

Acta de la Sesión de Movilidad del Proceso de participación del Anteproyecto de Ley Foral de Cambio Climático y Transición Energética

Mugikortasun saioaren akta herritarrek parte hartzeko prozesua: Klima-Aldaketari eta Trantsizio Energetikoari Buruzko Legea

DIA : 18 de junio de 2020, de 17:00 a 19:00 horas
SESIÓN ONLINE: mediante la plataforma Webex
PERSONAS INSCRITAS: 71 personas inscritas, 48 hombres, 23 mujeres
ASISTENTES: 50 personas

Orden del día

- 1) Presentación del anteproyecto de Ley Foral de Cambio Climático
- 2) Aspectos del anteproyecto relacionados con el Sector de la Movilidad
- 3) Debate por videoconferencia
- 4) Clausura de la sesión

Ponentes

Pablo Muñoz, Director General de Medio Ambiente
Martín Ibarra, Director del Servicio de Transición Energética
Pedro Zuazo, Director del Servicio de Economía Circular y Cambio Climático
Rafael Alday, de GAN-NIK, moderador
Miren Asin, apoyo logístico

Presentación del Anteproyecto de Ley Foral de Cambio Climático de la Jornada

Rafael Alday presenta la segunda sesión de este segundo proceso de participación pública del Anteproyecto de Ley Foral de Cambio Climático y Transición Energética, y a los ponentes. A continuación los ponentes realizan sus exposiciones. Las presentaciones están disponibles en el portal de Gobierno Abierto.

Pablo Muñoz explica los antecedentes de la anterior legislatura y el proceso seguido para llegar al Anteproyecto de Ley que se debate. El proceso es impulsado conjuntamente por los Departamentos de Desarrollo Rural y Medio Ambiente y, el de Desarrollo Económico y Empresarial.

Martin Ibarra presenta con detalle los artículos del Anteproyecto de Ley relacionados con la movilidad.

Metodología participativa de la sesión online y debate

Rafa Alday justifica el formato on line de la participación, adaptado a la situación de estado de alarma por coronavirus, y explica la dinámica de participación. Las personas participantes piden la palabra mediante el chat de la plataforma y se concede en rondas sucesivas de 5 turnos de palabra de 3 minutos por turno, tras cada ronda los ponentes responden las cuestiones planteadas.

Las aportaciones y las respuestas se resumen en la tabla siguiente de acuerdo al orden de intervención.

Participante	Art.	Aportaciones	Respuestas ¹
1. Javier Arias, ingeniero en procesos de automoción	Otros	Propone considerar la tecnología del hidrógeno en la movilidad por sus ventajas sobre la eléctrica, ha realizado una propuesta al respecto en el Plan Reactiva Navarra. Presenta esta tecnología con ppt compartido en pantalla y señala como ventajas una menor contaminación que las baterías de litio usadas por el coche eléctrico y el crear la energía en el mismo punto de consumo.	M.I. confirma la recepción esta mañana de su propuesta para el Plan Reactiva Navarra, que se estudiará. Comparte las ventajas del hidrógeno, pero destaca que las baterías eléctricas están mejorando sus prestaciones. En base al nivel de desarrollo actual en ambas tecnologías, las condiciones hacen favorecer la infraestructura de recarga eléctrica, sin dejar de lado la de hidrógeno. Anima a aportaciones que concreten a nivel del articulado.
2. Esther Capellán, GAL Zona Media de Navarra	37	Propone estudiar beneficios fiscales para el alquiler de coches, no solo para la compra de vehículos. Considera que ésta debería ser la última opción y que hay que potenciar otras. Remarca el que la fiscalidad debe ser progresiva, vinculada a la renta para que sea más justa. En principios fiscales y en las ayudas, tener en cuenta la residencia de las personas, considerando que en las zonas rurales no existe alternativa al coche privado por ausencia de transporte público. En las ayudas estatales no se tiene en cuenta. Aporta por Chat tras la respuesta que las bonificaciones a la Seg.Social en personas autónomas están vinculadas al tamaño del municipio, con el compromiso de empadronamiento durante 4 años tras la recepción de la bonificación, por lo que tiene base jurídica.	M.I. está de acuerdo con anteponer el apoyo a otras fórmulas en relación a la compra. El Anteproyecto fomenta el uso compartido de los vehículos. Anota la propuesta de fiscalidad progresiva, parece una buena idea y es aplicable. Ya ha habido algunos cambios en la fiscalidad en este sentido desde el año pasado. La fiscalidad en función del lugar de residencia, es conceptualmente adecuada, pero compleja de realizar. Se puede justificar la residencia pero posteriormente se puede cambiar y cree que Hacienda lo vería problemático
3. Nacho Orradre, ANET		Comparte el interés de la solución del hidrógeno	
	34	Aprovechar Plan Moves II (FEADER) para hacer planes de movilidad al trabajo, tiene una partida para ello.	M.I. menciona que ya están en el BOE las ayudas a planes de movilidad al trabajo, y que en breve gestionarán en

¹ Las iniciales al principio del párrafo corresponden a las iniciales de los ponentes que dan respuesta a cada aportación.

Participante	Art.	Aportaciones	Respuestas ¹
		En cuanto al tamaño de la flota, el umbral de 10 vehículos afectará a un peso muy alto de empresas navarras. En el anterior proceso de participación, ellos proponían 65.	Navarra las convocatorias. En la pasada edición vieron que aún falta madurez en los sectores, pero en la presente convocatoria Madrid obliga a dedicar a estos planes el 10% del presupuesto, unos 130.000 euros. Habrá de ver la respuesta del sector.
	35	Diferenciar los vehículos urbanos, los interurbanos, los escolares, etc., porque no existe el mismo avance tecnológico y hay que considerar la distancia y autonomía. Solicita contemplar los VTC como interurbanos, por las características de su licencia administrativa.	M.I. cree que no habrá problema en desdoblarse los objetivos en transporte urbano e interurbano. En VTC la respuesta es similar y se estudiará.
	36	No ha visto contemplado el transporte para mercancías privada y lo echa en falta. Pregunta si van a tener ayudas.	M.I. responde que no se han previsto ayudas para el transporte privado, pero se pueden considerar.
4. Joël Dozzi	36	Echa en falta un artículo con enfoque en la movilidad ciudadana, de las personas (para el ocio, consumo, viajes, además del trabajo o de la movilidad empresarial). Ésta ha de deducirse de distintos apartados y esto genera interpretaciones. Habría que dedicarle un apartado específico para que quede clara y para poner incentivos.	P.M. indica que el espíritu de la aportación se recoge en el artículo 32.3, tal vez le falte mayor concreción. Propone que concrete su planteamiento en una aportación a este artículo.
5. Álvaro Miranda, Mancomunidad Comarca de Pamplona-SCPSA	32.3	Destaca que en un año se han abierto 2 procesos de participación para la misma Ley y con muchos cambios y el esfuerzo que esto exige a los agentes. Pide aclaraciones sobre la desaparición del artículo del objetivo de reducción de GEI (art. 18 texto 2019) y la neutralidad en carbono, pregunta si es por ajustarse al marco de la legislación nacional. Solicita incardinar los planes de movilidad para municipios >5000 hb con los planes de movilidad urbana sostenible a escala comarcal, para que estén estructurados y evitar que sean incompatibles. Propone para una mayor ambición matizar en la redacción de artículos sobre el cambio hacia flotas sostenibles, que	P.Z. explica que se eliminó el artículo citado. El Anteproyecto identifica medidas concretas (obligatorias o de fomento) que ayuden a que se avance en reducción de emisiones, pero piensan que es la planificación – revisada periódicamente – la que puede incorporar en los objetivos los avances a nivel estatal o europeo. Los objetivos han de ligarse a la planificación para permitir una revisión más ágil.

Participante	Art.	Aportaciones	Respuestas ¹
		los parámetros sean cifras "mínimas".	
6. Carlos Bergera - Iberdrola	Otros	a) Remarca que la apuesta por la sostenibilidad en movilidad debe hacerse en Navarra a corto y medio plazo desde la electrificación, pero poniendo más énfasis. Señala la especialización de la región en renovables y la apuesta de la empresa de automóviles en Navarra por la electrificación. El mayor énfasis en la electrificación incentivará su arraigo. Señala mayor eficiencia del coche eléctrico que del de hidrógeno	a-b) M.I. centra la respuesta sobre las aportaciones concretas. La potencia de los puntos de recarga de 7,4KW, se ha fijado buscando equilibrio entre la diversidad de necesidades y la realidad actual. Se ha estimado un trayecto estándar de 40-50 km/día y potencias en casa insuficientes para recargar en el periodo de descanso. Con 7,4KW una recarga de 8 horas permite más de 100 km/día y lo ven una opción adecuada.
	32	b) La potencia de los puntos de recarga en los pueblos parecen insuficientes. Se debería exigir como mínimo un punto de 22 KW y sugerir alguno de 50. c) Exigir además de la instalación, garantía de solvencia y de que el punto sea operable y accesible de forma universal, para facilitar el uso. d) En parkings de entidades públicas debe haber puntos de recarga para todos los vehículos eléctricos, no sólo uno de uso general. La proporción en los parkings debe ser mayor de 1 cargador para 40 plazas, en base a las previsiones de crecimiento del parque. Presentarán aportaciones por escrito. Aportación a la respuesta por Chat: Si el servicio lo presta un operador, como marca la ley, el contrato de energía no tiene por qué correr a cargo del Ayuntamiento.	La intervención nº 11 responde también al motivo por el que no se exige una potencia mayor. En caso de bajo uso penalizaría mucho el pago de potencia contratada. Potencias superiores requerirían acompañarse de un contrato especial en potencia y en energía, pero hay que llegar al compromiso de ese tipo de contratos. c) Acepta que las entidades han de ser solventes. Es necesario recopilar en las recargas datos de consumo (frecuencias y cantidad de energía) y localización, para establecer políticas concretas para cada lugar. Puede haber zonas de alta intensidad en las que se necesiten potencias altas y otras en las que el nivel de recarga no justifique potencias de 20KW. El garantizar la operatividad le parece bien.
7. Juan Carlos (Chat)	32.3	Echa en falta mención al transporte de mercancías o viajeros por ferrocarril, quizás por no ser competencia de Gobierno de Navarra. Sólo hay referencia en el art. 32.3. Considera que es una renuncia en cuanto a transición energética.	M.I. reconoce que la referencia puede ser un poco escasa, pero su Departamento no tiene las competencias de transporte y no puede dar respuesta. Se toca un ámbito competencial y le van a dar una vuelta.
8. Amadeus, Extintion	Otros	Critica la alternativa ferroviaria TAV por las elevadas emisiones que suponen la construcción de la	M.I. contesta lo mismo que en la intervención 7. Las competencias ferroviarias del TAV no son del Gobierno de

Participante	Art.	Aportaciones	Respuestas ¹
Rebellion		<p>infraestructura y porque el balance global de sus emisiones son superiores al tren convencional.</p> <p>Comenta la escasa y deficiente red de transporte colectivo Iruña-Lizarrá-Viana y el desequilibrio de no contar con un eje ferroviario de cercanías para esta zona, frente al ahorro de tiempo que supondrá el TAV en el Eje Tudela-Pamplona. Señala el importante impacto que tendrían las cercanías en la reducción de emisiones y en la movilidad de la zona y propone que se considere.</p>	<p>Navarra, corresponden al ámbito estatal.</p> <p>Han recibido quejas de que el tren local tiene poco desarrollo y está en desuso, habría que hacer estudios y comparar con un horizonte amplio.</p>
9. Usuario (Chat)	Otros	<p>Los objetivos de mitigación no podrían incluirse en la ley porque el Tribunal Constitucional (en la sentencia sobre la ley catalana de cambio climático) ha dicho que es competencia estatal y no pueden establecerse por las leyes autonómicas.</p>	
10. José Francisco Alenza, Catedrático de derecho administrativo, UPNA	32 36 37	<p>Considera positivo el hecho de no pasar a una normativa climática lo que recogen planes y estrategias. El problema es que se incorporan buenos deseos y declaraciones genéricas propias de los planes quedando muy atenuado el carácter normativo, y los compromisos que se establecen quedan sin sanción. Concreta con los art, 32, 36, o 37 con redacción de "se promoverá".... Y no se indican la consecuencia de no hacerlo. Cree que en la medida de lo posible deberían concretarse más este tipo de obligaciones o compromisos genéricos. Por ejemplo en el art. 37 no se establece ningún módulo ni cantidad.</p>	<p>P.M. responde que se ha intentado dar mayor carácter normativo y menor declarativo, pero parece que se podrá mejorar y hacer mayor esfuerzo en esta línea.</p> <p>El tema sancionador pertenece a la esfera jurídica, anima a plantear una aportación por escrito.</p> <p>R.A. comenta respeto a la pregunta de las sanciones que, en base a un debate anterior, el Gobierno de Navarra puede sancionar a los ayuntamientos, pero no a si mismo (por ley), aunque habría que confirmarlo.</p>
	37	<p>Los planes de movilidad sostenible deben coordinarse no sólo con los comarcales, sino también con los urbanísticos.</p> <p>En dichos planes se prevén sanciones, pero no queda claro si serán para el municipio o para el concejal responsable. Hace extensiva la duda a si se prevén sanciones si el Gobierno no cumple sus compromisos del Anteproyecto.</p>	

Participante	Art.	Aportaciones	Respuestas ¹
11. Sergio Echarte, Consorcio Desarrollo ZMN	59	Pregunta si la obligación de un punto de recarga de 7,4KW en entidades locales se exigirá en ayuntamientos que ya tienen instalados puntos de recarga de menor potencia. Y comenta sobre la aportación nº 6 que el coste de mantener la potencia de puntos de recarga es alto para los ayuntamientos y más cuando hay puntos que no se están usando. Cree que se debería contemplar que se pueda llegar a la potencia de una forma escalonada y observando si se usan dichas instalaciones o no.	M.I. cree que la inversión para el cambio de potencia es baja, el coste de aumentar la potencia contratada, junto a ver si la línea tiene capacidad (el salto es bajo y cree que no habrá dificultad tecnológica) y el plus de inversión del dispositivo de recarga. Es un tema a tener en cuenta pero no ve dificultad tecnológica relevante. El coste habría que ver cómo se puede amortizar. El mayor coste de mantenimiento del punto esperan resolverlo con un compromiso de contrato específico.
12. Graciela González	59	Antes de empezar destaca la presencia de mujeres en las jornadas de participación, aunque hay pocas. En relación a los puntos de recarga, solicita que se exija que se suministren con energías limpias renovables. Sería incoherente fomentar muchos coches eléctricos y cargarlos con energía no renovable.	M.I. indica que ya se está trabajando en asociar nuevos puntos de recarga y energías renovables. En las convocatorias de ayudas, de manera general se exige a receptores de ayudas que la fuente de energía sea renovable y la reducción de la potencia. P.Z. añade que la Ley de residuos de 2018 amplía las medidas de compra verde y obliga a partir de 2022 a las administraciones públicas, a contratar con energías renovables. Esto incluye los puntos de recarga.
	4	Del tema de gobernanza le preocupa cómo llega la información y la comunicación a todos los sectores y a todas las personas ciudadanas de Navarra. Hay varios elementos que están legislando y poniendo en práctica disposiciones, pero observa una dificultad muy grande para conocerlas todas y poderlas integrar a la vida diaria. Propone una web de cambio climático donde se exponga todo lo que se está haciendo en diferentes sectores de Navarra y que recoja el conjunto de la normativa, de subvenciones, etc.	P.Z. aclara que el Anteproyecto cuando habla de gobernanza se refiere a un comité de dirección, un comité interdepartamental de CC, y un foro público. No se desarrollan los instrumentos que determinarán estas figuras, pero está de acuerdo en que la difusión, información, y formación son pilares básicos a desarrollar. A futuro debería centralizarse las herramientas de difusión.
13. Fermín Martínez, Ayuntamiento de	31.2	En relación al alumbrado exterior nuevo, el anteproyecto define cómo debe hacerse, pero no hay referencias sobre el alumbrado existentes ligado a las vías de comunicación, debería seguir los mismos criterios de eficiencia.	P.M. dice que la sustitución del alumbrado exterior es una de las líneas que se están trabajando, se están renovando luminarias a LED porque son inversiones con un retorno rápido. Mientras existan fondos es una línea de trabajo.

Participante	Art.	Aportaciones	Respuestas ¹
Pamplona	34	Pide aclarar el punto 1 si se refiere a uno o varios centros. En el punto 3, en polígonos, pide aclarar cómo se va a estructurar la participación o la elaboración del plan.	M.I. aclara que el artículo 34.1a se refiere a un centro. Los planes a las empresas ya se han comentado en la intervención 3. La ley lo ata bastante bien.
	37.2	En relación a los puntos de recarga municipal y la zona libre de aparcamientos para coches de emisiones 0: el promover el vehículo eléctrico con el ocupamiento gratuito del espacio público va en contra del ordenamiento urbanístico de los municipios, los espacios de pago son una competencia para la recaudación de los municipios. Esto habría que acotarlo.	M.I. responde que a corto plazo se plantea el aparcamiento libre como promoción para vehículos eléctricos, pero si en un futuro genera un problema de espacio público se tendrá en cuenta y habría que cambiarse la tarificación. De momento se utiliza como palanca para el cambio.
	59	En los artículos que hacen referencia a la recarga de vehículos eléctricos no se expone nada de los "ciclos" (motos, vehículos de movilidad personal y bicicletas eléctricas). Debería recogerse expresamente para entornos urbanos, como objeto de desarrollo eléctrico, es decir, movilidad de los ciclos.	M.I. ve adecuado ampliar el contenido del artículo añadiendo los ciclomotores, lo tendrán en cuenta.
	60.3	En relación a las zonas de aparcamiento seguro en garajes para bicicletas, considerar que en la mayoría de los casos está prohibida su entrada por las rampas. Se debería aprovechar el Anteproyecto para que haya una autorización genérica.	M.I. señala que en cualquier actuación se valora el tema de la accesibilidad, pero se recoge aportación para estudiarla.
14. Javier Arias, ingeniero automoción	Otros	Se ofrece a bajar a nivel de artículos la propuesta del hidrógeno si la mesa está dispuesta a valorarlo. Está de acuerdo en que apostar sólo por el hidrógeno es kamikace, pero pide tomar el ejemplo de Alemania, que apuesta por la electrificación a corto plazo y por el hidrogeno a medio, en línea con la UE.	M.I. le invita a hacer una propuesta concreta de artículo sobre el hidrógeno, para su estudio. Si tiene los requisitos para ponerlo en la Ley, están abiertos a introducirlo. En movilidad, al igual que en renovables, el Anteproyecto no pretende ceñirse a una sola tecnología, sino estar en concordancia con los desarrollos tecnológicos y necesidades de la sociedad. Alemania servirá como ejemplo para los desarrollos a realizar.
	Varios	Pregunta si cuando el Anteproyecto habla del cálculo de la huella de carbono se considera todo el ciclo de vida del	P.Z. Indica que son conscientes que la huella de carbono también comprende el ciclo de vida (lo asociado a

Participante	Art.	Aportaciones	Respuestas ¹
	art.	producto.	materias primas y a transporte). No se ha entrado a ese detalle en el Anteproyecto, pero el desarrollo reglamentario de la ley tendrá la tarea de especificarlo.
15. Álvaro Miranda, MCP SCPSA		Propone que el Anteproyecto obligue a las administraciones públicas de Navarra a fijar objetivos de neutralidad y planes de neutralidad en un plazo asumible.	M.I. remarca que el Anteproyecto habla de acción ejemplarizante de la administración y que se estudiará la propuesta. P.Z. menciona que de manera declarativa el Anteproyecto dice que las administraciones tenderán a la neutralidad climática para 2050, aunque también hay establecidos plazos previos para medidas concretas. El Parlamento de Navarra instaba a adelantar la neutralidad al 2040, pero esta declaración hay que concretarla con medidas e instrumentos. El Anteproyecto pretende ser ambicioso pero sin generar grandes impactos para la actividad de la Administración y por ello fija el 2050.
16. Zuhaitz Areitio, Sakanako Garapen Agentzia	Otros	Preguntas vía Chat: ¿Con qué medidas se pretende fomentar el uso de vehículos y trayectos compartidos? ¿Algún plan para fomentar la intermodalidad Mix bicicleta & transporte público? ¿Qué capacidad tiene el Gobierno de Navarra para adaptar el horario de los trenes de Renfe? Los horarios de la línea Iruña-Gasteiz no cumplen con las necesidades de la sociedad en general.	M.I. contesta que ya se están desarrollando plataformas para vehículos compartidos, y que una opción que prevé la Ley es su desarrollo a través de Comunidades energéticas, que pueden formarse para gestionar el uso compartido de vehículos eléctricos. Los concesionarios de automóviles están receptivos a participar en estas plataformas, y se puede generar un mercado.
17. USER	Otros	Pregunta vía Chat: la Ministra de Transición Ecológica comentó que además de la Ley de Cambio Climático y Transición Energética se elaborará una Ley de Movilidad Sostenible, ¿tenéis información sobre ese proyecto? ¿En Navarra se haría también una ley o bastaría con un reglamento de desarrollo de la Ley de Cambio Climático? Lamenta no poder entrar en directo y lo atribuye al formato de "participación pública" poco óptimo. Considera que una ley tan importante y con aportaciones en su	P.Z. pide aportaciones concretas y solicita que intervenga Miguel Ángel Jiménez de Cisneros, Jefe de la Sección de Movilidad y Logística, responsable del plan director de movilidad sostenible de Navarra, en elaboración. Éste responde on line que el plan prevé desarrollar una Ley Foral de Movilidad Sostenible. P.Z. remarca que parten de la participación del proceso anterior, a la que se dedicó mucho tiempo. Además de esta sesión, hay más sesiones para poder ampliar las

Participante	Art.	Aportaciones	Respuestas ¹
		primera versión, quede reducida a 20 días de alegaciones, 5 únicas sesiones temáticas, en la que tenemos apenas 3 insuficientes minutos, mediatizados por la técnica, y para ser contestados de 5 e 5.	aportaciones y por medio de gobierno abierto. Por la urgencia climática y la situación de pandemia, se ha considerado oportuno hacerlo on line.
18. Esther Capellán, GAL Zona Media de Navarra	Otros	Entiende que es frustrante cuando la tecnología no funciona bien, pero ya que hablamos de eficiencia energética y reducción de GEI, señala que esta dinámica permite acceder sin desplazamientos ni contaminación. A parte del "plus de conciliación". Agradece el formato e invita a que con la "desescalada", esta metodología no caiga en saco roto.	
19. Javier Arias, ingeniero automoción	Otros	Pregunta organizativa: si quiere enviar una propuesta transversal que atañe a varios departamentos ¿cómo se hace, a dónde se envía la propuesta para que no caiga solo a un departamento?	P.M.: El Anteproyecto es transversal y ha contado con aportaciones de varios departamentos. También las aportaciones de este proceso se contrastarán con otros departamentos responsables según materias. Si aún no se ha podido aportar por razones tecnológicas, invita a hacerlo en las próximas sesiones, aunque sean temáticas, o en Gobierno abierto. P.Z. cita que es una cuestión de gobernanza. En la anterior legislatura tenían la Comisión Interdepartamental de CC y el foro abierto Agora KLINA. Requiere intensidad y recursos y este es el reto, que haya una amplia involucración.
20. José Francisco	Otros	Remarca que el compromiso del Parlamento estará también en los medios humanos y económicos que dote al Anteproyecto para su óptima implementación.	Los ponentes asienten.
21. User	60.5	A efectos de movilidad, comentar que han desaparecido del primer borrador las referencia al teletrabajo y la facilitación, si acaso, de acudir con medios adecuados al trabajo, lo cual es un error.	P.Z. comenta que el teletrabajo se recoge en el art. 60.5.