se podrían incluir requisitos adicionales tanto en materia de mitigación como de adaptación, así como el uso de los remanentes de tesorería en acciones mitigación/adaptación por parte de los ayuntamientos.

Por último, proponen romper la rigidez normativa cuando se trata de movilidad sostenible.

El último bloque sobre el que las comunidades autónomas han trabajado, se centra en la ciudadanía. Subrayan la necesidad de trabajar del lado de la demanda energética y trasladar su importancia, a través de la sensibilización y concienciación, pero también movilizar a través de los incentivos.

Las comunidades autónomas hacen hincapié sobre la flexibilidad de cara a la puesta en marcha de medidas, de manera transversal a todos los bloques anteriores. Cada territorio, afirman, tiene sus circunstancias particulares y la Ley debe permitir sentar los criterios mínimos a partir de los que trabajar, dando flexibilidad posterior.



El representante de la **mesa de Entidades Locales** toma la palabra a continuación para exponer el resultado del debate mantenido. Manifiestan en primer lugar, la necesidad de que lo planteado en la Ley, una vez aprobada se cumpla realmente, abordando aspectos clave como la fiscalidad, la financiación, y las competencias.

Respecto a estos tres ámbitos, resaltan que es necesario establecer presupuestos de carbono a partir de los cuales se realice una distribución de responsabilidades (estatal, autonómica y local). Será necesario, detallan, que se establezca una evaluación, a detallar en la Ley, de dichos presupuestos para conocer el grado de cumplimiento. Por último, recalcan que las inversiones de la Administración deben estar vinculadas a los objetivos de carbono.

Las Comunidades Autónomas consideran que deben introducirse elementos de equidad territorial y social a la hora de establecer los presupuestos.

Por otro lado, sugieren que deben existir fondos en todos los Ministerios para la consecución de una economía baja en carbono, junto con objetivos en cada una de las áreas. Recalcan que son necesarias las inversiones y su mantenimiento en el tiempo.

Realizan un análisis de las medidas a abordar en la Ley desde un punto de vista de plazos de actuación y obtención de resultados. En primer lugar, destacando a muy corto plazo, proponen la movilidad. A medio y largo plazo sugieren la vivienda, la generación de renovables y la gestión de los residuos. Por último mencionan la planificación urbanística.

Proponen un Ministerio movilidad, vivienda y energía en lugar del de Fomento, para poder materializar una política integrada en estos ámbitos.

Inciden en que la Ley en la que se está trabajando sirva para hacer cumplir la legislación existente, introduciendo mecanismos para ello. Recalcan la importancia de que no suceda lo mismo con esta Ley que con cierta legislación existente, que según comentan no se está cumpliendo.

Por último, comparten la idea de vincular esta Ley del clima con la calidad del aire.

Seguidamente, el moderador da paso a los representantes del **sector empresarial**, que presentan las conclusiones alcanzadas en las dos mesas de trabajo. Este colectivo indica que han estructurado sus aportaciones en tres grandes bloques de cara a la inclusión en la futura Ley.

En primer lugar hacen dos propuestas en el marco de políticas y estrategias. Por un lado, consideran clave abordar la eliminación de barreras en marcos legislativos existentes y en concreto en la Ley de Estabilidad Presupuestaria. El sector empresarial, reconoce de igual manera la complejidad de ejecución de esta propuesta. Por otro lado, proponen que la Ley establezca mecanismos de revisión con plazos, detallando los indicadores que permitan hacer dicha evaluación.

Como segundo bloque identifican las tecnologías y los instrumentos de fomento. Deberían diseñarse los instrumentos teniendo en cuenta una clasificación por áreas, ya que no todas las opciones tienen las mismas implicaciones; inciden, en que hay que tener en cuenta estas diferencias. El representante del sector empresarial realiza a continuación un repaso de las distintas opciones a considerar, como son las plataformas de interoperabilidad o el vehículo eléctrico en el ámbito de la movilidad. Dentro del sector edificación proponen fomentar la geotermia, las redes de distrito, el autoconsumo o el aislamiento. Finalmente, consideran fundamental la penalización del vertido en el marco de la gestión de los residuos. Añaden, además, una mención a la actuación de la



Administración en estos tres ámbitos, que consideran debe ser ejemplar, como eje transversal a sus propuestas de actuación.

En último lugar, abordan la financiación y la fiscalidad. Manifiestan la importancia de contar con seguridad y previsibilidad para las empresas de cara a financiación disponible. Añaden también la idea de que es igual de importante que exista un seguimiento de los proyectos financiados. Dentro del ámbito de la fiscalidad, recalcan que podría convertirse en un elemento tractor, que en otros países ya se está utilizando (tasa de carbono, mecanismos de mercado, etc.).

El sector empresarial presentó también los principios que consideran debe abordar la Ley. En primer lugar destacan la necesidad de tener una visión global, integrando sistemas e infraestructuras, que deben aportar soluciones sostenibles y consensuadas. Sugieren también el fomento de la cooperación público privada junto con la revisión de la planificación urbanística, en la que se integre el cambio climático como variable estratégica.

Por otro lado, manifiestan que es muy importante la acción de comunicación, formación y concienciación, no solo de ciudadanos sino de empresas y demás actores que intervienen en el entorno ciudad. Se incide a continuación, en la conveniencia de aplicar los mecanismos de reequilibrio fiscal en el sentido de penalizar a quien contamine, pero beneficiando simultáneamente a quienes no lo hagan.

Como punto clave, se considera la necesidad de enfocar el cambio climático como oportunidad y nicho de empleo de calidad, mediante el apoyo al I+D+i para generar soluciones que puedan hacer frente a los retos a los que nos enfrentamos. De igual manera, se manifiesta la importancia de un enfoque global a la hora de plantear medidas, apoyándose en estudios científicos rigurosos.

Asimismo, se constata la conveniencia de la integración en una estrategia de economía circular, contemplando el residuo como recurso. La Ley, sugieren, debe mencionar el ecodiseño.

Para conseguir todo ello, se incide en el sentido de urgencia, no solo en el desarrollo de la Ley, sino también en lo que se refiere a la acción. Adicionalmente, se valoró como clave la variable social, considerando que es necesario implicar tanto al ciudadano como al sector empresarial. Finalmente, se requiere por parte del sector empresarial que la Ley establezca un modelo proporcional y con plazos definidos, fijando objetivos alcanzables y una ruta de acción para ello.

De esta forma, el texto debería integrar el concepto ciudad sostenible y de calidad de vida, proporcionando soluciones basadas en la naturaleza, red de infraestructura azul y verde. Se consideró también que las soluciones autóctonas y locales son las más apropiadas para abordar los retos, atendiendo a dónde se debe aplicar. En este sentido, se destaca la importancia de desarrollar suministros de proximidad, buscando al mismo tiempo las alternativas más eficientes y de mayor impacto.

La necesidad de un marco legislativo estable, previsible, coherente y armonizado en todo el territorio nacional y a largo plazo, con el fin de favorecer las inversiones, es un elemento esencial según expresaron. Esto debe ir acompañado de la coordinación entre todas las Administraciones y normas.

Se ordenaron los siguientes aspectos como aquellos con mayor potencial de reducción, siendo de mayor a menor, la movilidad, los edificios y el flujo de residuos.



A continuación, se centran en mencionar las principales barreras a la actuación. Entre éstas destacan la falta concienciación, formación e información, junto con la falta de coordinación entre Administraciones. Añaden como tercera barrera la falta de instrumentos económicos adecuados e incentivos y la transversalidad y armonización de la normativa.

En cuanto a los incentivos necesarios se recalca la importancia del respaldo a través de los presupuestos de los organismos públicos (nacionales, autonómicos y locales), estudiando la posibilidad de utilizar mecanismos de compensación de emisiones para aquellos que actúen bien.

Para terminar, indican la necesidad de compartir experiencias nacionales e internacionales, para aprender de lo que ya se ha hecho y se está haciendo.

Para finalizar la ronda de intervenciones, la mesa del **sector académico y del sector financiero y jurista** transmitió los siguientes mensajes.

En primer lugar, abogó por una Ley ambiciosa que debe establecer un marco legal con obligatoriedad jurídica a largo plazo, sin obviar el corto plazo. Para ello, propusieron que sea una Ley integrada, global, cuyo marco legislativo abarque todos los ámbitos de la Administración, es decir, que permita identificar y modificar aquellos elementos de otras leyes nacionales y regionales que supongan un obstáculo para la transición energética, como es el Decreto de Autoconsumo o el Código Técnico de Edificación.

Se incidió en la necesidad de establecer objetivos cuantificados de reducción de emisiones claros y concretos en la misma, y consistentes con los objetivos definidos para la UE, con el objetivo ambicioso de conseguir una España neutra en carbono para el año 2050.

Asimismo, se consideró fundamental establecer presupuestos de carbono, tanto a 2030 como a 2050 y, como instrumento clave para cumplir con los objetivos a nivel nacional y, también, con los objetivos sobre calidad del aire que tienen las grandes ciudades. En este sentido, todos los ministerios deberían contribuir al cumplimiento de los presupuestos de carbono, formulando políticas y actuaciones encaminadas a reducir emisiones, con especial importancia las inversiones en el sector bajo en carbono.

Los integrantes de la mesa señalaron la necesidad de que los presupuestos de carbono se acompañaran y reforzaran con una serie de medidas.

Así, se propuso el establecimiento de un precio para el carbono, la alineación de las medidas de política fiscal y monetaria con la política climática y se urgió a la eliminación del carbón o de los vehículos diesel, a semejanza de otras legislaciones europeas. También se incidió en la importancia de establecer instrumentos claros y definidos para llevarlo a cabo, como por ejemplo, la certificación energética.

Con respecto a la fiscalidad verde, se señaló que no solo debería producirse una redistribución real entre los agentes más contaminantes frente a los que menos contaminen, o bien sean neutrales al carbono, sino que debería tenerse en cuenta la vulnerabilidad de ciertos grupos de población, para que no se convierta en un impuesto a la renta que los desfavorezca, encaminados a evitar la pobreza energética.



También se propuso que en la Ley se identifiquen y fomenten nuevas métricas que reflejen con mayor exactitud el valor ambiental, como la calidad del aire y el kW/m²/año y se dejen de lado métricas obsoletas, como la edificabilidad por hectárea.

Se enfatizó la importancia de fijar sistemas de seguimiento y control claros y transparentes, mencionando concretamente las auditorías energéticas, la importancia de incrementar la inversión en I+D en tecnologías más inmaduras y la necesidad de incrementar la eficiencia energética en escuelas, hospitales y otras edificaciones del sector público.

Este colectivo consideró también necesario el fomento de la financiación climática y la inclusión de criterios de mitigación en los pliegos técnicos de la contratación pública.

Con el objetivo de fomentar la transición energética de las ciudades y del sector mobiliario se propuso la toma en consideración de herramientas tales como desarrollo de criterios de mitigación y adaptación a incluir y cumplir en los planes urbanísticos de las ciudades, planes de rehabilitación energética para todas las ciudades y un Fondo nacional para la eficiencia energética cuyo papel sea el desarrollo y promoción de instrumentos financieros creados a medida para financiar la transición energética del parque mobiliario español, y que cuente con la colaboración y el apoyo tanto de instituciones financieras españolas como europeas.

Asimismo, se consideró que la futura Ley debía garantizar la transparencia, una buena comunicación y la publicación regular de informes sobre el progreso realizado. Para ello, se propuso establecer la obligatoriedad para empresas y Administraciones de informar y rendir informes públicos sobre las emisiones, la exposición al riesgo climático, los planes de gestión del riesgo climático.

También se propuso la identificación de las personas responsables de integrar el riesgo climático en los procesos de toma de decisiones en diferentes escenarios, incluyendo el de los 2°C, a semejanza del artículo 173 de la Ley francesa de transición energética y crecimiento verde y de las líneas directrices del *Financial Stability Board Task Force on Climate-Related Financial Disclosure*.

Por otro lado, se mencionó la necesidad de tener en cuenta el rol del sector financiero, no simplemente en el sentido de que éste priorice la financiación a sistemas verdes frente a las empresas que más contaminen sino que también se recompense a las empresas que realicen más esfuerzos.

También se hizo hincapié en la necesidad de contemplar la educación y concienciación, en particular de los más jóvenes, que se valoró como una cuestión fundamental.

Para finalizar, se manifestó el deseo compartido por el hecho de que España se posicione a la vanguardia europea en cuestión sostenibilidad.

Para finalizar la ronda de intervenciones, la **mesa de los partidos políticos** aporta sus sugerencias y conclusiones. En primer lugar comparten con la audiencia una visión de las ciudades como el marco idóneo para dar respuesta al desafío del cambio climático. La ciudad debe entenderse como lugar de cohesión social, de conocimiento, cultura y convivencia entre sus habitantes.

Aportan una serie de ideas clave para abordar la lucha contra el cambio climático desde las ciudades. Comienzan mencionando la importancia de actuar sobre la movilidad, donde proponen favorecer la eficiencia energética, gravar los usos más contaminantes y estimular los menos, de manera que la Ley a su vez permita a los Ayuntamientos recuperar sus ingresos y reformar las haciendas locales



favoreciendo la cofinanciación con la recaudación propia y la europea nuevos proyectos basados en mayores ingresos. Continúan mencionando la necesidad de facilitar cambios en los modelos de gestión urbana, desde un principio de equidad, evitando que la aplicación de la Ley genere desigualdad.

Hacen referencia a la intermodalidad llevada a cabo con racionalidad junto con una restricción progresiva del vehículo privado a favor del transporte público. En el ámbito los desarrollos urbanísticos proponen también establecer un sistema de evaluación en términos del impacto del cambio climático y de la eficiencia energética. Para los partidos políticos la rehabilitación debe primar frente a la nueva construcción.

Se destaca asimismo la necesidad de conectar las políticas públicas y normas ya existentes con la futura Ley de cambio climático y transición energética (ejemplo: residuos). Para concluir, resaltan un objetivo general para las ciudades, consistente en que éstas alcancen la neutralidad en emisiones, es decir, ciudades no dependientes del carbono, con una filosofía práctica de rehabilitación y regeneración urbana sostenible.

RESULTADOS DE LA SESION SOBRE UN MODELO DE TRANSPORTE SOSTENIBLE Y BAJO EN CARBONO.

La mesa de la **Sociedad Civil** fue la primera en presentar sus resultados. Según esta mesa, en términos generales, la Ley debe incorporar objetivos de reducción específicos para el sector transporte. Deben establecerse objetivos de reducción en el corto (2025), medio (2030) y largo plazo (2040), con miras a llegar a 2050 con emisiones nulas. La tendencia de reducción debe ser constante y ambiciosa en el corto y medio plazo, y no dejar los mayores esfuerzos para el largo plazo.

Por otro lado, la Ley debe incorporar una visión del transporte a largo plazo enfocada más en un sector de servicios multimodal en el uso de los diferentes medios, que a uno basado en la propiedad individual de vehículos, especialmente automóviles, como ocurre en la actualidad.

Para lograr estos objetivos se consensuaron algunas medidas concretas en cuatro campos distintos: infraestructuras, fiscalidad, administración y varios.

En primer lugar, en infraestructuras se propuso no construir más carreteras, ni nuevas líneas AVE, ni ampliar o construir nuevos aeropuertos. Se apuntó que actualmente España tiene una sobrecapacidad de infraestructuras, y las inversiones deben ir dedicadas a mantener y mejorar lo ya existente, haciendo inversiones puntuales ("quirúrgicas") para su mejora. Más en concreto se señalaron medidas como recuperar y mejorar la actual red ferroviaria, y en particular los trenes de Cercanías que son los que más pasajeros mueven; completar la electrificación de toda la red; así como invertir en mejoras que contribuyan a aumentar el transporte por mercancías en ferrocarril.

En segundo lugar, en fiscalidad se propuso una nueva fiscalidad que desincentive los modos más contaminantes, es decir carretera y aviación, y estimule y haga más atractivo el modo ferroviario, y los medios menos contaminantes (transporte público, marcha a pie y en bicicleta). Algunas medidas en este sentido serían, en carretera, establecer la Euroviñeta o sistemas similares que graven el transporte de mercancías por carretera, la equiparación de los impuestos entre el diesel y la gasolina, aumentar los impuestos y tasas vinculados a la circulación en automóvil y eliminar todas las ayudas para fomentar la compra de nuevos automóviles, tipo planes PIVE. En aviación, se propuso impedir las subvenciones ocultas que muchas CCAA vía publicidad hacen a compañías aéreas y establecer herramientas fiscales (tasas, impuestos, etc.) que graven mucho más los viajes aéreos internos.



En tercer lugar se propuso aprobar una Ley de Movilidad Sostenible, con al menos los siguientes contenidos: El establecimiento de objetivos de cumplimiento obligado a los municipios y CCAA de reducción de los desplazamientos en automóvil en las áreas urbanas y metropolitanas, en el corto y medio plazo; el establecimiento de un año tope a partir del cual no esté permitido la circulación de todo automóvil diesel por áreas urbanas; aprobar líneas de financiación estatal para apoyar los sistemas de transporte público urbanos y metropolitanos y abaratar así el servicio de los mismos.

En cuarto lugar, se propuso que la Administración actúe y sea ejemplo, estableciendo un plan para la renovación de las flotas de vehículos hacia otras de tipo eléctrico y bajo consumo energético; regulando y reduciendo las plazas de aparcamiento de todos los edificios pertenecientes a las distintas Administraciones, disuadiendo así del acceso en automóvil; estableciendo criterios en los pliegos de contratación que beneficien a las empresas con flotas menos contaminantes y, finalmente, estableciendo incentivos para que los trabajadores accedan a los puestos de trabajo utilizando el transporte público y los modos no motorizados.

Finalmente se hicieron otras propuestas, señalando que los biocombustibles no contribuyen a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. Apuntaron que según los estudios de la Comisión Europea, pueden incluso causar más emisiones que los derivados del petróleo, como consecuencia de la deforestación que provocan. Por esta razón no deben establecerse objetivos que obliguen a los suministradores actuales a incorporarlos en los combustibles de automoción, ni incorporar objetivos generales de consumo obligatorios. Asimismo, señalaron considerar el posible impacto en el empleo de la transición hacia un transporte descarbonizado, estableciendo en consecuencia ayudas para la incorporación de los trabajadores a los nuevos sectores. Finalmente, propusieron realizar un diagnóstico para conocer la actual vulnerabilidad del sistema de transporte a los impactos crecientes del calentamiento global.

La mesa del **sector financiero y juristas** presentó a continuación sus resultados. En esta mesa se apunta que hay consenso en que la solución para disminuir las emisiones del sector transporte requiere un mayor volumen del vehículo eléctrico en el parque móvil. En este sentido, parte de los miembros consideran que la electrificación del parque móvil tiene que ser próxima al 100% hacia 2030 (empleando biocombustibles de 2ª generación y gas natural en aquellos casos que no sea posible). Para ello son necesarias inversiones e incentivos y, a su vez, limitaciones en el uso de ciertos vehículos y modos de transporte. Asimismo, para que la reducción de emisiones GEI en el transporte sea efectiva, deberá avanzar hacia una generación eléctrica con porcentaje de energías renovables y baja en carbono (apoyo transitorio del gas natural) próxima al 100%, con el cierre inmediato de todas las centrales de carbón y la promoción del autoconsumo y la eficiencia energética.

Para traducir estas ideas, se realizan las siguientes propuestas sobre las que no existe total consenso en la mesa. En primer lugar, para la captación de nuevos fondos, se propone una tasa sobre el CO2 para los consumidores y el fomento del Fondo Nacional de Eficiencia Energética. La idea no es que el Estado subvencione el cambio de modelo energético, sino que mediante incentivos fiscales y la compra de nuevos medios de transporte se generen economías de escala de tal forma que sea el propio mercado el que impulse el modelo. Para ello habría que plantearse la necesidad eliminar el principio de “indiferencia presupuestaria”, de tal forma que el Gobierno pueda vincular determinados ingresos a determinadas partidas de gasto con el objetivo de, en su labor ejemplarizante, apueste por modelos eficientes de transporte y fomenta las infraestructuras necesarias al efecto.

Señalan que desde el lado financiero, los bancos necesitan estabilidad por lo que la Ley debe crear un marco que facilite las inversiones a largo plazo, que gestione la transición en pro de la seguridad en el



retorno de las inversiones y el pago de la deuda. La Ley debe fomentar, además, la colaboración público-privada, elemento esencial ya que los agentes privados deben participar en la transición del modelo energético. Asimismo, estos temas deben estar presentes en la agenda del Banco de España y los foros de debate y debe reflejar una mayor implicación.

Respecto de los incentivos, además de la reducción fiscal que se señalaba anteriormente vía impuesto de circulación, matriculación o devolución del IVA en la compra de vehículos eléctricos, el Fondo Nacional de Eficiencia Energética debería servir para permitir la financiación del cambio de modelo energético a través de la inyección de dinero o mediante avales a los préstamos de las entidades financieras que posibiliten tanto la compra de vehículos como la financiación de las infraestructuras que pueda requerir el cambio (red de puntos de conexión eléctrica de los vehículos eléctricos, como la creación de nuevos aparcamientos para el fomento del uso del transporte público, carriles bus-VAO, la conexión intermodal, etc.).

Tienen un papel esencial la colectivización de los vehículos, el uso de la tecnología de la información para hacer coincidir la demanda y la oferta de transporte. Por último, la concienciación del ciudadano es la herramienta que posibilitará el cambio. Habrá que estimularle mediante incentivos y fiscalmente, de forma que los fabricantes de automóviles tengan un estímulo claro para invertir en este tipo de nuevas tecnologías y así, a medio plazo, por sí solo, se conseguirá el cambio de modelo energético. Asimismo, puede resultar útil que se recoja las emisiones GEI obligatoriamente en las facturas de ciertos consumos, como carburante, calefacción o electricidad.

Adicionalmente, se debe reducir el uso de transporte privado mediante el fomento de transporte público, el fomento de bicicletas en ciudades y diseñar un planeamiento urbanístico que optimice el transporte.

Destacar finalmente que, a tal fin, la Ley debe concretar los objetivos, mediante el anuncio de Políticas, Planes y Normas sectoriales a desarrollar a corto y medio plazo (concretando plazos y recorte de emisiones por sectores; podría valorarse el establecimiento de los denominados “presupuesto de carbono” por sectores).

Por último, es esencial, respetando la distribución competencial entre las distintas Administraciones públicas a la vez que garantizando la unidad y armonización mínima en la actuación, que el Estado, en la Ley, asuma la planificación estratégica, la ordenación general de los medios de transportes, la programación de inversiones en infraestructuras, o las políticas generales relativas al planeamiento, a la innovación o a la calidad de los servicios. Todo ello, evidentemente, habilitando los mecanismos de coordinación y colaboración de todas las Administraciones Públicas (Ayuntamientos, Comunidades Autónomas, y Ministerios) para hacerlo posible.

Los representantes del **sector empresarial** expusieron sus conclusiones a continuación. En primer lugar, solicitan que la Administración General del Estado les permita seguir participando activamente en el desarrollo de la Ley.

Mencionan la importancia de la coherencia de la Ley en varias dimensiones: entre Administraciones Públicas, en cuanto a objetivos medioambientales y en cuanto a las diferentes dimensiones que se ven afectadas, incluyendo urbanismo, políticas de movilidad, etc.

La Ley ha de ser una Ley de principios, un marco o paraguas. Los diferentes sectores dentro del sector transporte ya tienen su propia regulación por lo que se debe evitar la sobre regulación.



Se destaca que el escenario temporal tan largo que marcan los objetivos medioambientales hace necesario que la transición sea adecuadamente manejada, particularmente desde el punto de vista de la tecnología, que en 30 años puede variar mucho.

Se menciona también el principio de neutralidad tecnológica, que comparten en gran medida. Debe primar el establecimiento de objetivos medioambientales que por ellos mismos seleccionen las tecnologías que en cada momento serán las mejores disponibles (principio de la mejor tecnología disponible). Entienden que a día de hoy todas tienen un potencial de mejora y un papel que jugar.

Señalan que son conscientes de que es necesario acelerar e incentivar la transición energética. En este sentido consideran que hay que tomar medidas dirigidas a vehículos, infraestructuras (de combustibles y de transportes) y usuarios. Respecto de los vehículos, hay que actuar en la renovación del parque de vehículos circulante al ser la parte que más emite del sector y facilitar la penetración de las tecnologías alternativas que faciliten la transición. En relación a este último punto, matizan que es necesario establecer una serie de objetivos y de medidas concretas de carácter temporal que permitan superar las barreras (de costes, de tecnología, de adopción del mercado) a la introducción de las tecnologías alternativas, hasta que éstas sean consideradas como cualquier otra tecnología.

Subrayan que la Ley debe reconocer la importancia del sector del transporte para la competitividad industrial y el desarrollo del país. Señalan que los representantes del sector quieren un transporte más eficiente, más competitivo y más intermodal, para lo que es necesario seguir invirtiendo en políticas e infraestructuras.

El sector apunta también que debe crearse un marco de gobernanza claro con apoderamiento que incluya reglas claras, con mecanismos de control y revisión y seguridad jurídica. Los objetivos que se establezcan deben ser medibles empíricamente. Se deben establecer objetivos sectoriales a 2030 y a 2050. Se deben impulsar políticas activas que fomenten la inversión eficiente respecto del impacto de la descarbonización. Se debe introducir una señal económica respecto de las emisiones. Debe elaborarse un plan estratégico integral completo que sirva para estimular. Asimismo, debe contemplarse el rol del distribuidor final de la energía en el desarrollo de las infraestructuras necesarias. Es preciso un plan de inversión para el ferrocarril que apueste por la electrificación. Debe haber coordinación internacional para evitar la pérdida de competitividad. La Ley debe apoyar la innovación, políticas coordinadas de transporte y de uso de suelo, así como contemplar al eslabón final, que es el usuario.

A continuación presentaron sus resultados los representantes de las **Comunidades Autónomas y de las Entidades Locales**. Esta mesa subrayó la importancia de la voluntad política como elemento previo a la propia elaboración de la Ley. En segundo lugar, recalcaron la necesidad de establecer objetivos claros a nivel sectorial tanto en materia de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero como respecto del cambio modal a en vistas a un horizonte temporal razonable, que nos permita llegar a unas cuotas de transporte por ferrocarril equiparables al resto de países de la UE. En tercer lugar, señalaron que es necesario reequilibrar las inversiones entre carretera y ferrocarril a través de la evaluación ambiental estratégica, de forma que permita facilitar la toma de decisiones en base a la huella de carbono. En cuarto lugar, la Ley debería incidir en la figura de los planes de movilidad, que ya existe en algunas CCAA. La Ley también debería incidir, en quinto lugar, en superar las barreras a la movilidad eléctrica, modificando la normativa que suponga un freno, como por ejemplo facilitando las infraestructuras de recarga. En sexto lugar, se ha debatido sobre la posibilidad de penalizar fiscalmente. Respecto de este último punto, señalan que no todos los representantes están en la misma línea al considerar que no es el instrumento más eficiente para conseguir cambios en cuanto a comportamientos, pero que puede servir para incentivar o



desincentivar el uso del transporte o de movilidad más o menos intenso en gases de efecto invernadero. Asimismo, la Ley tiene que dar vías de soporte a colectivos que pueden resultar afectados por la transición ya que ésta no beneficia por igual a todos los sectores afectados. También hubo coincidencia respecto a que la Ley debe incidir en la financiación del transporte público para favorecer su mejora y su mayor presencia en el conjunto del Estado. Finalmente se destacó la importancia de la planificación territorial como instrumento base y la necesidad de tener presente las características especiales de algunos territorios, como es el caso de la insularidad.

Finalmente, el representante de los **grupos políticos** presentó los resultados de su mesa, destacando que se trata de una mesa en la que ha habido un gran consenso, del mismo modo que sucede en la Comisión parlamentaria. Apunta que la Ley tiene que ser fruto de un gran consenso en la que estén representados todos los sectores y destaca la relevancia del sector transporte para todas las demás actividades sociales y económicas y que forman parte de la vida de los ciudadanos. El espíritu final de la Ley debe ser poder disociar las emisiones de CO₂ del crecimiento económico. Para ello es necesaria la apuesta decisiva por las energías limpias y por la eficiencia energética. De este modo, se debe impulsar el transporte ferroviario, en particular el de mercancías. Hay que apostar por la red eléctrica, por la autovía ferroviaria, mejorar las infraestructuras y la logística y completar la electrificación de determinadas regiones del país. Asimismo, hay que apostar por el coche eléctrico y todas las demás energías limpias, como los vehículos híbridos, de biomasa, biodiesel. Todas estas apuestas van a incentivar una nueva industrialización, fomentar el I+D+i en la tecnologías actuales y generar nuevos yacimientos de empleo. Debe haber una apuesta definitiva por el coche eléctrico donde el Estado tiene que tener un papel dinamizador. Igualmente, se debe apostar por el transporte público, por un cambio en la mentalidad de la movilidad, fomentar el modelo ferroviario abriendo el mercado a nuevos gestores y actores, hacer un uso inteligente de la fiscalidad, incentivar en la contratación pública, internalizar los costes medioambientales y energéticos en los concursos públicos, hacer una diferenciación de los vehículos nuevos en materia de fiscalidad, establecer ayudas focalizadas para promover cambios en determinados ámbitos (por ejemplo, el reparto en las ciudades), promover la financiación público-privada de puntos de recarga del coche eléctrico.

RESULTADOS DE LA SESION SOBRE LA ENERGÍA E INDUSTRIA EN LA TRANSICIÓN HACIA UN MODELO BAJO EN CARBONO

La mesa de la **Sociedad Civil** fue la primera en presentar sus resultados.

Los integrantes de la mesa propusieron que la Ley incluyera objetivos de balance cero de emisiones a 2050, ajustándose a los objetivos de la Cumbre de París, así como objetivos nacionales de reducción de emisiones más ambiciosos para los sectores difusos a 2020 y 2030 que los actualmente asumidos por el gobierno español y que supongan una reducción de emisiones respecto a las actuales y que sitúen a España en 2030 por debajo de las emisiones existentes en 1990

Asimismo, consideraron que la Ley se debería dotar de instrumentos para su aplicación como presupuestos de carbono decrecientes plurianuales y sectoriales, así como mecanismos para su seguimiento. Además, resulta indispensable tanto la coordinación entre las distintas Administraciones como la participación de las organizaciones sociales y de la ciudadanía. La mesa también destacó que la Ley debe demostrar liderazgo en la lucha contra el cambio climático y garantizar la predictibilidad y seguridad jurídica para todos los sectores, así como su planificación.

Este colectivo puso de manifiesto la necesidad de un Fondo de Cambio Climático y de planes de generación de empleo y la necesidad de contar con hojas de ruta para la conversión a 100% renovable, y un calendario para el cierre de las centrales nucleares y las de centrales de carbón.



Señalaron que la Ley también deberá recoger las auditorías de costes energéticos y un precio de carbono incentivador, al tiempo que debe favorecer una fiscalidad con medidas que favorezcan fiscalmente las actividades no contaminantes y grave de manera creciente las contaminantes, según el principio de “quien contamina, paga” Los integrantes de la mesa de la Sociedad Civil consideraron que, desde el punto de vista de la demanda, la Ley debe empoderar a la ciudadanía e involucrarla para participar en la transición energética y facilitar la comprensión de los consumos. Además, abogaron por una nueva Ley de autoconsumo para ciudadanos y empresas y destacaron la necesidad de contar con planes de ahorro y eficiencia energética.

Finalmente, señalaron la necesidad de contar con una hoja de ruta sobre cómo va a evolucionar el proceso de participación en la Ley, destacando que las ONG están dispuestas a participar muy activamente en la elaboración de la Ley de Cambio Climático y Transición Energética, y piden un debate profundo sobre la misma que sirva para empoderar a la ciudadanía en temas energéticos

A continuación, presentó los resultados del debate el representante de la mesa del **Sector Financiero y Juristas**.

La mesa destacó la necesidad de que la Ley sea aplicable y tenga una visión a largo plazo, ajena a los cambios políticos, señalando que se debería alcanzar un compromiso político para que la Ley sea aplicable y se garantice la seguridad jurídica.

Este colectivo consideró que la Ley debía contar con objetivos cuantificados y con la herramienta de los presupuestos de carbono, para cada período de cinco años, con horizonte 2050. Asimismo se señala que la Ley debe contar con la participación de todos los niveles de la Administración (AGE, CC. AA. y Entidades Locales) y con objetivos que incidan en cada sector de forma planificada.

También consideraron que la Ley debía contar con un plan de acción y que será necesario crear un órgano de apoyo independiente de expertos, para prestar apoyo al Gobierno en el desarrollo de la Ley, y para centrarse en el seguimiento de la aplicación y cumplimiento de la misma y de los presupuestos de carbono, elaborando informes anuales de seguimiento y de cumplimiento, para ser presentados ante el Congreso de los Diputados.

La mesa señaló la necesidad de llevar a cabo una reforma fiscal, alineada con los objetivos de la Ley, que establezca mecanismos de precios, internalización de costes y que elimine las subvenciones a los combustibles fósiles.

Asimismo, se planteó la necesidad de que la Ley incluya elementos de transparencia, de *reporting* y de comunicación de cara a las empresas y sectores. Otra de las sugerencias realizadas por esta mesa fue la de que Ley incorpore los aspectos de las recomendaciones del *Financial Stability Board*, relativos a la notificación por parte de las empresas y de los inversores sobre los riesgos financieros relacionados con el cambio climático a semejanza de lo previsto en el Artículo 173 de la Ley francesa de Transición.

Este colectivo propuso también que la Ley incluya unos principios generales para que el sector financiero identifique qué se entiende por financiación verde y que también se incluyan en la Ley criterios de *reporting* sobre financiación verde, por ejemplo, al estilo y en sintonía con la taxonomía elaborada por los *Green Bonds Principles*.

Otra de las sugerencias realizadas fue la de especificar qué tipos de incentivos hay que crear en los mercados financieros para que las PYMEs puedan cumplir con los objetivos de la Ley de Cambio



Climático y para que las empresas puedan dar información a los inversores sobre el cumplimiento de los objetivos.

Finalmente, desde la mesa del Sector Financiero y Juristas, se puso de manifiesto la importancia de proporcionar toda la información posible a los pequeños inversores además de incentivarles.

La **mesa de Academia e Investigación** expuso los resultados de sus deliberaciones en tercer lugar.

Como primer aspecto, se destacó que la Ley debía tener la consideración de Ley Marco en la que se deberá plasmar la estrategia a largo plazo y, asimismo, se señaló que la Ley debía incidir y dar importancia al lado de la demanda y recoger la participación activa del ciudadano. Asimismo, se consideró que debía tratarse de una Ley multisectorial e implicar al conjunto de las Administraciones.

Otra cuestión que resaltaron los integrantes de la mesa de Academia e Investigación es la necesidad de que la Ley incorpore el reparto de los costes de la transición energética, contemple objetivos intermedios y establezca incentivos para alcanzarlos.

Este colectivo propuso también que en la Ley se incluya el tratamiento de los aspectos de movilidad y asuntos energéticos relacionados con los edificios.

Asimismo, se consideró muy importante la existencia de una Gobernanza del proceso que debe establecer presupuestos de carbono, evaluación de las diferentes políticas públicas, evaluación de la Huella de Carbono y de los riesgos relacionados con el cambio climático.

Este colectivo propuso también que la Ley debía recoger métodos de evaluación cuantitativos que permitan buscar la senda más eficiente para alcanzar los objetivos y consideró fundamental establecer una fiscalidad para el reparto de los costes y para corregir los efectos redistributivos indeseables.

Por último, subrayaron que la Ley deberá estimular los mecanismos de participación y llevar a cabo una revisión profunda de la fiscalidad, y deberá dar señal de precio para el cumplimiento de los objetivos a largo plazo.

A continuación presentaron sus conclusiones los representantes del **Sector Empresarial**.

Destacaron, en primer lugar, que se debe contar con un amplio consenso social y que la Gobernanza resultará clave en la Ley, debiéndose contar con un órgano administrativo único y empoderado para coordinar la transición energética.

Otra cuestión que resaltaron es la necesidad de que la Ley debe asegurar estabilidad y contar con dotación económica para realizar las reformas necesarias.

Este colectivo propuso también que la Ley incorpore objetivos de reducción de emisiones ambiciosos, a 2030 y a 2050, alcanzables y vinculantes y que se midan en términos de consumo y no solo de producción.

También hicieron hincapié en que la Ley debe minimizar el coste de la transición energética y preservar el tejido industrial y la producción de nuestro país.



Acto seguido, los representantes de la mesa se refirieron a los ejes de la Ley de Cambio Climático y transición Energética.

En primera instancia, se refirieron al sector eléctrico como sector que va a liderar la descarbonización y al reparto adecuado entre sectores y entre toda la economía. Señalaron la importancia de que se descarbonice allí donde es más eficiente y contando con la correspondiente planificación indicativa.

Otro de los ejes que consideraron debe incorporar la Ley es la eficiencia energética y el sistema de certificados blancos.

También se refirieron a la interconexión, al apoyo a la innovación y a las tecnologías disruptivas como otros ejes de la Ley.

Otros aspectos que según esta mesa deben considerarse en la Ley son la realización de informes de impacto de emisiones en todas las Leyes, la huella de carbono con consumo y no solo por producción y la señal de precio, precio CO2 para toda la economía, junto con la aplicación del principio de “quien contamina, paga”.

Por último, subrayaron que la Ley debe incorporar mecanismos de protección y acompañamiento para los sectores más vulnerables y que debe impulsar un amplio debate sobre la independencia energética.

Este colectivo propuso, asimismo, un decálogo de temas a incluir en la Ley de Cambio Climático y Transición Energética al tiempo que solicitaron una participación activa de las empresas en su elaboración.

En primer término, señalaron que la Ley debía incluir una senda con objetivos de reducción a 2030 y a 2050 claros y realistas para cumplir con los objetivos de la UE.

Destacaron también que el industrial es un sector clave para el que hay que asegurar la competitividad y evitar la deslocalización. Se debe aprovechar esta Ley para hacer más industria.

Este colectivo consideró también que se debe establecer una hoja de ruta con distintos escenarios incorporando las políticas y medidas lo más eficiente posibles desde el punto de vista económico.

Asimismo, señalaron que debe tratarse de una Ley transversal, estable y con seguridad jurídica, que sea consensuada, coherente y con un seguimiento transparente de su cumplimiento.

A continuación resaltaron las dos posturas mantenidas en la mesa en materia de fiscalidad: por un lado, que la Ley incorpore el principio de “quien contamina, paga” y, por otro, que la Ley haga más hincapié en la incentivación con beneficios y reducciones fiscales.

Destacaron también que la Ley debe incentivar la eficiencia energética como medida clave.

Debe existir una participación activa del consumidor, tanto del industrial, como de servicios, como el doméstico.

Consideraron, asimismo, que la transición energética debe tener en cuenta las reservas estratégicas, debe garantizar la seguridad de suministro y reducir la dependencia energética de nuestro país.



Este colectivo propuso también que se deben potenciar el mercado único de la energía y las interconexiones.

Por último, los representantes de esta mesa del sector empresarial subrayaron que se debe aprovechar la economía circular como instrumento que permite mejorar la eficiencia.

En sexto lugar, presentó las conclusiones el representante de la mesa de las **Comunidades Autónomas**.

Destacaron que la Ley debe recoger principios básicos, debe ser el marco general de actuación en materia de cambio climático y transición energética y señalaron que la Ley debe incluir una hoja de ruta para el cumplimiento de los objetivos, con hitos concretos.

Este colectivo propuso también que la Ley contemple la sustitución tecnológica progresiva hasta 2050 e hicieron hincapié en que la Ley debe contar con seguridad jurídica y con un fondo de financiación.

Por otro lado, señalaron que la Ley debe contar con las inversiones necesarias y que la transición energética debe evitar la deslocalización de empresas, al tiempo que consideraron que la Ley debe contemplar el acceso de los productores a las redes de distribución.

Otra cuestión que resaltaron es la necesidad de que la Ley cuente con un mecanismo tipo organismo regulador para garantizar los objetivos de reducción de emisiones.

Asimismo, consideraron que la Ley debe contemplar instrumentos financieros y fiscales, y destacaron que la señal de precio es clave, como ya se ha visto por los resultados en el sector de gases fluorados.

Se indicó que la Ley debe contemplar una simplificación administrativa en determinados aspectos de las autorizaciones que otorga la Administración y, en lo que atañe al sector eléctrico, se consideró que es importante establecer una clara señal de precio en los sectores más liberalizados.

Finalmente, también se manifestó la necesidad de una reforma fiscal y se consideró que el precio de los combustibles puede ser decisivo. En este sentido, se concluyó que la reforma fiscal podría ayudar no solo a la producción, sino también al consumidor final.

Por último, se presentaron las conclusiones de la **mesa de los partidos políticos**.

La intervención se inició con la aclaración de que se iban a presentar aquellas conclusiones en las que la mesa había alcanzado consenso.

La mesa de los partidos políticos consideró necesaria la elaboración de una Estrategia Integrada de Energía y Clima e imprescindible llevar a cabo una transición energética hacia la descarbonización.

Este colectivo consideró que la Ley debe ser ambiciosa en los objetivos a recoger, perdurable en el tiempo y dar seguridad jurídica a todos los actores. Al mismo tiempo, se hizo hincapié en que la Ley representa una oportunidad de generación de riqueza, de industria y de empleo.

Otra de las conclusiones de la mesa se refiere a la necesidad de pasar de un modelo de oferta, a un modelo de demanda y conceder un papel más importante al consumidor.



Asimismo, la mesa de los partidos políticos destacó que la eficiencia energética resulta fundamental y se deben fijar objetivos concretos.

Por otro lado, se hizo hincapié en que debemos tender hacia un horizonte 100% renovable porque España es el país del sol y del viento y, en este sentido, se debían impulsar las energías renovables para reducir la dependencia energética y para generar empleo, al tiempo que resulta necesario mejorar las interconexiones.

Finalmente, por parte de la mesa de los partidos políticos se manifestó la importancia de contar con una fiscalidad ambiental ambiciosa para promover el camino de la descarbonización.