|  |
| --- |
|  |
| “Comentarios al plan Energético de Navarra. Horizonte 2030” |
|  |

|  |
| --- |
| Rafa Aldai Agirretxe. Educador ambientalAgosto de 2016 |

# PREVIOS

Este documento de comentarios sobre el Plan Energético de Navarra, Horizonte 2030 (PEN), no es un trabajo riguroso de análisis del PEN que requeriría mucho más tiempo, un mayor conocimiento de las materias que aborda y un enfoque multidisciplinar. Están realizados desde una perspectiva generalista, por lo que puede errar en sus valoraciones. Además hay capítulos completos (eólica, infraestructuras, I+D+i) que por desconocimiento, no puedo emitir una valoración.

Es un documento de reflexión que aporta una perspectiva desde la práctica de la educación ambiental en materia de energía y cambio climático. Una perspectiva constructiva a un tema tan complejo, que abarca todos los ámbitos de la sociedad navarra, a un plan que debe ser la suma de perspectivas técnicas, económicas, ambientales y sociales.

# VALORACIÓN GENERAL

El plan energético de Navarra horizonte 2030, presenta unos objetivos en sintonía con los objetivos de mitigación de la Hoja de ruta de Cambio Climático. Se considera en todo momento la estrecha relación del binomio energía-cambio climático y se apuesta por la sostenibilidad tanto la oferta como en la demanda de energía, en la generación como en el consumo.

Resulta de interés el planteamiento de generación distribuida y autoabastecimiento que favorece el empoderamiento de la ciudadanía, frente a la generación centralizada en manos de grandes empresas del sector y dependientes energéticamente del exterior.

Sin embargo existen algunas líneas directrices del plan, por ejemplo en el ámbito de la movilidad, que no coinciden plenamente con la orientación que por el momento, se apunta desde la Hoja de Ruta de Cambio climático.

Se valora como muy positivo la incorporación de iniciativas sociales en el ámbito de la energía como es el impulso de las cooperativas y el abordaje de la pobreza energética

Se valora como positivo que “*La orientación principal de la biomasa debe ser para uso térmico”* salvo algunas instalaciones de cogeneración justificadas.

Si bien se considera acertada la apuesta por la contratación de servicios energéticos con garantía de ahorro, es necesario alertar sobre el peligro que este tipo de contratación conlleva: ya que si bien, facilita la inversión en equipos eficientes, puede suponer, de facto, una privatización de servicios, que podrían ser desarrollados por personal propio de la administración, a través de nuevos protocolos de actuación que incorpore al personal de mantenimiento y al propio personal de las administraciones.

Valorando el enorme esfuerzo que supone recopilar tanta información, estructurar y dar coherencia a objetivos, medidas, escenarios e indicadores, consideramos que hay un exceso de información y de indicadores que van en detrimento de la comunicación, la comprensión, la simplicidad y la capacidad de un seguimiento riguroso y participado del plan.

A sabiendas de la dificultad que supone elaborar escenarios de evolución de generación y consumos, tan dependientes de las fluctuaciones de los precios de los combustibles fósiles, y de la no menor dificultad de estimar disponibilidades presupuestarias de los diferentes departamentos para prever inversiones en las diferentes medidas propuestas, un plan sin estimación de inversiones, hace dudar de la capacidad de alcanzar los objetivos previstos.

COMUNICACIÓN

Es un documento extenso, que merecería un resumen ejecutivo, que resumiera las principales líneas de actuación y medidas.

Uno de los objetivos es que sea leído, comprendido y analizado por el mayor número posible de agentes y su extensión, lo convierte en poco atractivo.

Sería necesario un cuadro final con objetivos, medidas, presupuestos …. Que muestre de un vistazo el alcance del plan.

INFORMACIÓN

En el documento hay un exceso de información, que tal vez debería incorporarse como anexo, en lugar de como documento base. Por ejemplo, las redes de distribución eléctrica y gasística, las líneas de investigación en I+D+i , la información sobre la central de biogás de Ultzama, puestos de trabajo en energías renovables, etc.

Además la información está desequilibrada, por ejemplo hay mucha información sobre unos temas (eólica) y apenas sobre otros (geotermia, transporte público, intermodalidad, bioclimatismo). Hay mucha información sobre la central de biogás de Ultzama y nada sobre la de Caparroso.

ANALISIS DAFO

Se echa a faltar un análisis más ajustado y ponderado de la situación de cada uno de los apartados. Hay escaso análisis, frente a profusas descripciones, inventarios de normativa de aplicación, evolución de datos, pero escasea el análisis. Es el caso de los planes de movilidad, la I+D+i, la creación de una agencia energética entre otros.

INDICADORES - OBJETIVOS

Hay un exceso de indicadores que hace complicado el seguimiento. Se plantean objetivos, pero no hay nexo entre las medidas y los objetivos, no se expone la potencialidad de reducción de consumos o de transferencia de un tipo de energía a otra, de las medidas que se plantean, en función de parámetros de inversión, precio del crudo, etc.

MEDIDAS

En cada capítulo, tras el análisis de los diferentes ámbitos de actuación, deberían definirse, en correspondencia con los problemas identificados, baterías coherentes de medidas que contemplen medidas legislativas, fiscales, financieras y sociales (investigación, información, comunicación, participación y evaluación).

Sería también deseable que a cada medida se le adjudicara la unidad administrativa responsable de llevarla a cabo.

INTEGRACIÓN Y COORDINACIÓN DEL PLAN

Una de las labores más complejas de un plan de Gobierno de estas características, que implica a todos y cada uno de los Dptos. del Gobierno, es, tal y como indica el plan (pag 47): *Integrar y coordinar la planificación energética con otras planificaciones y políticas sectoriales.*

Las medidas que para ello se contemplan hacen referencia a la constitución de una comisión interdepartamental de seguimiento del PEN. Esta mención y plan de trabajo puede resultar escasa y tendente a la “formalidad”.

A sabiendas de las dificultades que esto conlleva, debería desarrollarse más que una comisión interdepartamental, un equipo de trabajo interdepartamental, que podría unificarse o coordinarse con la comisión interdepartamental del Plan. Además sería necesario que estuvieran incluídos también los Departamentos de Salud y Educación.

Podría pensarse en unificar las comisiones del PEN y el dde la Hoja de Ruta de Cambio Climático

PRESUPUESTO

No se consideran cifras de inversión en las medidas, por lo que es difícil saber el alcance de las medidas.

Tener estimación de inversiones y potenciales de reducciones de consumo y emisiones pueden permitir estimaciones sobre si es posible alcanzar los objetivos declarados.

Como en el plan no se habla de presupuesto, es de suponer que todas las medidas de carácter financiero no podrán ser asumidas. Debería establecerse una prioridad en las medidas que desarrollan modelos de gestión que favorecen modelos sostenibles, ambiental y socialmente y que a menudo son los que mayores barreras económicas tienen.

También establecer una estimación de la inversión por unidad de energía (€/kwh generado con renovables, o dejado de consumir, €/emisiones evitadas) que permita optimizar la inversión.

Por otro lado dejar que el mercado actúe promoviendo aquellas medidas que tienen menor interés social o ambiental.

A modo de ejemplo:

* Es deseable fomentar la generación eólica, desde el punto de vista ambiental y social será más interesante aplicar en polígonos industriales o el desarrollo de la minieólica que instalar nuevos parques que generan nuevos impactos ambientales en su instalación y evacuación.

# CONTENIDOS

OBJETIVO DE REDUCCIÓN DE EMISIONES

Los objetivos del PEN están en total sintonía con los objetivos de reducción emisiones de la hoja de ruta de cambio climático. La sostenibilidad y la reducción de emisiones, son dos de los principales objetivos continuamente propuestos en el documento.

De hecho, y de una manera desconocida hasta el presente plan, el primer párrafo, hace referencia al acuerdo MOU, los acuerdos de París y compromiso

Sin embargo en el documento no se ha contemplado la potencialidad de reducción de emisiones de las medidas, lo que pone en cuestión si las medidas que se proponen son suficientes para alcanzar los objetivos.

GENERACIÓN ELÉCTRICA

Al referirse en el capítulo 2.1.2.3. a la Sostenibilidad medioambiental, hay una concepción incompleta y en cierto modo sesgada de la sostenibilidad. Al limitarse a la reducción de emisiones se ignora el impacto en el medio por la ocupación de suelo, por afecciones al paisaje apertura de pistas etc, cuando se actúa en medio no urbanizado.

Hay un cierto sesgo al definir como “condicionantes administrativos” y no como condicionantes “ambientales” la exclusión de instalaciones de renovables en espacios protegidos.

La “emisiones evitadas” y la conversión a “carbono absorbido”, si bien son indicadores que se utilizan habitualmente no son un indicadores recomendables, ya que uno depende con respecto a qué se compara, y la absorción de carbono por los árboles es un indicador muy variable y discutido.

BIOMASA

Entre las políticas sectoriales de la biomasa, indica (pag 49): *Apoyar y fomentar las tecnologías modernas que usan un amplio abanico de fuentes de biomasa, como los residuos agro-industriales, rurales y urbanos, para generar combustibles de alta calidad, gases y electricidad.*

En total acuerdo con este objetivo que está en consonancia con los principios de la economía circular, debería subordinarlo a las directrices del PIGRN, y condicionar este apoyo a las tecnologías más respetuosas en la gestión de residuos.

BIOGAS

El plan indica como política sectorial *“Apoyo a las empresas dedicadas a la producción y aprovechamiento industrial de la misma en sus diferentes variedades. Reconocimiento de estas plantas como plantas de tratamiento de residuos con sus consecuencias económicas derivadas y medidas ante el cambio climático (aumento de prima de producción).”*

Aún estando de acuerdo con este objetivo, conviene matizar:

* En lo que respecta a la gestión de residuos, la prevención, es un principio prioritario frente a la gestión de residuos. Por lo tanto, una política que incentive, mediante primas, el tratamiento de residuos indiscriminadamente, puede favorecer explotaciones ganaderas intensivas que generen más residuos y que consuman más energía, que explotaciones extensivas, asociadas al territorio. Tal vez sea necesario realizar un análisis pluridisciplinar que contemple el análisis de ciclo de vida de tipos de explotación y contemple asimismo la vinculación con el territorio, el despoblamiento de zonas rurales, etc. que permita identificar los modelos de producción más eficientes, sostenibles y vinculados al territorio.

EFICIENCIA ENERGÉTICA

En el ámbito del alumbrado público, se llevó a cabo en periodos anteriores auditorías energéticas de alumbrado público que incluían auditorías técnicas y de gestión. Numerosos ayuntamientos hicieron un esfuerzo económico para realizar las auditorías. Ahora deberían habilitarse ayudas para la implementación de las medidas propuestas por las auditorías.

El propio Gobierno de Navarra realizó en el año 2012 un conjunto de auditorías del alumbrado público en 173 entidades locales de menos de 200. Sería deseable dar continuidad a esa labor y habilitar fondos de ayuda para la compra centralizada de equipos eficientes propuestos en dichas auditorías.

En el ámbito de la rehabilitación de edificios y barrios, deberían ofrecerse datos de los programas realizados, cuantificación de reducción de consumos y emisiones asociadas a las rehabilitaciones realizadas. De esta manera se podría reorientar, si fuera necesario el programa, y cuantificar la inversión pública y privada necesaria para alcanzar los objetivos de reducción de consumos y emisiones.

MOVILIDAD

Objetivos

Los objetivos 1.13 (Reducir la dependencia respecto al automóvil) y 1.14 (Incrementar las oportunidades de los medios de transporte alternativos) no tienen reflejo en las medidas (y por lo tanto supuestamente en la financiación). Se hallan mucho menos desarrollados que el objetivo 1.12 (Impulsar el cambio en el transporte hacia “vehículos de cero emisiones”).

Consideramos prioritarios los objetivos 1.13 y 1.14 ya que promueven un nuevo modelo de movilidad basados en los modos blandos de transporte frente a la movilidad particular motorizada. Permiten ofrecer servicios de movilidad universales a la ciudadanía en lugar de promover la propiedad de los medios de transporte.

La forma en que está redactado prioriza la movilidad eléctrica. El objetivo prioritario debería ser la reducción de consumos y emisiones mediante la promoción de la movilidad en modos blandos (andando, bicicleta y transporte público) y la intermodalidad.

En el transporte público, promover el ferrocarril de cercanías y los vehículos eléctricos para viajeros por carretera.

Deberían desaparecer las medias que promueven la movilidad particular y destinar los recursos financieros a los servicios públicos de movilidad. Manteniendo el apoyo al transporte de mercancías por ferrocarril y a la mejora de los vehículos de transportes de mercancías por carretera.

A igual que en generación eléctrica se apuesta por la generación distribuida (cercana a los puntos de consumo) frente a la generación centralizada, en movilidad (mercancías y viajeros) debería apostarse por el impulso de la "proximidad" y establecer estrategias que prioricen la proximidad, que podría asociarse a la eficiencia energética en el transporte.

Coche eléctrico

Las medidas de impulso del coche eléctrico, deberían ir encaminadas a disponer de un sistema de transporte público de emisiones cero. Al igual que en las políticas de vivienda se ha transitado de políticas de propiedad a políticas de alquiler, la inversión pública, debería promover no la propiedad de vehículos de “emisiones cero”, sino la disponibilidad de servicios no contaminantes de movilidad pública.

Las medidas de impulso del coche eléctrico parten de la premisa de que el vehículo eléctrico es de emisiones cero, falsa premisa, ya que obvia el ACV que deben considerar, como energía y emisiones asociadas, los inputs también en las fases de construcción, desguace y recuperación de vehículos. Todo ello suponiendo además, que en la fase de uso, toda la generación eléctrica haya sido renovable, ya que además el considerable aumento de la demanda de electricidad que generará, obligará a mayor generación eléctrica, más infraestructuras, más líneas de evacuación …..

El coche eléctrico puede generar el llamado “efecto rebote”: al considerarse inocuo el coche eléctrico, se usa más porque además hay que amortizarlo.

Medidas de peaje, acceso a carriles bus y aparcamiento gratuito para el coche eléctrico promueven la movilidad particular en detrimento del transporte público y no deberían considerarse.

Planes de movilidad

Se realiza una descripción, no una evaluación de dichos planes, que en su mayoría, han quedado en declaración de intenciones. Deberían contemplarse medidas para la puesta en marcha de las medidas propuestas en los planes ya redactados

Cursos de conducción eficiente

Uno de los problemas de los cursos de conducción eficiente es que por lo general, las empresas no permiten a sus conductores/as realizar los durante la jornada laboral. Estos cursos deberían realizarse, al igual que otros cursos de formación, 50% en jornada laboral y 50% fuera de la jornada laboral.

TAP

Desde el punto de vista de transporte de viajeros, el TAP no se justifica ambiental ni socialmente. Debería aclararse de qué manera el TAP con el transporte de mercancías y en qué plazos. De cualquier manera es un tema complejo y polémico.

Desde el punto de vista energético y económico cabe rescatar las siguientes reflexiones

*El reciente “Informe de la Comisión Técnica-Científica para el estudio de mejoras en el sector*

*Ferroviario”( Ministerio de Fomento. Junio de 2014) , expresa también con claridad ese problema de fondo de la ocupación de la infraestructura:*

*“Es necesario replantearse el plan estratégico para la construcción de líneas de alta velocidad*

*con ancho estándar, en vista de la situación económica actual y de la demanda tan baja como*

*se prevé que puede existir en la mayoría de las líneas en fase de construcción. Una circulación*

*reducida de trenes al día no justifica estas inversiones. Criterios de demanda prevista e inducida deberán ser lo que fundamentalmente establezcan objetivos plausibles”.*

*“Es necesario y urgente reconsiderar todas las obras en marcha y previstas en líneas de alta*

*velocidad con el objetivo de analizar cuáles son más prioritarias y poner en servicio los trayectos que se puedan explotar de forma coherente”.*

*En definitiva, ocupar la infraestructura con un número adecuado de servicios se convierte así*

*en un requisito imprescindible para que un medio de transporte colectivo sea eficiente desde*

*el punto de vista energético.[[1]](#footnote-1)*

Programa de Cambio modal. Transporte compartido

Parece que hay una confusión.

* Una cosa es el cambio modal que es transitar de un modo de transporte a otro, por ejemplo del coche a la bicicleta para realizar un recorrido o de la carretera al ferrocarril para transportar una mercancía.
* Otra cosa es la intermodalidad, que es combinar los modos para realizar un trayecto, de tal manera que se maximicen los tramos realizados en modos blandos (andando, bicicleta y TP). Puede favorecerse mediante aparcamientos disuasorios a las entradas de las ciudades, bases de bicicletas públicas en paradas de transporte público, etc.
* Otra cosa es el transporte (coche) compartido, que es posibilitar que personas que realizan recorridos semejantes utilicen en mismo vehículo.

INVESTIGACIÓN E INNOVACIÓN

Define las líneas de acción según las líneas existentes, no las valora ni justifica.

Ausencia de investigación social, imprescindible para el cambio de hábitos en el consumo energético, la eliminación de la pobreza energética y para incidir en el trasvase a modos sostenibles de transporte.

FORMACIÓN

Se echa en falta cursos de formación en movilidad sostenible para técnicos municipales.

Se propone llevar a cabo el programa «Hogares Navarros frente al Cambio Climático», similar al llevado a cabo por CRANA durante años. En este caso y al igual que otras medidas, se trata de una medida genérica, sin unidad administrativa ni presupuestos asociados por lo que es difícil saber el alcance de la medida.

No hay referencia a programas y medidas de formación en el ámbito de la educación formal. Desde la MCP, el CRANA, el Departamento de Educación y algunos ayuntamientos se han realizado programas de interés que merecen mención, apoyo y continuidad.

Tampoco hay referencia a la formación dirigida al sector primario, impartida principalmente por INTIA.

Sería necesario un abordaje más lúdico en la promoción de esa nueva cultura de la energía a través de concursos (tipo apuesta energética, buenas prácticas, fotografía, microcuentos ….) apoyo a actividades culturales que incorporen criterios y mensajes de sostenibilidad y uso eficiente de los recursos. Colaboración con agentes culturales y personal de las bibliotecas.

POBREZA ENERGÉTICA

Se menciona entre los objetivos del plan (pag 43) la reducción de la pobreza energética, pero apenas se nombra en las medidas. Hay una mención genérica (pag 52) a medidas de ayudas y acuerdos con empresas que sería necesario desarrollar y contrastar con el Dpto de Asuntos sociales que ha puesto en marcha estas medidas.

Sería interesante combinar las ayudas y con el apoyo a los hogares afectados por pobreza energética en la realización de auditorías de sus viviendas, revisión de potencias contratadas etc. en este sentido sería también de interés realizar cursos de formación a trabajadores y trabajadoras sociales, como mediadoras en medidas básicas para una gestión energética eficiente y sostenible.

ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO

En el documento no se contemplan las consecuencias de la situación de cambio climático que estamos viviendo ya, es decir no se contemplan las afecciones y vulnerabilidades derivadas de los efectos del cambio climático y que tendrán sus consecuencias en la variación de consumos y las afecciones a algunas infraestructuras (el único caso que se menciona es el de la estimación del potencial de generación hidráulico).

Por ejemplo:

* Disminución de los consumos de calefacción y aumento de los consumos de refrigeración en los sectores residencial y servicios.
* Necesidad de adaptar las rehabilitaciones de edificios y los de nueva construcción a nuevos escenarios climáticos, protección frente a la insolación,etc.
* Afecciones a la generación de electricidad en sistemas eólicos, fotovoltaicos, centrales de ciclo combinado, etc. derivados del aumento de temperatura y de la reducción de caudales disponibles.
1. “Cuentas ecológicas del transporte en España” Alfonso Sanz, Pilar Vega y Miguel Mateos. Ed. Ecologistas en Acción octubre 2014. [↑](#footnote-ref-1)