



Por otro lado, en 2010 se ha finalizado el estudio sobre modelos de gestión de residuos urbanos en entornos rurales aislados y en entornos insulares. Ambos estudios incluyen medidas de prevención, de recogida de residuos, de transporte, de tratamiento y medidas de carácter administrativo, normativo, económico y de información, con la finalidad de poner a disposición de las Entidades Locales de estas características, diversas opciones para mejorar la gestión de este tipo de residuos en estos entornos.

Además, la Ley 2/2011 de 4 de Marzo de Economía Sostenible, incluye medidas orientadas a la reducción de residuos generados y al tratamiento eficaz de los mismos:

- Recoge, en su artículo 3.6, la importancia de la promoción del tratamiento de residuos, para lo cual las AAPP deberán adoptar políticas que compatibilicen el desarrollo económico con la minimización de los residuos producidos.
- Hace mención a la gestión de residuos en su artículo 35 "Sostenibilidad en la gestión de las empresas públicas.", estableciendo, entre los criterios de adjudicación de los contratos del sector público estatal, la valoración de la generación y gestión de residuos o el uso de materiales reciclados y reutilizados.
- Dedicar dos artículos a la gestión de residuos en su Título III "Sostenibilidad Medioambiental": El artículo 92 "Incremento de la deducción por inversiones medioambientales" hace referencia a la modificación de la Ley del Impuesto sobre Sociedades para que se deduzcan parte de las inversiones que conlleven reducción, recuperación o tratamiento de residuos industriales propios. Y por último, el artículo 107 "Fines comunes de las políticas públicas para un medio urbano sostenible" recoge que los poderes públicos formularán y desarrollarán políticas al servicio de un medio urbano sostenible que por una parte posibilite el uso de viviendas que reduzcan la producción de residuos y mejoren su gestión y además fomente servicios más eficientes en la gestión de residuos

II. Movilidad Sostenible

OBJETIVOS DE LA LÍNEA ESTRATÉGICA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

El principal objetivo de esta Línea estratégica es disponer de un marco común que permita integrar los principios programáticos y las herramientas de coordinación destinadas a consolidar una política nacional de movilidad sostenible. Por ello, la CDGCC resolvió impulsar la promulgación de una norma con rango de ley y una estrategia nacional de movilidad sostenible que ofreciera una visión de conjunto sobre los distintos aspectos que integran este concepto, como son las políticas de infraestructura de transporte y cambio modal, la política industrial y de innovación en vehículos y combustibles, calidad del aire y ruido, y la seguridad y la salud, entre otros aspectos.

GRADO DE APLICACIÓN DE LAS MEDIDAS

ESTRATEGIA ESPAÑOLA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE:

La Estrategia Española de Movilidad Sostenible fue promovida en el marco del grupo de trabajo interministerial presidido el Ministerio de Fomento y el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.

Posteriormente, el texto recibió el respaldo de la Comisión de Coordinación de Políticas de Cambio Climático, del Consejo Nacional del Clima y del Consejo Asesor de Medio Ambiente. Por último, con el visto bueno de la CDGCC, la Estrategia fue aprobada por el Consejo de Ministros el 30 de abril de 2009.

La Estrategia Española de Movilidad Sostenible realiza un diagnóstico sobre los aspectos más significativos del transporte de todo tipo en España, y de todos sus posibles impactos (consumo energético, emisiones de gases de efecto invernadero, congestión), y parcela en cinco áreas las acciones que pueden llevarse a cabo para tender a una movilidad sostenible:



- Territorio, planificación del transporte y sus infraestructuras
- Cambio climático y reducción de la dependencia energética
- Calidad del aire y ruido
- Seguridad y salud
- Gestión de la demanda

El documento contiene un total de 48 medidas clasificadas en esas categorías, que concretan los objetivos y directrices generales y que otorgan especial atención al fomento de alternativas al vehículo privado y al uso de los modos más sostenibles, señalando además la necesidad de cuidar especialmente las implicaciones de la planificación urbanística en la generación de movilidad.

Entre las acciones propuestas destacan aquellas encaminadas al desarrollo de una red ferroviaria de altas prestaciones, a la creación de itinerarios ferroviarios preferentes para mercancías, al uso intensivo del transporte público y de modos no motorizados, así como a acciones complementarias, como el empleo de vehículos limpios y eficientes.

En el marco de esta Estrategia, los departamentos implicados están adoptando planes y programas que incorporan los principios y acciones de la misma, como son:

PLAN EXTRAORDINARIO DE INFRAESTRUCTURAS

Presentado en el de 2010— es una apuesta conjunta del Gobierno, las entidades financieras y las empresas del sector que tiene por objetivo reactivar la economía y el empleo a través de la inversión en infraestructuras del transporte, permitiendo mantener el impulso del Gobierno por el ferrocarril al ser el modo que más contribuye a la sostenibilidad del sistema de transportes. El PEI desarrollará actuaciones en régimen de colaboración público-privada, con una previsión de que el Plan movilice 17.000 millones de euros (el 1,7% del PIB). En torno al 70% de las inversiones irán destinadas al ferrocarril para mejorar las redes ferroviarias de altas prestaciones y de cercanías, así como para el transporte de mercancías, mientras que el restante 30% de las inversiones se reservan a la mejora de las infraestructuras viarias, incluyendo mejoras en el transporte colectivo por carretera.

Las actuaciones tanto en el sector ferroviario; redes ferroviarias de altas prestaciones y cercanías, como las actuaciones en carretera; autovías, circunvalaciones, están siendo realizadas. Su evolución puede obtenerse a través de la página web del Ministerio de Fomento: www.fomento.es.

PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE (2005-2020)

El Ministerio de Fomento está trabajando en su actualización cuya aprobación definitiva está prevista para finales de 2011. Seguirá los objetivos y prioridades de planificación que figuran en el artículo 97 de la Ley de Economía Sostenible, en línea con la Estrategia Española de Movilidad Sostenible. En él, las obras de mejora y conservación prevalecerán sobre las de nueva construcción, y será prioritaria la consolidación del cambio modal, así como la extensión del mismo a los ámbitos del transporte de mercancías y del transporte urbano y metropolitano de viajeros.

La ejecución de inversiones en el periodo de su vigencia se ha desarrollado de acuerdo con el ritmo previsto en el Plan, con un volumen total en el periodo 2004-2010 de 98.800 millones de euros, para 2011, se prevé continuar con este ritmo de inversión. El 50% ha sido dedicado al transporte ferroviario, mientras que también son significativas las inversiones en infraestructura portuaria, y en mejora de la seguridad y lucha contra la contaminación marina. En cuanto a los transportes por carretera y aéreo, su desarrollo ha sido paralelo a las previsiones de evolución de la demanda.

El primer resultado de este esfuerzo inversor es una mejora muy importante de la accesibilidad territorial, sobre todo por el desarrollo de las nuevas conexiones de alta velocidad ferroviaria, cuyo servicio alcanza ya al 51% de la población española. Este avance se ha traducido en un cambio muy importante de la distribución modal del transporte de viajeros a media y larga distancia, a favor del ferrocarril, más favorable en términos de impacto ambiental y emisiones de gases de efecto invernadero, en las relaciones donde se han desplegado los nuevos servicios. En particular, la participación del ferrocarril en el reparto con el modo aéreo ha pasado del 15% al 50% en la relación Madrid-Barcelona, y del 35% al 60% en Madrid-Málaga.



PLAN ESTRATÉGICO PARA EL IMPULSO DEL TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCANCÍAS (2010-2020)

El Plan realiza un detenido análisis de la situación actual en España y otros países, desarrollando a continuación las medidas concretas destinadas a mejorar la situación actual, así como los medios más adecuados para ponerlas en práctica. Las medidas destinadas al desarrollo de la intermodalidad y a los Nodos Logísticos en particular, son objeto de atención preferente. El Plan marca como objetivo para 2020 una cuota de transporte de mercancías del 8% al 10% (77-100 Mt).

Para la ejecución y desarrollo del Plan se han establecido tres líneas estratégicas, que a su vez desarrollan un total de 10 programas. Estos programas contemplan 45 acciones que dan lugar a más de 100 medidas. La inversión esperada asciende a 7.500 millones €.

PLAN DE ACCIÓN MEDIOAMBIENTAL DE AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA (AENA)

El Plan de Acción Medioambiental es una iniciativa impulsada por el Ministerio de Fomento que cuenta con la participación de la práctica totalidad del sector aéreo (AENA, Colegio Oficial de Pilotos, la Asociación Española de Compañías Aéreas, Boeing, Airbus, etc.) planteando los siguientes ámbitos de aplicación para la reducción de emisiones de CO₂.

- Medidas para la optimización del espacio aéreo desde tres actuaciones distintas: la flexibilización del uso del espacio aéreo, las aproximaciones 'verdes' o en descenso continuo (CDA) y la definición de nuevas rutas nocturnas.
- Implementación de vehículos eléctricos en los aeropuertos
- Proyecto "Aeropuerto Verde": plataforma para la evaluación, en un entorno operativo real (aeropuerto de Lanzarote), de las tecnologías disponibles para optimizar el consumo de los recursos naturales, especialmente de la energía, reducir la emisión de GEI y fomentar la utilización de energías renovables en los aeropuertos de AENA.
- Medidas para reducir las emisiones de CO₂ en las infraestructuras aeroportuarias: contemplan el aprovechamiento de energías renovables en las infraestructuras aeroportuarias, mediante la instalación de aerogeneradores, plantas de cogeneración e instalaciones solares térmicas y fotovoltaicas.

TRANSPORTE MARÍTIMO – AUTOPISTAS DEL MAR

Las orientaciones para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) incluyen las Autopistas del mar entre los proyectos prioritarios de interés común y con vocación de emprenderse rápidamente. Permiten reequilibrar la participación de los modos de transporte en las relaciones con Europa y el Mediterráneo. Se han seleccionado cuatro corredores, uno de los cuales conecta Portugal y España con el Mar del Norte y el Mar de Irlanda a través del arco atlántico, mientras que otro interconecta España, Francia, Italia y Malta, para incluso enlazar con el correspondiente al sudeste de Europa y el Mar Negro.

- Para la fachada Atlántica-La Mancha-Mar del Norte, España y Francia disponen desde 2006 de un Acuerdo internacional y han firmado Convenios para la puesta en marcha y explotación de las Autopistas del Mar a través de una conexión que conectará Algeciras y Vigo con El Havre y Saint Nazaire-Nantes, además del servicio recientemente inaugurado entre Gijón y éste último puerto francés (el tiempo por mar es de 14 horas frente a las 24 horas del trayecto terrestre, junto con un ahorro, en el peor de los casos, superior al 20% de los costes, además de los menores consumo energético y emisión de contaminantes).
- Para el Mediterráneo occidental, España e Italia disponen de acuerdos interministeriales para consolidar los servicios actuales (desde Barcelona a Génova y Civitavecchia, y desde Valencia y Tarragona a Salerno y Livorno) como Autopistas del mar, y, en su caso, promover nuevos servicios entre ambos países.

PLAN INTEGRAL DE AUTOMOCIÓN

Este Plan, aprobado a principios de 2009, tiene como objetivos principales recuperar la actividad y mantener el tejido industrial, ya que se encuentra enmarcado dentro del Plan Español para el Estímulo



de la Economía y el Empleo (Plan E) y responde a las directrices del Plan Europeo de Recuperación Económica. Se articula en cinco grandes bloques: medidas industriales y de impulso a la demanda, laborales, medidas de impulso a la logística, fomento a la I+D+i y medidas de carácter financiero.

Dentro del Plan Integral de Automoción encontramos:

- Planes VIVE (finalizado) y 2000 E para la renovación del parque automovilístico (2008 – 2010)

El plan VIVE constituyó un instrumento de ayuda a la financiación de turismos y comerciales ligeros (M1 y N1), en el que se facilitaba financiación a 0% de interés y cinco años, para los primeros 10.000 euros del precio de adquisición. Los vehículos nuevos debían tener emisiones por debajo de 140 gCO₂/ km (160 g/km para N1) y se exigía el achatarramiento de un vehículo de más de 10 años o más de 250.000 km. Mediante el Plan VIVE se dieron ayudas para la adquisición de 71.500 vehículos.

Este plan finalizó de forma anticipada (junio 2009), al ponerse en marcha el Plan 2000E, que contemplaba ayudas directas de 500 euros por parte de la AGE, 500 de la Comunidad Autónoma, en caso de adherirse y 1000 € de descuento del fabricante, lo que totalizaba un descuento de 2.000 €.

Los vehículos objeto de subvención eran también los turismos y comerciales ligeros, con emisiones por debajo de 149 gCO₂/km para el caso de turismos y 160 gCO₂/km para comerciales ligeros (N1). Igualmente se exigía achatarramiento de un vehículo de más de 10 años o más de 250.000 km.

Mediante el plan 2000E, en sus ediciones 2009 y 2010, se han sustituido 480.000 vehículos antiguos por otros nuevos (o seminuevos), menos contaminantes. El 40% de los vehículos nuevos tenía emisiones inferiores a 120 gCO₂/km, mientras que el 60% restante se situaba entre 121 y 149 g/km de CO₂.

- Plan de competitividad del sector automoción (2009) y convocatorias de automoción 2010 y 2011 del Plan de sectores estratégicos industriales (SEI)

Con estas ayudas se pretende apoyar medidas que favorezcan el posicionamiento estratégico de la automoción, haciendo una apuesta por inversiones y actuaciones punteras que aseguren su continuidad en España anticipando lo que serán los segmentos de mercado más competitivos en el futuro, como coches híbridos, eléctricos, de reducidas emisiones de CO₂, etc. Al mismo tiempo, estas inversiones contribuirán a mejorar los procesos de producción y su eficiencia a lo largo de toda la cadena de valor y sostenibilidad energética.

Estas ayudas se convocan anualmente. En el 2009 se movilizaron 800 M€ (subvenciones+créditos), en 2010 fueron 250 créditos, mientras que para el 2011 se prevé la concesión de 215 créditos.

PROYECTO PILOTO DE MOVILIDAD ELÉCTRICA (MOVELE)

Consiste en la introducción de 2.000 vehículos eléctricos de diversas categorías, prestaciones y tecnologías, en un colectivo amplio de empresas, instituciones y particulares, así como en la instalación de 500 puntos de recarga para estos vehículos. El Plan está gestionado y coordinado por el IDEA. En febrero de 2011 se habían gestionado 544 solicitudes, con un total de 1.450 vehículos con una ayuda pública estimada de 4,32 M€, lo que se corresponde con una inversión público/privada en vehículos eléctricos estimada en 21,6 M€.

A su vez el proyecto MOVELE supone un apoyo directo de 1,0 M€ a diversos municipios que están llevando a cabo inversiones en la creación de las primaras redes de puntos de recarga de vehículos eléctricos, estimado que a mediados de 2011 se habrán creado los primeros 550 puntos de recarga en España.

Las ayudas definidas en este proyecto cuentan con una dotación de 10 millones de Euros.

PLAN INTEGRAL PARA EL IMPULSO DEL VEHÍCULO ELÉCTRICO - ESTRATEGIA ESPAÑOLA DE IMPULSO DEL VEHÍCULO ELÉCTRICO (2010-2014)

Fruto del memorándum de Entendimiento firmado entre el MITYC, la FEMP, fabricantes de automóviles, industria auxiliar, empresas de energía, infraestructuras energéticas y TICs, este plan pretende apoyar y promocionar el desarrollo y la implantación del vehículo eléctrico en España.

El Plan Integral establece y enuncia la *Estrategia de promoción e impulso del vehículo eléctrico*,



la cual se materializa con los Planes de Acción, de menor vigencia (10-12 y 12-14). a través de cuatro grandes líneas: fomento de la demanda, Industrialización e I+D, Fomento de la infraestructura de recarga y gestión de la demanda y Programas transversales.

Las 15 medidas identificadas en el Plan de Acción 2010-2012 se encuentran en avanzado estado de desarrollo, dentro de los diferentes agentes públicos y privados que están implicados en su ejecución. Conviene destacar algunas de ellas, como el Estudio de flotas de VE, la Guía de Buenas prácticas para la promoción del VE en las ciudades, el Sello de Movilidad Eléctrica en las ciudades, el Real Decreto de ayudas a la compra de VE con una dotación en 2011 de 80 M€, el RD de promoción de la figura del Gestor de Cargas de VE y la tarifa de acceso supervalle.

- REAL DECRETO 647/2011 DE 9 DE MAYO QUE DESARROLLA LA ACTIVIDAD DE LOS NUEVOS GESTORES DE CARGA DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS.

Dentro de las medidas para impulsar el despliegue de las infraestructuras de recarga del vehículo eléctrico, el Consejo de Ministros ha aprobado también un Real Decreto que desarrolla reglamentariamente la actividad de los nuevos gestores de cargas del sistema.

La figura del gestor de carga fue incluida en la última modificación de la Ley del Sector Eléctrico en 2010 con el objetivo de convertir los servicios de recarga energética en una nueva actividad liberalizada. La regulación permite a estas figuras vender electricidad, una actividad hasta ahora restringida a las comercializadoras eléctricas. Así, los gestores son consumidores habilitados para la reventa de energía eléctrica para servicios de recarga energética de vehículos eléctricos.

Por otro lado, la Comisión Europea acaba de dar el primer paso para desarrollar un cargador común para los vehículos eléctricos. La CE ha pedido oficialmente a los organismos europeos de normalización (CEN-CENELEC y ETSI) que desarrollen un cargador común para los coches, motos y bicicletas eléctricos y reclamó que esté listo para mediados de 2011.

AYUDAS PARA EL VEHÍCULO ELÉCTRICO

- Real Decreto 648-2011 de 9 de Mayo que regula concesión de subvenciones para la adquisición de vehículos eléctricos durante 2011 (Plan integral de impulso al vehículo eléctrico en España 2010-2014).

Mediante este Decreto se fomenta la adquisición de los vehículos eléctricos; las ayudas a la compra dependerán del vehículo a adquirir y de su autonomía. Se establecen las siguientes cuantías individuales de ayuda:

Grupo 1.-La cuantía de la subvención será del 25 por ciento del precio de venta antes de impuestos que conste en la factura, del vehículo completo incluidas sus baterías propulsoras, para todos aquellos vehículos de las categorías M1, N1, L6e, L7e, L5e y L3e que se propulsen total o parcialmente con electricidad de la red siempre que no se superen las siguientes cuantías máximas: a) 2.000 euros para aquellos vehículos con autonomía exclusivamente eléctrica no superior a los 40 km y no inferior a 15 km. b) 4.000 euros para aquellos vehículos con autonomía exclusivamente eléctrica superior a 40 km e inferior o igual a 90 km. c) 6.000 euros para aquellos vehículos con autonomía exclusivamente eléctrica superior a 90 km. Se entiende por autonomía la distancia capaz de recorrer el vehículo utilizando exclusivamente la energía acumulada en sus baterías y que declara el fabricante en la documentación comercial del vehículo.

Grupo 2.-La adquisición de vehículos microbuses M2 y comerciales N2 será objeto de una subvención individual del 25 por ciento del precio de venta antes de impuestos del vehículo completo, incluidas sus baterías, con un máximo de 15.000 euros, siempre que su autonomía en régimen exclusivamente eléctrico (autonomía que da la capacidad de carga de las baterías) sea superior a 60 km.

Grupo 3.-La adquisición de vehículos autobuses y autocares M3 será objeto de una subvención individual del 25 por ciento del precio de venta antes de impuestos del vehículo completo, incluidas sus baterías, con un máximo de 30.000 euros, siempre que su autonomía en régimen exclusivamente eléctrico (autonomía que da la capacidad de carga de las baterías) sea superior a 60 km.



En el caso de adquisición de un vehículo que no incluya sus baterías propulsoras, el porcentaje del 25 por ciento de los tres grupos anteriores se sustituirá por el porcentaje del 35 por ciento del precio neto de factura antes de impuestos del vehículo sin sus baterías propulsoras, manteniéndose los topes máximos citados para cada tipo de vehículo y autonomía.

DESARROLLO DE INCENTIVOS FISCALES

- Incentivo fiscal a la renovación del parque de turismos a través de la modificación en Enero de 2008 de la Ley 32/1992 de impuestos especiales.

Mediante esta medida se fomenta la adquisición de vehículos menos emisores de CO₂. La Ley 34/2007 de calidad del aire y protección de la atmósfera incluye en su Disposición adicional octava la reestructuración del Impuesto sobre determinados medios de transporte. Con efectos a partir del día 1 de enero de 2008 se introdujeron modificaciones en la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales. De esta manera se alteró el criterio para fijar el impuesto de matriculación, ya que pasó a depender de la mayor o menor emisión de dióxido de carbono a la atmósfera.

Las emisiones medias de CO₂ por turismo nuevo en España han disminuido desde la puesta en marcha de esta medida.

- Incentivo fiscal al uso del transporte público: Real Decreto-ley 6/2010, de 9 de abril, de medidas para el impulso de la recuperación económica y el empleo.

Esta medida pretende fomentar el uso del transporte público. El Real Decreto-ley 6/2010, de 9 de abril, de medidas para el impulso de la recuperación económica y el empleo) ha incluido en su art. 17 la reforma del IRPF para incorporar una exención en la tributación del impuesto de las cuantías satisfechas por las empresas para desplazamientos entre la residencia y el centro de trabajo en transporte público, con un límite de 1.500 euros, con el objetivo de incentivar fiscalmente la utilización de los medios de transporte público colectivo (Vale de Transporte).

Para su cumplimiento, con efectos desde 1 de enero de 2010, se añade una letra h al apartado 2 del artículo 42, de la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las Leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio, que queda redactada de la siguiente forma: «Las cantidades satisfechas a las entidades encargadas de prestar el servicio público de transporte colectivo de viajeros con la finalidad de favorecer el desplazamiento de los empleados entre su lugar de residencia y el centro de trabajo, con el límite de 1.500 euros anuales para cada trabajador. También tendrán la consideración de cantidades satisfechas a las entidades encargadas de prestar el citado servicio público, las fórmulas indirectas de pago que cumplan las condiciones que se establezcan reglamentariamente».

MEDIDAS EN MATERIA DE TRANSPORTE INCLUIDAS EN LA LEY 2/2011 DE ECONOMÍA SOSTENIBLE

El Título III de la Ley contiene una serie de reformas directamente relacionadas con la lucha contra el cambio climático, ya que desde la sostenibilidad medioambiental, incide en los ámbitos centrales del modelo económico: la sostenibilidad del modelo energético, la reducción de emisiones, el transporte y movilidad sostenible, y, especialmente relevante en el caso español, el impulso del sector de la vivienda desde la perspectiva de la rehabilitación.

En el eje de sostenibilidad medioambiental —Título III del Proyecto de Ley— se encuentran las medidas relativas al transporte y el impulso de la movilidad sostenible. Este título se estructura en tres secciones:

- La Sección 1ª establece los principios aplicables a la regulación del transporte, como son los servicios de interés público, la garantía de los derechos de los operadores y usuarios, la promoción de la competencia, la gestión eficiente y el fomento de los medios de transporte de menor coste ambiental y energético; y prevé llevar a cabo una clasificación periódica de los mercados de transporte, para evaluar su grado de competencia y proponer medidas que la promuevan.



- La Sección 2ª aborda medidas relativas a la planificación y gestión eficiente de las infraestructuras y servicios del transporte, incorporando como objetivos la promoción de la competitividad, la cohesión territorial y la movilidad sostenible y las prioridades de la planificación estatal en la materia, que se centran en la mejora de la eficiencia y en el desarrollo del transporte ferroviario, particularmente para las mercancías. También se fija en la Disposición adicional 6ª el plazo de un año para actualizar el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes. Además se contempla el desarrollo de un sistema de información integrado sobre capacidad, uso y oferta de la red estatal de infraestructuras del transporte, que será de acceso electrónico, universal y gratuito. El sistema permitirá la difusión de información sobre la oferta de servicios logísticos y de transporte disponible, a solicitud de los oferentes, y el análisis y evaluación de la demanda de servicios.

- La Sección 3ª se ocupa de la movilidad sostenible. Son principios de esta política el fomento de los medios de transporte de menor coste social, ambiental y energético —en particular en áreas urbanas y metropolitanas—, la participación de la sociedad en la toma de decisiones que afecten a la movilidad y el cumplimiento de los tratados internacionales relativos a la preservación del clima y la calidad ambiental.

La consideración de esos principios deberá realizarse en los planes de movilidad sostenible, que se regulan en cuanto a su naturaleza, ámbito territorial, contenido mínimo, vigencia y actualización, supeditando la concesión de subvenciones estatales al transporte público urbano o metropolitano a la puesta en marcha de estos planes. Se avanza también en el fomento de la movilidad sostenible en las empresas, dando rango legal a la previsión de planes de transporte.

Además de recoger los objetivos para la modernización tecnológica y uso eficiente de los medios de transporte, a incorporar en las iniciativas públicas estatales de eficiencia y ahorro energético, se transpone la Directiva 2009/33/CE, de 23 de abril de 2009, relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes.

En estos momentos y siguiendo lo establecido en la LES, se está trabajando en la preparación de un borrador de Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible, que será clave para el futuro de la movilidad a nivel nacional.

INTEGRACIÓN DE LA AVIACIÓN EN EL RÉGIMEN DE COMERCIO DE DERECHOS DE EMISIÓN

La Ley 13/2010 que perfecciona y amplía el régimen general de comercio de derechos de emisión incluyendo la aviación, modificando respectivamente la directiva 2003/87/CE y la Ley 1/2005. Con ello, se busca reducir el impacto atribuible a la aviación sobre el cambio climático, incluyendo, a partir de 2012 las emisiones de gran parte de los vuelos con destino u origen en aeródromos comunitarios en el régimen comunitario de comercio de derechos de emisión.

III. Edificación Sostenible

OBJETIVOS DE LA LÍNEA ESTRATÉGICA DE EDIFICACIÓN SOSTENIBLE

El principal objetivo de esta Línea Estratégica es promover la eficiencia energética y un mayor porcentaje de autoabastecimiento en consumos energéticos en vivienda y edificios, tanto de uso residencial como institucional.

Para ello, las actuaciones previstas se agrupan en cuatro bloques principales:

- En vivienda nueva, el elemento más importante es fortalecer la colaboración entre las distintas administraciones públicas en mecanismos de seguimiento e implantación del Código Técnico de la Edificación, así como reforzar las actuaciones del Plan de Ahorro y Eficiencia Energética E4 y su Plan de Acción.
- En vivienda existente: puesta en marcha del Plan RENOVE de ayudas a la rehabilitación de la envolvente edificatoria vivienda e instalaciones turísticas, instalaciones térmicas de agua sanitaria e iluminación y el futuro Real Decreto para certificación de la eficiencia energética.



- En edificación no residencial: Seguir avanzando en la aplicación del Plan de Ahorro y eficiencia energética en los edificios de la AGE obteniendo su calificación energética; trabajar en el desarrollo de posibles criterios ambientales de contratación pública de obras de edificación y de la base legal para las "Empresas de Servicios Energéticos". En el sector turístico, promoción de Acuerdos Voluntarios con el sector empresarial y puesta en marcha del Plan RENOVE de Infraestructuras Turísticas.
- En equipamiento: reforzar medidas para el equipamiento en la E4 y en especial en su Plan de Acción; estimular el uso de equipamiento más eficiente (ofimática, electrodomésticos...), creando incentivos y/o incrementando la información y los requisitos de los productos puestos en el mercado en materia de eficiencia energética.

GRADO DE APLICACIÓN DE LAS MEDIDAS

PLAN DE AHORRO Y EFICIENCIA ENERGÉTICA EN LOS EDIFICIOS DE LA AGE

En noviembre de 2008, el MITyC creó en el seno del IDAE una oficina específica para asistir la ejecución del Plan que, durante 2009, ha trabajado en el inventario de edificios de cada Ministerio, el establecimiento del "año de referencia" de cada edificio para referenciar los objetivos de ahorro de energía, la realización de diagnósticos energéticos en edificios inventariados, la elaboración de un programa de actuación por edificio, el desarrollo de una herramienta informática para la gestión del plan, la realización de dos proyectos piloto de servicios energéticos, la puesta en marcha de un plan de información y formación, la introducción de criterios de eficiencia energética en el catálogo de compras centralizadas y la realización de experiencias pilotos de inspección periódica de eficiencia energética.

Como segundo paso de este plan, el 11 de diciembre de 2009 el Gobierno lanzó el Plan de activación de la contratación de empresas de servicios energéticos (ESE) en edificios de la Administración General del Estado: El Plan marcó como objetivo que 330 centros de consumo dependientes de los ministerios (sedes centrales, organismos dependientes, centros penitenciarios, aeropuertos, estaciones, bases militares, etc) reducirán al menos un 20 por ciento su consumo energético mediante contratos con una o varias ESEs. En términos de energía, se preveía que la puesta en marcha del plan implicara un ahorro energético de 1,32 millones de toneladas equivalentes de petróleo (tep) anuales, lo que representa más de 500 millones de euros (el equivalente al 1,1% de las importaciones de petróleo españolas en 2008). El seguimiento del Plan se realiza trimestralmente mediante informe del SE de Energía a la Comisión de Secretarios y Subsecretarios. Con posterioridad, con el ánimo de ampliar su rango de actuación e incluir a otras administraciones, se aprobó por Acuerdo del Consejo de Ministros el 13 de Julio del 2.010, el Plan 2000-ESE, configurándose como la extensión del Plan 330-AGE a 2000 edificios de la Administración Pública, tanto General, como Autonómica y Local y estableciendo las bases para contratar en semejanza con los términos señalados en el Plan 330-AGE.

El Plan de Medidas Urgentes de Ahorro y Eficiencia Energética 2011, presentado el 4 de Marzo de 2011, incluye una LÍNEA ICO-ESE para dar impulso al plan 2000 ESE en obras de ahorro y eficiencia energética en edificios públicos. Se trata de, en el marco de la línea de mediación denominada de *Inversión Sostenible*, establecer un convenio de colaboración entre el ICO y el IDAE por el que se difunda la posibilidad de acceder a esta financiación por parte de las Empresas de Servicios Energéticos. El Objetivo de esta medida es el de potenciar el desarrollo de las Empresas de Servicios Energéticos, dando como resultado una mayor eficiencia energética del uso final de la energía y asegurando el crecimiento y la viabilidad de ese mercado. El importe inicial destinado a la financiación de las ESE es de 600 millones de euros.

Así mismo, en el mencionado Plan de Medidas Urgentes se establece una medida específica de eficiencia energética en el ámbito de la Administración General destinada a la sustitución de las calderas de calefacción existentes por otras de biomasa en los edificios de la Administración Pública. Estas sustituciones serán realizadas mediante Empresas de Servicios Energéticos, y en línea con el actual programa BIOMCASA del IDAE. Este Plan cuenta con una ayuda a fondo perdido del 15% del coste elegible de estas actuaciones a cargo del Plan de Acción de Ahorro y Eficiencia Energética (PAEE) y el resto de la inversión se financiará con la Línea ICO-ESE. El número de instalaciones estará entre las 50 y 200, con una potencia térmica total a instalar aproximadamente de



75 MW. La inversión estimada será de 35 M€ con un coste total de la medida como ayuda pública a fondo perdido de 5,25 M€. El impacto estimado, en términos de ahorro energético, alcanza los 15 ktep, como consecuencia de la sustitución de combustibles fósiles por biomasa.

En estos momentos el Plan 330 está en fase de realización de diagnósticos energéticos y en tramitación administrativa por parte de los Ministerios.

CÓDIGO TÉCNICO DE LA EDIFICACIÓN (CTE) EN VIVIENDA NUEVA

Para dar seguimiento a su implantación en las CCAA, el MVIV y el MITYC están trabajando en el contexto de la Comisión Asesora de Certificación y en la Comisión Consultiva de Ahorro y Eficiencia Energética, así como en sus grupos técnicos de trabajo.

Actualmente se está llevando a cabo la revisión del Documento Básico de Ahorro de Energía del CTE, donde se pretende hacer confluir el CTE con la certificación energética, estableciendo los requisitos básicos de eficiencia energética apoyándose en la calificación energética definida en el R.D. de certificación.

Según estimaciones del IDAE, la implantación de las exigencias energéticas introducidas en el nuevo Código Técnico de la Edificación va a suponer, para cada edificio y respecto al consumo que tendría el mismo si fuera construido según la legislación anterior, un ahorro energético asociado de un 30-40% y una reducción de emisiones de CO₂ por consumo de energía de un 40-55%.

CERTIFICACIÓN DE EFICIENCIA ENERGÉTICA DE EDIFICIOS EXISTENTES

La Ley de Economía Sostenible establece en su Disposición final quincuagésima primera la autorización al Gobierno para que, mediante Real Decreto y en el plazo de seis meses, a contar desde la entrada en vigor de la LES, apruebe el procedimiento básico para la certificación de eficiencia energética en los edificios existentes establecida en el artículo 83.

En este mismo sentido, y como parte del Plan de Medidas Urgentes de Ahorro y eficiencia energética 2011, presentado el 4 de Marzo de 2011, se establece que, mediante Real Decreto, se completará la transposición de la Directiva 2002/91/CE, en lo relativo a la certificación de eficiencia energética de edificios existentes. Esta certificación será obligatoria, de acuerdo con el calendario que se establezca, para todos los edificios de uso no residencial con gran consumo de energía, con independencia de que se alquilen o vendan, de acuerdo con dos escalones: edificios con potencia térmica instalada en calefacción o refrigeración de más de 1.000 kW y entre 400 kW y 1.000 kW.

Se establecerá un programa específico, coordinado por el IDAE, para que los edificios del parque de la Administración General del Estado sean los que primero realicen la certificación de la eficiencia energética de sus edificios y apliquen, en cuanto sea posible, las recomendaciones incluidas en los certificados de eficiencia energética.

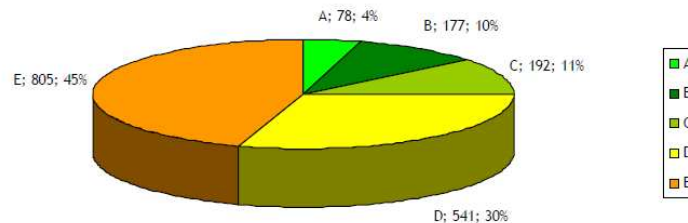
El coste de la realización de la certificación energética de los edificios de uso terciario y potencia superior a 400 kW durante 2013-2018 será de 84 M€ (por lo que la repercusión media anual será de 14 M€). Se estima un coste medio de certificación de 2.500€ para un edificio de 5.000m² de uso para oficinas. La medida afectará a un parque de edificios con un consumo de 7,5 Mtep, que, mediante la aplicación de un ahorro energético del 20% al 10% del mismo, supondrá un ahorro energético anual de 150 ktep.

CERTIFICACIÓN ENERGÉTICA DE EDIFICIOS NUEVOS

El número de edificios registrados con un certificado en las Comunidades Autónomas donde existe un sistema de certificación, es todavía muy bajo, principalmente porque el Reglamento en vigor sólo es aplicable a los nuevos edificios y debido a la crisis que afecta al sector de la construcción en España durante los últimos años, su número ha disminuido considerablemente. A 31 de Diciembre de 2010 están disponibles datos del número total de edificios registrados en cuatro comunidades autónomas: Extremadura, Galicia, Navarra y Cataluña. Otras cuatro comunidades: Islas Canarias, Andalucía, Comunidad Valenciana y Castilla-La Mancha tienen un registro, aunque todavía no existen



datos disponibles sobre el número total de certificados expedidos en su territorio. El número total de certificados en las 4 Comunidades mencionadas inicialmente a finales de 2010 es de 1.791, mostrando la siguiente distribución:



REGLAMENTO DE INSTALACIONES TÉRMICAS DE LOS EDIFICIOS (RITE)

La limitación de la temperatura en el interior de los edificios climatizados de uso no residencial y otros espacios públicos de modo que la temperatura en dichos edificios y espacios públicos no pueda bajar de 26° C en verano, ni ser superior a los 21° C en invierno, prevista en el Plan de Activación del Ahorro y la Eficiencia Energética, se reguló mediante el Real Decreto 1826/2009, de 27 de noviembre, por el que se modifica el Reglamento de instalaciones térmicas en los edificios. Este Real Decreto incorpora además otros requisitos para la mejora de la eficiencia energética, como es la prohibición de ciertas instalaciones poco eficientes, la obligación de disponer, en aquellos locales a los que se acceda desde la calle, de un sistema de cierre de puertas que impida que permanezcan abiertas permanentemente, y, en los edificios con una superficie mayor a 1000 m², dispositivos de información de temperaturas.

Por lo que respecta a la inspección periódica de eficiencia energética recogida en el RITE, se ha creado una comisión para impulsar su puesta en marcha por parte de las CCAA.

PLAN RENOVE

El impulso del Plan RENOVE Vivienda está asociado a la aprobación del Plan Estatal de Vivienda 2009-2012, por el Consejo de Ministros del 12 de diciembre de 2008. Este Plan establece un nuevo marco cuatrienal de la política de vivienda del Gobierno y se está llevando a cabo con la cooperación de las Comunidades Autónomas y Ayuntamientos. Este Plan incluye entre sus ejes estratégicos la rehabilitación encaminada a la mejora de la eficiencia energética del parque de viviendas existentes y la promoción de viviendas de protección oficial que alcancen una alta eficiencia energética. Existen dos programas para ello, dentro del denominado Plan RENOVE de vivienda, que prevén incentivos y subsidios que hagan atractivas estas actuaciones a los promotores, sean públicos o privados.

El Plan de ahorro, eficiencia energética y reducción de emisiones en el transporte y la vivienda, de 1 de abril de 2011, establece dos medidas destinadas a dar impulso al Plan Renove de Vivienda:

- Medida 91: Aplicación del Plan RENOVE en viviendas.
- Medida 92: Potenciar los criterios de eficiencia energética en las ayudas RENOVE.

INICIATIVAS EN EL SECTOR TURISMO

El Plan FuturE, de 9 de septiembre de 2009, estableció como una herramienta de apoyo público para la mejora de la sostenibilidad del sector turístico ayudando a reorientar la actividad turística actual desde la óptica de la sostenibilidad y la ecoeficiencia, teniendo en consideración variables medioambientales y de desarrollo sostenible, con el objetivo de consolidar la posición del turismo español en la vanguardia del uso racional de la energía, la utilización de energías renovables, la reducción de la huella hídrica, y la gestión de residuos. Asimismo, se pretendía que todos los subsectores del sector turístico integraran progresivamente la consideración y el respeto medioambiental en la planificación y el desarrollo de su negocio, contribuyendo a la



consecución de los objetivos asumidos por España. Así, se creó una línea nueva de préstamos ICO en el sector turismo destinada al fomento de las inversiones en mejora de la eficiencia energética, gestión responsable y sostenible del agua, mejoras en accesibilidad y en implantación de las nuevas tecnologías.

El 8 de abril de 2011 se aprobó la normativa de la tercera edición del Plan FuturE, destinado al año 2011, que busca la mejora de la calidad de las infraestructuras turísticas de la totalidad del sector, incluyendo alojamiento, restauración, oferta complementaria y agencias de viajes.

Como principales novedades con respecto a las ediciones anteriores, el FuturE 2011 incrementa el importe máximo de financiación hasta diez millones, dejando atrás los dos millones de las otras líneas. Asimismo, se incrementa el plazo de amortización hasta como máximo veinte años, mientras que anteriormente se había fijado en un máximo doce años. Se mantiene la financiación del 100 por 100 de los proyectos de inversión.

Con la puesta en marcha de los Planes FuturE y Renove (un programa para revitalizar las instalaciones turísticas), se han puesto a disposición del sector en dos años 1.900 millones de euros, con los que se han financiado 6.830 proyectos en las diecisiete Comunidades Autónomas, generando una inversión inducida de 3.600 millones de euros.

CAMPAÑA DE IMPLANTACIÓN DE BOMBILLAS DE BAJO CONSUMO

Una lámpara de bajo consumo ahorra unos 100 euros durante su vida útil, ya que consume un 80% menos de energía y dura entre 6 y 8 veces más que las bombillas incandescentes, por lo que se estima un ahorro total de 97,9 ktep. En el marco de fomento de las mismas ha habido dos actuaciones principales:

- La campaña de reparto gratuito de lámparas 2009-2010, que repartió 14.000.000 de LBC, con un coste de 44 M€.
- La campaña 2x1 publicada en el BOE el 4 de Febrero de 2009, que ha repartido 2.400.000 lámparas, suponiendo la campaña 3,13 M€.

ACTUACIONES EN EQUIPAMIENTO

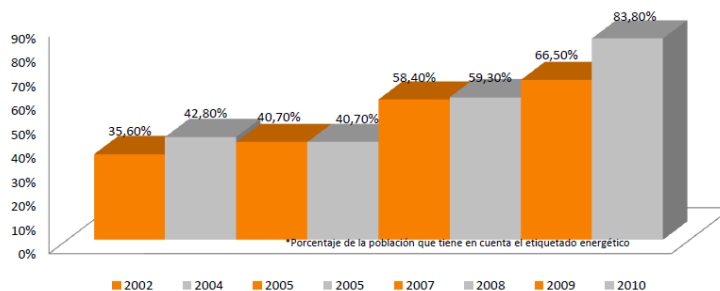
El IDAE, en colaboración con las CCAA, ha puesto en marcha diversas campañas de ayudas para la sustitución de electrodomésticos, calderas o ventanas por otros más eficientes. Estas campañas han tenido una gran acogida, procediéndose a la renovación y/o prórroga de varias de las campañas.

Como parte del Plan de Medidas Urgentes de Ahorro y eficiencia energética 2011, presentado el 4 de Marzo de 2011, se intensificará el Plan Renove de Calderas de alto Rendimiento Energético. El objetivo es alcanzar 1.000 MW de potencia térmica instalada adicionales. El plan está cogestionado por el IDAE en colaboración con las CCAA, que establecen las bases reguladoras y los procedimientos para la tramitación de las ayudas. El coste asociado es de 15 M€ para actuar sobre 1.000 MW de potencia térmica instalada en calderas, estimándose unos ahorros energéticos finales esperados de 4,6 ktep final/año

Así mismo, cabe destacar el programa del IDAE BIOMCASA, mediante el que se fomenta el cambio a calderas de biomasa. A mayo de 2011 se habían aprobado 53 proyectos, con un capital financiado de 5,5 M€. En su mayoría se trata de calderas que utilizan como combustible pellets (68%), seguidas de astillas (24%) y hueso de aceituna (8%). El IDAE estima que la energía térmica generada ha sido de 26.134,5 MWh/año, lo que ha supuesto 8.261 t/año CO2 evitado.

Tanto la campaña de implantación de las bombillas de bajo consumo como las diversas campañas de sustitución han provocado un importante cambio en el nivel de sensibilización de la población, que en definitiva, era uno de los objetivos principales de estas medidas.

Evolución de la importancia que los consumidores le dan al etiquetado energético:



Fuente: IDAE-Dto. Estudios

MEDIDAS DE EDIFICACIÓN SOSTENIBLE INCLUIDAS EN EL REAL DECRETO-LEY 6/2010, DE 9 DE ABRIL, DE MEDIDAS PARA EL IMPULSO DE LA RECUPERACIÓN ECONÓMICA Y EL EMPLEO

Este RDL establece instrumentos fiscales orientados a la sostenibilidad en la vivienda como deducciones por actuaciones de rehabilitación o modificación de la ley del IVA para incorporar el concepto de rehabilitación energética en el concepto de renovación de viviendas.

Concretamente, el artículo 1 modifica hasta el 31 de diciembre de 2012, la normativa del IRPF para introducir una nueva deducción temporal por obras de mejora en la vivienda habitual siempre que las obras tengan por objeto, entre otros, la mejora energética de la vivienda, la sustitución de las instalaciones de electricidad, agua, gas u otros suministros, o favorezcan la accesibilidad al edificio o las viviendas. La base máxima de la deducción será de 4.000 euros anuales cuando la base imponible sea igual o inferior a 33.007,20 euros anuales, reduciéndose progresivamente hasta anularse cuando la base imponible sea superior a 53.007,20 euros. La base acumulada de la deducción correspondiente a los periodos impositivos en que ésta sea de aplicación no podrá superar los 12.000 euros por vivienda habitual.,

Por otra parte, en el artículo 2 se reforma la normativa del Impuesto sobre el Valor Añadido, permitiendo la aplicación del tipo impositivo reducido para todo tipo de obras de renovación y reparación de viviendas particulares realizadas hasta el 31 de diciembre de 2012 y amplía el concepto de rehabilitación estructural a efectos del impuesto incluyendo, entre otros, la rehabilitación energética.

DIRECTIVA 2010/31/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO DE 19 DE MAYO DE 2010 RELATIVA A EFICIENCIA ENERGÉTICA EN LOS EDIFICIOS.

Recientemente se ha aprobado la Directiva 2010/31/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 19 de Mayo de 2010 relativa a la eficiencia energética en los edificios. Los estados miembros adoptarán y publicarán a más tardar el 9 de Julio de 2012, las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en los artículos 2 a 18, 20 y 27. (en algunos casos a más tardar el 9 de enero de 2013). Podrán aplazar hasta el 31 de diciembre de 2015 la aplicación del artículo 12, expedición energética de edificios, aquellas unidades del edificio que estén arrendadas.

La presente Directiva fomenta la eficiencia energética de los edificios sitos en la Unión, teniendo en cuenta las condiciones climáticas exteriores y las particularidades locales, así como las exigencias ambientales interiores y la rentabilidad en términos coste-eficacia. Como principales novedades destacar que la presente Directiva establece en su artículo 3, la adopción de una metodología de cálculo de la eficiencia energética en los edificios (anexo I de la Directiva). También destaca el artículo 17 en el que se establece que los Estados miembros velarán por que la certificación de la eficiencia energética de los edificios y la inspección de las instalaciones se realicen de manera independiente por expertos cualificados o acreditados.



MEDIDAS EN MATERIA DE EDIFICACIÓN INCLUIDAS EN LA LEY 2/2011 DE ECONOMÍA SOSTENIBLE

La Ley de Economía Sostenible dedica, en su Título III, el Capítulo IV (artículos 107 a 111), a la rehabilitación y la vivienda, en el seno de las políticas para la consecución de un medio urbano más sostenible.

El Capítulo IV se dedica al impulso de la recuperación del sector de la vivienda mediante una serie de reformas centradas en el impulso a la rehabilitación y la renovación urbanas. Junto al nuevo marco normativo de impulso de las actuaciones de rehabilitación y renovación, la Ley prevé que la Administración General del Estado, en el ámbito de sus competencias propias y en colaboración con las Administraciones competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo, impulse las acciones de rehabilitación y renovación de la ciudad y los demás núcleos existentes y la coordinación de las medidas, los fondos, las ayudas y los beneficios, incluidos los previstos en programas comunitarios, destinados a tales objetivos. Asimismo, para asegurar la obtención, actualización permanente y explotación de la información necesaria para el desarrollo de las políticas y las acciones anteriores, las Administraciones Públicas podrán establecer un sistema informativo general coordinado.

MEDIDAS EN MATERIA DE REHABILITACIÓN INCLUIDAS EN EL RDL 8/2011 DE 1 DE JULIO

El RDL 8/2011, de 1 de Julio, incluye nuevas medidas para el fomento de las actuaciones en materia de rehabilitación, que se resumen en los siguientes puntos:

- Se delimitan las actuaciones incluidas dentro del concepto básico de rehabilitación, como son las actuaciones de conservación, mejora y regeneración urbana.
- Se concretan los sujetos obligados a su realización y los legitimados para participar en las actuaciones de rehabilitación, y se explicitan las facultades reconocidas a las comunidades de propietarios, agrupaciones de éstas y cooperativas constituidas al respecto.
- Se generaliza la inspección técnica de edificios, estableciendo su obligatoriedad y sus requisitos esenciales.

PLAN DE AHORRO, EFICIENCIA ENERGÉTICA Y REDUCCIÓN DE EMISIONES EN EL TRANSPORTE Y LA VIVIENDA.

El Plan de ahorro, eficiencia energética y reducción de emisiones en el transporte y la vivienda, de 1 de abril de 2011 establece una serie de medidas estructurales encaminadas a la reorientación modal del sistema de transportes y al impulso de la sostenibilidad urbana, así como 100 actuaciones operativas.

El conjunto de medidas presentadas permitirá, según las estimaciones del IDAE, evitar la emisión de 36,43 millones de toneladas de gases de efecto invernadero. El paquete de medidas incluye, por un lado, reformas estructurales y efectos a medio y largo plazo que han de afianzar el equilibrio modal de nuestro sistema de transportes, así como el desarrollo sostenible del futuro modelo urbanístico.

El paquete también contempla 100 medidas operativas que introducirán mejoras en los índices de eficiencia tanto de los medios de transporte como de los edificios y viviendas.

IV. Sostenibilidad Energética

OBJETIVOS DE LA LÍNEA ESTRATÉGICA DE SOSTENIBILIDAD ENERGÉTICA

Los principales objetivos que se persiguen en el marco de esta Línea Estratégica son fortalecer la coherencia y estabilidad del marco regulador, e integrar los objetivos comunitarios de ahorro y mejora de la eficiencia energética y de promoción de las energías renovables en el ordenamiento nacional y promover un modelo de consumo y generación de energía compatible con los compromisos asumidos por España de reducción de los gases de efecto invernadero. Además, se prevé promover el desarrollo de empresas de Servicios Energéticos que faciliten la generalización de soluciones sostenibles en los consumos difusos y la adopción de actuaciones ejemplarizantes en el sector



institucional.

Para alcanzar estos objetivos la actuación prevista más importante es la aprobación de una Ley de eficiencia energética y energías renovables.

También está prevista la revisión y actualización del Plan de Ahorro y Eficiencia Energética para el periodo 2013-2020 y del Plan de Energías Renovables para el periodo 2011-2020 (que integren el objetivo de aumento del ahorro y la eficiencia energética; el compromiso del 20% de energías renovables en 2020 y del 10% de biocombustibles en UE en 2020).

GRADO DE APLICACIÓN DE LAS MEDIDAS

ENERGÍAS RENOVABLES

En materia de fomento a las energías renovables el principal instrumento nacional vinculante es el Plan de Energías Renovables (PER). Recientemente expiró el PER 2005-2010, para dar paso al siguiente documento que tendrá como horizonte el año 2020.

Los objetivos de participación de las energías renovables previstos para 2010 en el PER 2005-2010 (12% con respecto al total de la energía primaria y 29,4% de la electricidad en España) se han superado, obteniéndose respectivamente un 13,2% y un 33,3%.

Actualmente está en fase de elaboración el PER 2011-2020 y está prevista su publicación antes del fin de 2011. No obstante, debido a requerimientos europeos en la materia, a mediados de 2010 se publicó el Plan de Acción de Energías Renovables 2011-2020 (PANER) que apunta una aportación de las energías renovables al consumo de energía final del 22,7% para 2020, frente al objetivo vinculante para España del 20% para ese mismo año fijado por la Directiva 2009/28/CE, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables.

Posteriormente a la comunicación del PANER y según informó la Subcomisión de Energía del Congreso de los Diputados, se ha revisado al 20,8% la aportación de las energías renovables al consumo final de energía en 2020.

AHORRO Y EFICIENCIA ENERGÉTICA

En materia de ahorro y eficiencia energética en los últimos años se han elaborado varios planes. El eje de estos planes es la Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética de España 2004-2012 (E4), aprobada en noviembre de 2003. En los planes de acción (2005-2007 y 2008-2012) se recoge una especificación detallada de las actuaciones a seguir en cada sector, los plazos, responsabilidades e identificación de las líneas de financiación y partidas presupuestarias necesarias para el desarrollo de la Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética.

Con el objetivo de reducir para 2011 un 10% las importaciones de petróleo y contribuir así a la seguridad y garantía de suministro y a facilitar el cumplimiento de los compromisos nacionales adquiridos en el marco del Protocolo de Kioto, se desarrolló el Plan de Activación del Ahorro y la Eficiencia Energética 2008-2011.

Adicionalmente a los planes antes expuestos el Consejo de Ministros aprobó el 4 de Marzo de 2011 el Plan de Intensificación del Ahorro y Eficiencia Energética en el que se recogen 20 medidas en tres grandes ámbitos: transporte y movilidad, edificación e iluminación y consumo eléctrico, así como una campaña de concienciación a los ciudadanos sobre la importancia del ahorro de energía. En conjunto, las medidas aprobadas supondrán un ahorro estimado de 3,2 millones de toneladas de petróleo (tep) anuales, el equivalente a 28,6 millones de barriles de petróleo. Entre las medidas consideradas se encuentran la reducción del límite de velocidad de 120 a 110 km/h, el Plan RENOVE de neumáticos, fomento del coche compartido, introducción de calderas de biomasa en los edificios oficiales, elevación del objetivo de biodiesel hasta el 7% anual y certificación energética obligatoria de edificios no residenciales de más de 400 kW de potencia instalada.

Como ya se ha comentado en la Línea estratégica de Edificación Sostenible, en el ámbito del ahorro y la eficiencia energética se está potenciando desde la administración el papel de las Empresas de Servicios Energéticos (ESEs) y fomentando la contratación de sus servicios por las AAPP. Para ello



se está definiendo el modelo más adecuado de servicios con la Administración, sobre la base de dos proyectos piloto de servicios energéticos (la sede del Ministerio de Industria y el Centro Penitenciario Soto del Real). Estos trabajos sirven de base para el Plan de activación de la contratación de ESEs en edificios de la Administración General del Estado, que incluye tres líneas de financiación y la habilitación de empresas para estas líneas. Este Plan queda descrito en el apartado dedicado a la Línea Estratégica de Edificación Sostenible

PLANIFICACIÓN DE LOS SECTORES DE LA ELECTRICIDAD Y EL GAS

El 30 de mayo de 2008 fue aprobada por Consejo de Ministros la Planificación de los Sectores de Electricidad y Gas 2008-2016, donde se detalla la planificación actualmente en vigor de las redes de transporte de electricidad y gas así como de las reservas estratégicas de productos petrolíferos. Este modelo ha dado paso, en el nuevo marco regulatorio, a la planificación energética actual que en su mayor parte es indicativa y donde, por tanto, sus elementos dejan de vincular a los agentes respetando el principio de libre iniciativa empresarial.

En la elaboración de la mencionada Planificación, se ha tomado como referencia la planificación existente en materia energética y medioambiental tanto a nivel nacional como comunitario.

En la propia Ley de Economía Sostenible en los artículos 79 y 80 se menciona la planificación energética indicativa, donde entre otras cosas establece que el Gobierno, previo informe de la Conferencia Sectorial de Energía y tras el correspondiente proceso de información pública, aprobará un documento de planificación, que establecerá un modelo de generación y distribución de energía, que contribuya a su vez a desarrollar un sistema energético seguro, eficiente, sostenible económicamente y respetuoso con el medioambiente.

CAPTURA Y ALMACENAMIENTO DE CO₂ (CAC)

La Directiva 2009/29/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de Abril de 2009, modifica la Directiva 2003/87/CE a fin de mejorar y ampliar el régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Comunidad e incluye la captura, el transporte y el almacenamiento geológico de dióxido de carbono en el régimen comunitario a partir del año 2013.

En enero de 2009 se dio comienzo a los trabajos para proceder a la inclusión de las directrices europeas en el derecho interno español, publicándose en el BOE del 30 de diciembre de 2010 la Ley 40/2010, de 29 de diciembre, de almacenamiento geológico de dióxido de carbono. Esta ley tiene por objeto incorporar al ordenamiento interno español las disposiciones contenidas en la Directiva 2009/31/CE, adaptándolas a la realidad industrial, geológica y energética de nuestro país, y estableciendo una base jurídica para el almacenamiento geológico de dióxido de carbono, en condiciones seguras para el medioambiente, para contribuir a la lucha contra el cambio climático.

Por lo que respecta al estudio de potenciales estructuras geológicas de almacenamiento, el IGME cuenta en la actualidad con un mapa de zonas potencialmente susceptibles de almacenar CO₂. En diciembre de 2009 se publicó el documento "ESTIMACIÓN DE LA CAPACIDAD EUROPEA PARA EL ALMACENAMIENTO DE CO₂. CASO ESPAÑOL" elaborado por el Grupo de Almacenamiento de CO₂ del IGME, como parte del proyecto europeo GeoCapacity, financiado por VI Programa Marco de la UE, con el objeto de determinar la capacidad europea para el almacenamiento geológico de CO₂. En este documento se presentan los resultados obtenidos para el territorio Español. Por otro lado, se prevé la realización de convenios de colaboración en las cuencas mineras para determinar posibles emplazamientos por parte del MITYC.

BIOCARBURANTES

La Directiva 2009/28/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables y por la que se modifican y se derogan las Directivas 2001/77/CE y 2003/30/CE, establece que cada Estado miembro velará porque la cuota de energía procedente de fuentes renovables en todos los tipos de transporte en 2020 sea como mínimo equivalente al 10 % de su consumo final de energía en el transporte.



Mediante el Real Decreto 1738/2010, de 23 de diciembre, se fijaron los objetivos obligatorios de biocarburantes para los años 2011, 2012 y 2013, y se establecieron objetivos anuales de consumo y venta de biocarburantes tanto globales, como por producto en dicho periodo. En el Consejo de Ministros del 4 de marzo 2011 se estableció, como parte del Plan de medidas urgentes de ahorro y eficiencia energética, la necesidad de incrementar la obligación de introducir biodiesel en carburantes hasta el 7% en contenido energético para los años 2011, 2012 y 2013. Por ello mediante el Real Decreto 459/2011, de 1 de abril, por el que se fijan los objetivos obligatorios de biocarburantes para los años 2011, 2012 y 2013. se modifica el Real Decreto 1738/2010, quedando los objetivos de venta y consumo para dichos años como sigue:

Los objetivos de venta y consumo de biocarburantes son:

	2011	2012	2013
OBJETIVOS DE BIOCARBURANTES EN DIESEL (%)	6.0	7.0	7.0
OBJETIVOS DE BIOCARBURANTES EN GASOLINA (%)	3.9	4.1	4.1

Además, con relación a los biocarburantes se está trabajando en un Proyecto de Real Decreto por el que se establecen los criterios de sostenibilidad de los biocarburantes y biolíquidos y el sistema español de verificación de la sostenibilidad. El objetivo de dicho Real Decreto es incorporar al ordenamiento jurídico español los criterios de sostenibilidad establecidos en la normativa comunitaria.

MEDIDAS DE SOSTENIBILIDAD ENERGÉTICA INCLUIDAS EN LA LEY 2/2011 DE ECONOMÍA SOSTENIBLE

La Ley 2/2011, de Economía Sostenible, incorpora las medidas que se relacionan a continuación:

- Establece principios (garantía suministro, eficiencia económica y respecto medio ambiente) y objetivos (participación mínima del 20% renovables en la energía final, del 10% renovables transporte y mejora de la intensidad energética en un 20% en 2020) de la política energética
- Regula instrumentos, tales como la planificación energética indicativa (modelo de generación energética a largo plazo) y la planificación energética vinculante-redes (criterios de sostenibilidad)
- Suprime barreras y simplifica procedimientos administrativos
- Fomento I+D+i: se fomentarán, se aprobarán programas y se adoptarán medidas para favorecer energías renovables, eficiencia, CAC, redes inteligentes y vehículo eléctrico.
- Incluye medidas de cooperación entre Administraciones Públicas: Conferencia Sectorial de Energía
- Establece la obligación de las Administraciones Públicas a incorporar principios de eficiencia y uso de renovables y establecer programas específicos
- Establece obligaciones de transparencia y mecanismos de seguimiento: se establecerán herramientas de información de coste de suministro del modelo energético; información sobre consumo, impacto ambiental, etc. en productos; evaluación cada 4 años de los instrumentos de planificación de la ley.

PROYECTO DE REAL DECRETO RELATIVO AL ESTABLECIMIENTO DE DISEÑO ECOLÓGICO APLICABLE A LOS PRODUCTOS RELACIONADOS CON LA ENERGÍA

Esta disposición tiene por objeto transponer a nuestro ordenamiento jurídico la Directiva 2009/125/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por la que se instaura un marco para el establecimiento de requisitos de diseño ecológico aplicables a los productos relacionados con la energía; derogando el Real Decreto 1369/2007, relativo al establecimiento de requisitos de diseño ecológico aplicables a los productos que utilizan energía y viene a establecer el marco legislativo mediante el cual se regularán las medidas de ejecución aplicables a los productos relacionados con la energía y que durante su utilización tienen un impacto sobre el consumo de energía.



Además de los productos que utilizan, generan, transfieren o miden la energía, también se incluyen determinados productos relacionados con la energía, incluidos los productos utilizados en la construcción, como las ventanas, los materiales aislantes, o algunos productos que utilizan el agua, tales como las alcachofas de ducha o los grifos. Todos ellos pueden contribuir a un ahorro energético importante durante su utilización.

NER 300. Convocatoria de ayudas a proyectos innovadores (Energías renovables y Captura y Almacenamiento de Carbono)

El 3 de Noviembre de 2010 la Comisión Europea publicó la Decisión por la que se establecen los criterios y las medidas aplicables a la financiación de proyectos comerciales de demostración destinados a la captura y al almacenamiento geológico de CO₂, en condiciones de seguridad para el medio ambiente, así como de proyectos de demostración de tecnologías innovadoras de energía renovable, al amparo del régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Comunidad establecido por la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo.

Con fecha 9 de noviembre de 2010 la Comisión lanzó la convocatoria correspondiente al primer tramo de esta iniciativa. De acuerdo con la Decisión y la Convocatoria, correspondía a los Estados miembros analizar el cumplimiento por los proyectos presentados de los requisitos recogidos en la Decisión y en la Convocatoria, así como determinar a qué proyectos de los desarrollados en su territorio prestan su apoyo. En este contexto, la Secretaría de Estado de Cambio Climático abrió un procedimiento para la evaluación de los proyectos cuyos promotores presentaron solicitudes. El procedimiento a nivel nacional concluyó el 9 de mayo de 2011. Mediante resolución de la Secretaria de Estado de Cambio Climático se decidió dar el apoyo de España a tres proyectos de energías renovables innovadoras (uno de eólica marina sobre plataformas flotantes, otro de termosolar de concentración y un tercero de biocarburantes), que fueron remitidos al Banco Europeo de Inversiones para continuar su tramitación y a nivel comunitario.

V. Política Forestal y Sumideros

OBJETIVOS DE LA LÍNEA ESTRATÉGICA DE POLÍTICA FORESTAL Y SUMIDEROS

El objetivo de esta Línea Estratégica en el contexto de la Lucha contra el Cambio Climático es promover la capacidad de fijación de carbono de las masas forestales y actividades agrícolas de manera sostenible; consolidar las iniciativas de fijación de carbono de manera complementaria y congruente con la política forestal y de prevención de incendios, y mejorar la contabilidad y monitorización del carbono de nuestras masas forestales. Para ello, las principales actuaciones previstas eran:

- Forestaciones y reforestaciones: Propuesta de plantación de 45 millones de árboles.
- Mejora de las actividades agrícolas a través de la divulgación y puesta en conocimiento de las ventajas de una gestión agrícola que contribuya a la mitigación y adaptación al cambio climático y del fomento de actividades agrícolas más respetuosas con el clima a realizar de manera voluntaria, estimando el carbono fijado.
- Inventario de actividades agrícolas y forestales. Propuesta de un registro de proyectos de forestación y actividades agrícolas, en línea con las actividades en curso de la Dirección General de Medio Natural y Política Forestal.

GRADO DE APLICACIÓN DE LAS MEDIDAS

ACTIVIDADES FORESTALES

PLAN 45 MILLONES DE ÁRBOLES

El Plan para la plantación de 45 millones de árboles (2009-2012) se concibió como una medida



adicional a las realizadas hasta ese momento por la Administración General del Estado y las Comunidades Autónomas en el marco del Plan Forestal Nacional Español. El 12 de septiembre de 2008, el MARM presentó al Consejo de Ministros el plan para la Plantación de 45 millones de árboles, que se extiende hasta 2012. Además, el MARM presentó un mapa con las ubicaciones potenciales para la plantación de los 45 millones de árboles.

Desde el MARM se han puesto en marcha 61 proyectos. La mayor parte de dichos proyectos son inversiones en el marco de convenios de Restauración Hidrológico-Forestal con las CCAA o proyectos ejecutados en terrenos del Ministerio de Defensa y de las Confederaciones Hidrográficas. Entre estos proyectos se incluyen también algunos de repoblación forestal del Fondo Especial del Estado para la Dinamización de la Economía y del Empleo (plan E), que prevé que se destinen 575 millones de euros a las actuaciones medioambientales, incluyendo la repoblación forestal. Dentro del marco de dicho Plan, se está ejecutando la plantación de 5 millones de árboles.

ACTIVIDADES AGRÍCOLAS

En la actualidad existen varias actuaciones en marcha en el MARM, que contribuyen a la lucha contra el cambio climático. A continuación se enumeran y describen las medidas que se están llevando a cabo:

PLAN DE REDUCCIÓN DEL USO DE FERTILIZANTES NITROGENADOS

Esta medida se encuentra recogida en el Plan de Medidas Urgentes de la EECCEL, para la reducción de emisiones de óxido nitroso. Su objetivo es racionalizar la fertilización en España y la consecución de este objetivo supondría la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, como el N₂O y otros contaminantes como el NH₄, tanto desde el suelo como de las emisiones que tienen lugar en su fabricación (en el caso de los de síntesis). Esta Medida se está aplicando en la actualidad y para conseguir su objetivo, se han diseñado cuatro sub-medidas:

1. *Fomento de nuevos tipos de abonos:*

Mediante dos órdenes ministeriales, Orden APA/863/2008 y Orden PRE/630/2011 se ha actualizado el anexo I del Real Decreto 824/2005, de 8 de julio, sobre productos fertilizantes, autorizando nuevos tipos de abonos, varios de ellos utilizados en fertirrigación.

2. *Formación e información para la racionalización de la fertilización:*

Se ha participado en cuatro cursos (dos por año) de asesores en explotaciones agrarias, se ha organizado un curso específico de fertilización (febrero 2011), estando prevista una nueva edición en noviembre de 2011, se ha celebrado un curso para inspectores de calidad de las CCAA sobre fertilizantes y se ha participado en el I Simposio Internacional de Abonos y Abonadoras, celebrado en Palencia en enero de 2011.

Por otro lado, se ha editado una "Guía práctica de la fertilización racional de los cultivos en España" cuya primera edición (septiembre de 2010), de 5.000 ejemplares, se agotó en diciembre, por lo que se ha hecho una segunda edición de 3.000 ejemplares. Se ha iniciado la revisión de la Guía, para una próxima publicación a finales del año 2011 o comienzos del 2012.

3. *Control de los equipos mecánicos de distribución de abonos:*

Se han desarrollado dos acciones:

- Se ha analizado el comportamiento de 17 modelos de abonadoras distribuyendo 9 tipos de abonos a distintas dosis junto con el comportamiento en el borde de la parcela. El estudio ha sido realizado por el laboratorio EECAS de la Escuela de Ingenierías Agrarias de Palencia, mediante el establecimiento de un Convenio de Colaboración del MARM con la Universidad de Valladolid.
- Este mismo convenio prevé el establecimiento de un programa de seguimiento de las abonadoras en uso. El programa está prácticamente definido y se está experimentando en algunas CCAA; una vez corregido podría extenderse por todo el



territorio nacional, a finales de 2011, siempre que la Comunidad Autónoma decida implantarlo en su territorio.

4. *Apoyo a la introducción de equipos de distribución de fertilizantes más eficaces:*

En el R.D. 457/2010, de 15 de abril, que aprueba una nueva regulación del Plan Renove, se han introducido las siguientes modificaciones:

- Se incrementa el importe del achatarramiento cuando, junto con el tractor, se achatarran abonadoras.
- Se continúa permitiendo utilizar el importe del achatarramiento de una máquina automotriz para ayudar a la adquisición de abonadoras, siempre que estén acreditadas por una estación de ensayos.

MAQUINARIA

Con esta línea de trabajo se trata tanto de fomentar nuevos sumideros como de reducir las emisiones aportadas por equipos obsoletos, con baja eficiencia energética y con motores contaminantes.

Dentro de estas medidas, destacan las ayudas para la renovación del parque de maquinaria agrícola, reguladas mediante el Real Decreto 457/2010, de 16 de abril. El objetivo es sustituir equipos obsoletos por otros más respetuosos con el medio, que además también mejoren la eficiencia agronómica. Este objetivo se intensifica aumentando la ayuda en el caso de que los tractores que se adquieran con ella, estén clasificados energéticamente como A o B de acuerdo con una metodología desarrollada por el MARM en colaboración con la Universidad Politécnica de Madrid. La ayuda puede intensificarse para tractores equipados con motores cuyas emisiones en el momento de su homologación sean inferiores a las obligatorias por la legislación vigente al respecto.

Se incrementa la ayuda también en el caso de que con ella se adquieran equipos arrastrados o suspendidos que incorporen en su uso alguna mejora para el medio.

Igualmente se favorecen las máquinas de aplicación de fertilizantes orgánicos con localizador, que evita la dispersión de producto a la atmósfera y las sembradoras directas, incentivando la disminución del laboreo profundo.

Las ayudas a la promoción de nuevas tecnologías en maquinaria y equipos agrarios, reguladas por el Real Decreto 456/2010, de 16 de abril, desde su inicio en 1993 están dedicadas a la incorporación de maquinaria agrícola que incorpore nuevas tecnologías en general, que mejore su eficiencia en el campo. Estas nuevas tecnologías hoy en día, son mejoras que permiten un trabajo más respetuoso con el medio y menos contaminante.

Uno de los requisitos de estas ayudas, es que las máquinas subvencionadas estén previamente aprobadas en un Plan de Innovación Tecnológica elaborado por cada una de las Comunidades Autónomas, para así responder a las necesidades de la mecanización agrícola en su territorio y en sus producciones agrícolas. Por tanto, se recogen ya en estos planes, máquinas que mejoran la producción desde el punto de vista medioambiental, o bien reducen la necesidad de operaciones agrícolas y de consumo de gasóleo. Este es el caso de los equipos de siembra directa que bastantes CCAA fomentan para contribuir a la disminución del laboreo.

Además de estas ayudas referidas, el MARM coordina el Registro Oficial de Maquinaria Agrícola, regulado por el Real Decreto 1013/2009, de 19 de junio, sobre caracterización y registro de la maquinaria agrícola. Uno de los requisitos para registrar los tractores, es el cumplimiento de la legislación vigente en materia de emisiones contaminantes, la Directiva 2000/25/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de mayo de 2000, relativa a las medidas que deben adoptarse contra las emisiones de gases contaminantes y de partículas contaminantes procedentes de motores destinados a propulsar tractores agrícolas o forestales.



Así mismo, para el resto de maquinaria automotriz, en la determinación de la potencia, se adoptan los criterios del Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio, y que traspone la Directiva 97/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 1997, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre medidas contra la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de los motores de combustión interna que se instalen en las máquinas móviles no de carretera, y sus modificaciones posteriores.

Por último cabe decir que recientemente se ha desarrollado en el MARM una nueva metodología para determinar el consumo de gasóleo derivado de la maquinaria agrícola, en su utilización en actividades agrícolas, ganaderas y forestales. Esta metodología parte del cálculo del consumo de combustible por cultivo, diferenciando en las distintas zonas de España, y considerando unos factores correctores para incorporar las mejoras de la tecnología y la mejora de la eficiencia energética en la maquinaria en general.

FORESTACIÓN DE TIERRAS AGRARIAS

Se trata de una de las medidas horizontales y elementos comunes que contiene el Marco Nacional de Desarrollo Rural relacionadas con la lucha contra el cambio climático. Las Comunidades Autónomas, dentro de sus respectivos Programas de Desarrollo Rural, la han incluido en sus programas y son las autoridades de gestión en relación con su implementación. A este respecto, para el año 2010 en España, la superficie ascendió a 9.324,42ha. No todas las CCAA han llevado a cabo esta medida durante el año 2010, por ser esta opcional, de hecho las únicas CCAA que la han contemplado han sido: Andalucía, Aragón, Castilla la Mancha, Castilla y León, Navarra y Extremadura. De éstas, han sido Castilla León y Extremadura las que mayor número de hectáreas han forestado.

PROGRAMA NACIONAL PARA EL FOMENTO DE ROTACIONES DE CULTIVO EN TIERRAS DE SECANO (PNFR)

El Programa Nacional para el Fomento de Rotaciones en Tierras de Secano tiene como ámbito de aplicación aquellas superficies con mayor riesgo de abandono de la actividad y como objetivo invertir la fuerte tendencia de los últimos años hacia el monocultivo de cereal, implantando de nuevo las tan beneficiosas tradicionales rotaciones de cultivo. La normativa española al respecto se encuentra en el Real Decreto 66/2010, de 29 de enero, sobre la aplicación en el año 2010 y 2011 de los pagos directos a la agricultura y a la ganadería (Título VI, Capítulo I, Sección 1ª, artículos 59 y siguientes). En la aplicación de esta medida se han acogido a la misma 985Mil ha.

FOMENTO DE LOS SUMIDEROS DE CARBONO EN EL SECTOR AGRARIO

El Fomento de los Sumideros de carbono en el sector agrario, para el que se enumeran distintas líneas como agricultura de conservación, cubiertas vegetales herbáceas en cultivos leñosos, fomento de la producción integrada y ecológica, retirada de tierras de cultivo, ha seguido evolucionando.

INVENTARIO DE ACTIVIDADES AGRÍCOLAS Y FORESTALES

En los últimos años se han venido realizando mejoras sustanciales en la información relativa a la gestión forestal y a la gestión agrícola. Se trata de un trabajo en continua evolución en el que se pone de manifiesto la colaboración entre numerosas direcciones generales del MARM. A día de hoy se continúa trabajando en la mejora de la precisión y la transparencia de los resultados existentes de las actividades derivadas de la gestión forestal y agrícola.

MEDIDAS DE POLÍTICA FORESTAL Y SUMIDEROS INCLUIDAS EN LA LEY 2/2011 DE ECONOMÍA SOSTENIBLE

La Ley de Economía Sostenible, incluye las siguientes medidas orientadas al aumento de la capacidad de absorción de los sumideros españoles y a la mejora en su contabilización e inventario, en el Capítulo II – Reducción de emisiones, del Título III – Sostenibilidad medioambiental:

Art. 89: Capacidad de absorción de los sumideros españoles

- Promoción de acciones por las Administraciones Públicas para incentivar la participación del



- sector privado en el aumento de la captación de carbono por sumideros
- Establecimiento de un sistema de información ágil, exhaustivo, preciso y eficaz
 - Promoción por parte de las Administraciones Públicas de la creación de sumideros vinculados al uso forestal, fomentando acciones tales como:
 - La planificación y ordenación forestal
 - La agrupación de propietarios forestales para una mejor gestión
 - La producción y comercialización de productos forestales procedentes de explotaciones con certificado de gestión forestal sostenible, así como productos derivados con certificación en su proceso productivo
 - La conservación y mejora de la variabilidad genética de los recursos forestales
 - La prevención de los incendios forestales y su impacto
 - Las iniciativas y proyectos dirigidos a la prevención de daños en los bosques, así como el desarrollo y utilización de nuevas tecnologías con este fin
 - El uso de biomasa forestal
 - Promoción por parte de las Administraciones Públicas de medidas específicas para reducir las emisiones procedentes de los sistemas agrícolas.

Art. 90: Establecimiento de sistemas de compensación de emisiones. Mediante proyectos tanto en el sector forestal como agrícola

VI. Innovación

OBJETIVOS DE LA LÍNEA ESTRATÉGICA DE INNOVACIÓN

Los objetivos fundamentales de esta Línea Estratégica son fortalecer la investigación, la modelización y el desarrollo tecnológico para incrementar las capacidades de respuesta y adaptación en situaciones climatológicas extremas, así como promocionar y desarrollar tecnologías, especialmente las referidas a las energías renovables, como elementos clave para poder hacer frente a las fuertes reducciones de emisiones de GEI necesarias en el medio y largo plazo, tanto a nivel nacional como internacional, con objeto de alcanzar una economía baja en carbono. Además, se pretende disponer de evaluaciones periódicas sobre los avances en el conocimiento del cambio climático que permitan una actualización permanente de las políticas públicas.

GRADO DE APLICACIÓN DE LAS MEDIDAS

INSTITUTO DE INVESTIGACIÓN SOBRE CAMBIO CLIMÁTICO (I2C2):

Entre las actuaciones previstas se encontraba la creación de un Instituto de Investigación sobre Cambio Climático. El 12 de septiembre de 2008 el Consejo de Ministros acordó la creación del citado Instituto de Investigación sobre Cambio Climático (I2C2), en Zaragoza, con el objetivo de instaurar un centro de excelencia científica nacional e internacional. La propuesta de creación se presentó conjuntamente por los Ministerios de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, y de Ciencia e Innovación. El I2C2 se establece con un enfoque cooperativo sobre el cambio climático, como nodo de una capacidad en red de centros de excelencia, que pongan en valor y potencien las capacidades españolas existentes, en las área científica, económica y tecnológica, de los sectores público y privado.

A lo largo del año 2009, la Comisión Delegada del Gobierno de Cambio Climático trabajó sobre diferentes aspectos para la puesta en marcha del I2C2. Se creó un Grupo de Expertos, formado por 12 expertos de reconocido prestigio, con objeto de elaborar el Programa de investigación inicial, así como una primera propuesta con los elementos para la puesta en marcha del I2C2. Este grupo de expertos fue tutelado por los Secretarios de Estado de Cambio Climático y de Investigación. El Grupo de Expertos entregó a los Secretarios de Estado a mediados de julio de 2009 un documento inicial con la propuesta sobre el programa de Investigación Inicial y los elementos principales para su puesta en marcha. Posteriormente, el documento se envió a varios expertos externos. El documento final, enriquecido con los comentarios recibidos se concluyó a primeros de noviembre de 2009 y se sometió



a la consideración de la Comisión Delegada del Gobierno de Cambio Climático en su reunión de noviembre de 2009, en la que tuvo una acogida muy favorable y se encargó al Ministerio de Ciencia e Innovación una serie de actuaciones para su puesta en marcha. Entre las actuaciones más inmediatas figuraban la presentación pública del documento en Zaragoza, la constitución legal del I2C2, y la afectación de una parte de la superficie del Pabellón de la Expo para la Sede del I2C2, así como la dotación de un presupuesto inicial para el programa científico, tal como se acordó en la CDGCC.

En junio de 2011 se ha procedido a la contratación del Gerente de I2C2 y en breve se formalizará la designación del Director Científico.

IRENA

Respecto a las Energías Renovables, España promovió a lo largo de 2008, junto a Alemania y Dinamarca la creación de la Agencia Internacional de Energías Renovables (IRENA). El principal objetivo de IRENA es dar apoyo, impulsar y facilitar la implantación y extensión de las energías renovables a nivel mundial, y poder adecuar el sistema energético a los retos actuales que plantea el cambio climático. IRENA será el organismo internacional que preste apoyo institucional a las renovables, destacando los importantes beneficios económicos, ambientales, sociales y de seguridad que proporcionan. Algunas de sus principales actividades se centrarán en aspectos como asesoría política y regulatoria en materia de renovables, creación de capacidades y transferencia de conocimiento o asesoría en la búsqueda de fuentes de financiación.

El 26 de enero de 2009 se celebró en Bonn la Conferencia Fundacional con la firma de los Estatutos de IRENA por parte de 75 países. Tras una primera fase interina, se alcanzaron las 25 ratificaciones de los Estatutos necesarias para la constitución formal de la Agencia. A 31 de marzo de 2011, 69 países han presentado ya los instrumentos de ratificación y 148 países han firmado los estatutos. España ratificó los Estatutos el 2 de marzo de 2011.

En 2009, España realizó una contribución voluntaria de 500.000 € (300.000 € provenientes del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, y 200.000 € provenientes del Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación).

En 2009 y 2010 han tenido lugar cuatro reuniones de la Comisión preparatoria donde se aprobaron temas tales como la sede-interina de IRENA (Abu Dhabi), el nombramiento de la Directora General interina (Mrs. Helene Pelose, Francia), el programa de trabajo para 2010 (elaborado por un grupo de trabajo presidido por España) y se avanzó en la definición de reglas internas (personal, financieras, secondments, gobernanza, etc.). Para apoyar a la Directora General y su secretariado en la preparación de las reuniones de la Comisión Preparatoria se creó un Comité Administrativo, del que forma parte España. A comienzos de abril de 2011 ha tenido lugar la primera reunión de la Asamblea de IRENA, donde se ha aprobado como sede definitiva Abu Dhabi y se ha nombrado al Director General Adnan Amin por un periodo de cuatro años.

PLAN NACIONAL DE I+D+I 2008-2011

Dentro de las cinco Acciones Estratégicas definidas por el Plan, encontramos la Acción Estratégica Energía y Cambio Climático, estructurada en tres líneas: Energía y Mitigación del Cambio Climático para la Producción de energía final limpia y la eficiencia energética, con especial incidencia en el sector transporte y la edificación, Movilidad sostenible – transporte y Otros ámbitos del Cambio Climático. Los objetivos a alcanzar por esta línea de Acción eran el desarrollo de una estrategia común para evitar duplicidades y asegure la continuidad de las líneas de investigación prioritarias y la comunicación de resultados a las Administraciones Públicas, la mejora de la transferencia del conocimiento y la excelencia científica, el impulso de la innovación en el sector privado y por último el incremento de los retornos del VII Programa Marco en Energía y Cambio Climático

Dentro de los diez sectores claves identificados en el Plan destacan por su relación con el cambio climático, el transporte, la energía, el medio ambiente y econinnovación y la alimentación, agricultura y pesca.

Mediante la ORDEN PRE/2429/2008, de 14 de agosto, se efectuó la convocatoria del año 2008, para la concesión de las ayudas públicas en investigación, desarrollo e innovación en energía y cambio climático en el marco del Plan Nacional de Investigación Científica, Desarrollo e Innovación



Tecnológica, 2008-2011 (BOE 15 de agosto). La Secretaría de Estado de Cambio Climático gestionó el Subprograma para la mitigación no energética del cambio climático, observación del clima y adaptación al cambio climático. Se presentaron 63 proyectos solicitando financiación por un importe de 28.053.154,00 € y de acuerdo con las órdenes ministeriales se financiaron 11 proyectos por un importe de 5.209.364,68 €.

La resolución de 27 de febrero de 2009, conjunta de la Secretaría de Estado de Universidades y de la Secretaría de Estado de Investigación, efectuó la convocatoria para la concesión de las ayudas del Programa Nacional de Proyectos de Investigación Aplicada, en el marco del Plan Nacional de I+D+I 2008-2011, que contiene la Acción Estratégica.

En el Programa de trabajo de 2011, establece como órgano instructor al CDTI, dotando la línea de los proyectos de I+D+i en materia de energía y cambio climático con una financiación de 65 M€ (13 M€ en subvenciones y 52 M€ en anticipos).

Con fecha 30 de Marzo ha sido publicada en el BOE la Convocatoria 1/2011 para la concesión de ayudas para la realización de proyectos y acciones en el marco de la Acción Estratégica de Telecomunicaciones y Sociedad de la Información, contando con un Subprograma dedicado a las TICs Verdes dentro del Programa «TIC y Sostenibilidad» del Área temática de Impulso de la Industria TIC Española en Sectores Estratégicos.

ESTRATEGIA ESTATAL DE INNOVACIÓN: E2I

La Estrategia Estatal de Innovación es el marco de actuación de la política del gobierno en materia de innovación que define, a medio y largo plazo, los objetivos e instrumentos para avanzar hacia un nuevo modelo de crecimiento económico basado en el conocimiento. Mediante esta Estrategia se trata de situar a España en 2015 en el "G-9 de la innovación mundial" duplicando la actividad innovadora, mediante el aumento de la inversión privada en I+D en 6.000M€, la creación de medio millón de empleos de alta tecnología y la generación de 40.000 nuevas empresas innovadoras.

El Plan INNOVACION 2010 ha sido una de las acciones de desarrollo de la Estrategia Estatal de Innovación, y ha contado con un presupuesto de 2.600 M€. Dentro de este, y por su relación con el cambio climático, cabe destacar el *Programa INNFLUYE* (Programa de apoyo a la creación y consolidación de Plataformas tecnológicas Nacionales) y el *Programa INNPACTO*, centrado en los proyectos de I+D+i orientados hacia mercados innovadores. Estos dos programas, actuando en Energía, Transporte, Medioambiente, Agricultura, pesca y alimentación y Energía y Cambio Climático, supusieron una inversión de 160 M€ en las convocatorias de colaboración público-privada de la Secretaría General de Innovación.

El 23 de marzo de 2011 se ha publicado la Orden CIN/699/2011, por la que se aprueba la convocatoria del año 2011, para la concesión de las ayudas correspondientes al subprograma INNPACTO. Subvenciona proyectos con un presupuesto mínimo de 700.000 €, que comiencen en 2011 con una duración mínima de 24 meses y máxima hasta el 31 de diciembre 2014. El plazo de presentación de solicitudes finaliza el 4 de mayo.