

Eco

sostenible

Enero - Febrero
2014
Nº 25

Wolters Kluwer

FLOTAS VERDES: SOLUCIONES DESDE LAS EMPRESAS

¿Está Madrid preparada para el coche eléctrico?

Experiencia de éxito: el caso de Urbaser

La movilidad sostenible como parte del compromiso de RSE



S

Sumario

Carta del director

Las flotas verdes: el valor de las empresas y para las empresas

ANTONIO LUCIO GIL 3

Artículos

Una visión de la experiencia de la movilidad eléctrica en Madrid

ÁLVARO RODRÍGUEZ DE SANABRIA 5

¿Qué es la gobernanza del agua? Guía jurídica de buenas prácticas para la gobernanza del agua como recurso natural

ANTONIO MARTÍNEZ NIETO 16

Crónica de actualidad...

Ahorro y eficiencia energética, interconexiones y redes inteligentes, generación distribuida y autoconsumo, pilares de un futuro 100% renovable

29

Indicadores

Smart Rural.

Futuro sostenible del medio rural: garantía para el país. Por la gestión de los comunes en el mundo rural. Parte II

FERNANDO PRIETO 34

Experiencias de éxito

La movilidad eléctrica propuesta por Urbaser en los servicios urbanos, una realidad sostenible, segura y además, viable

CARMEN L. MADERUELO 45

Información práctica

Saber sobre...

Hitos de la Responsabilidad Social Empresarial en 2013

BELÉN SILVES RENEÓ 50

Claves documentales... Explorando los objetivos posibles de emisiones de CO2 de coches y furgonetas para 2025 en Europa

56

El lector pregunta 60

Legislación

Novedades legales 70

Cuadro normativo 93

Subvenciones 96

Las flotas verdes: el valor de las empresas y para las empresas

CD

Carta del director

En las estrategias empresariales la decisión sobre qué vehículos adquirir va cobrando un mayor protagonismo y mereciendo una mayor atención. Los costes de adquisición y mantenimiento siempre han estado presentes, desde luego. Pero éstos adquieren mucha más relevancia en la actualidad, vivimos tiempos de «hacer economías», y la decisión sobre qué vehículos adquirir, utilizar, es un ámbito evidente para ello. Pero confluyen muchos más factores de calado a la vez en esta cuestión. Así sucede con los impactos ambientales derivados de estos vehículos, que en muchos casos se convierten en uno de los aspectos de más visibilidad en relación a la reputación de la empresa. Sabemos que esos impactos tienen una dimensión inmediata en esfera local, como son sus emisiones contaminantes (partículas y óxidos de nitrógeno, etcétera) a las saturadas atmósferas urbanas, o su contribución a la congestión y al stress ambiental de áreas concretas o de la red metropolitana en general a la que se asocian. Pero la dimensión global de dicho impacto –en términos de emisiones de gases de efecto invernadero, consumo de energías no renovables- es igualmente importante y ha alcanzado una visibilidad incluso mayor que la referida a los impactos locales. Sin que lo anterior deje de lado la importante dimensión de los impactos nacionales: contribución a la inseguridad y la dependencia energética, desequilibrio en la balanza por cuenta corriente.

A estas alturas resulta obvio todo lo dicho. Lo que interesa es conocer como actuar al respecto; más bien, cómo mejorar sustancialmente en este ámbito, puesto que de forma instintivamente racional va de suyo actuar con eficiencia con relación a las flotas.

En este sentido hay todo un campo de posibilidades por explotar si de verdad hay interés en ello, convicción en querer aliviar los impactos severos innecesarios asociados, y voluntad de conocer y comprender la propia realidad de la movilidad de esos vehículos de empresa. Cuatro consideraciones -de carácter empresarial- vienen a cuento:

En primer lugar, ocuparse de las flotas conduce inevitablemente –más tarde o más temprano- a iniciarse en la problemática general de la movilidad. De la mano de las decisiones sobre las flotas se acaba trasciendo a las mismas, y se descubre de forma paulatina la complejidad propia de los desafíos y las respuestas asociadas a las mismas. Se llega a comprender la importancia básica de las soluciones modales más allá de la simple renovación de las flotas con tecnologías y energías más limpias. Por tanto frente a los escépticos hacia las políticas de flotas verdes, por considerarlas evasivas de las «respuestas en serio», necesariamente modales, habría que hacer notar como las medidas de flotas verdes son en la mayoría de los casos una vía de iniciación –inconsciente o conscientemente- en la complejidad de la movilidad

En segundo lugar, la implicación en políticas de flotas verdes suele generar un interés, un reconocimiento y hasta una inspiración por el *know-how* generado en el ámbito del mundo empresarial que tienen dentro su *core business* la logística de vehículos. Podemos hablar en este sentido de una «mina» de experiencia a explotar por el resto de las empresas para las que sus flotas son un aspecto puramente instrumental de menor orden, pero relevante en sí mismo; y muy relevante consideradas como demanda agregada determinantes de las tendencias del mercado. Por todo ello tiene especial interés, creemos, la lectura de la Sección «Saber Sobre...» – a cargo de nuestra redactora Belén Silves- donde se refiere el rico y meritorio acervo de prácticas de la empresa SEUR.

En tercer lugar, es el propio mundo empresarial el que va a condicionar la evolución del escenario de las flotas desde su condición de proveedor de esos vehículos más limpios. Se reconoce que se está haciendo un esfuerzo muy importante en este sentido. Y se hace necesaria una buena interacción entre aquellos proveedores de productos limpios y las empresas demandantes. Esta interacción no cabe presumirla ni darla por hecho en virtud de la pura espontaneidad del mercado. Cuando hablamos de tecnologías novedosas, disruptivas, existe una necesidad de conocer y convencerse de las virtudes de ellas por los canales

comerciales finales. Cosa que no es habitual, máxime cuando los productos disruptivos (como los vehículos eléctricos, por ejemplo) compiten con la inercia de productos as usual de la propia compañía oferente. En la sección de «Claves Documentales» nos hacemos eco del Estudio elaborado por la consultora Ricardo-AEA para la organización *Transport and Environment* en el que se hace ver como los fabricantes de vehículos están en condiciones de cumplir con objetivos más ambiciosos de los que están fijados actualmente en Europa, con independencia de que se puede ir mucho más allá (60 gramos/km en el horizonte 2025) si se intensifican con ambición pero con realismo la posibilidades en relación a tamaños más pequeños de los vehículos y mayores cuotas de vehículos eléctricos e híbridos.

Un cuarto aspecto de importancia es la idoneidad de las empresas, de ciertas empresas según los casos, como *early adopters* llamados a construir masas críticas iniciales con las que propiciar la verificación de las nuevas tecnologías, sobre las que escalar posteriormente al *mainstream*. En este aspecto destacamos dos contenidos de nuestro presente número; por un lado la encomiable experiencia de Urbaser, a la que dedicamos la sección de «Experiencia de éxito»; por otro lado la perspectiva práctica de usuario del consultor ambiental Álvaro Rodríguez de Sanabria (de la compañía Arka).

Una conclusión se deriva de antemano de lo anterior; las empresas con flotas cautivas y con operativas logísticas precisas (en carga y en extensión de kilometraje diario) están llamadas a ser las auténticas valedoras de esas tecnologías que se dan por hecho protagonizarán la automoción del futuro inmediato. Es imprescindible que a éstas les resulte rentable la apuesta por estas tecnologías. Ellas van a añadir un valor al que de por si ofrece el vehículo.

Dejamos apuntado el tema con el convencimiento que volveremos con frecuencia sobre él; en la confianza que nos irán llegando o iremos localizando iniciativas o conocimiento relevantes para nuestros lectores en este ámbito.

Junto a todo lo anterior queremos presentarles el resto de los contenidos de nuestro número: la sección de «Crónica de Actualidad» la dedicamos a la reciente presentación de un Informe sobre el Nuevo Modelo Energético por parte de WWF-Adena, en colaboración con la Fundación AXA. Se trata de un documento fundamentalmente pedagógico, de concienciación general, inserto en su campaña «Asegurar el Clima del Futuro».

Las sección de «Indicadores» da continuidad al trabajo iniciado en el número anterior sobre Fernando Prieto bajo el título «Futuro sostenible del medio rural: garantía para el país». El pasado número lo dedicábamos al potencial de soluciones inteligentes para el desarrollo y la conservación del entorno rural, incluyendo en aquéllas tanto herramientas TIC (normalmente pensadas sólo para las ciudades) como soluciones vernáculas de gobernanza. En este sentido el autor advierte sobre los riesgos de rigideces formalistas impuestas, de buena fe, con pretensión racionalista y racionalizadora, desde la autoridad central. Se conecta su advertencia con la tendencia al reconocimiento de la innovación social como factor de creciente importancia para las soluciones a los desafíos de las comunidades locales actuales (véase el documento calve en la Unió Europea al efecto: *Cities for Tomorrow*). Sería chocante que se anularan expresiones enraizadas e inspiradoras de tal innovación social.

Por último, contamos con el artículo sobre la gobernanza del agua de Antonio Martínez Nieto, de la Fundación Instituto Euromediterráneo del Agua. Desde una rica bibliografía, y un conocimiento directo de la realidad hídrica de nuestras regiones, se aporta una explicación de lo que se entiende por gobernanza en las políticas ambientales que tiene valor más allá del ámbito concreto el agua, por su eficacia y precisión conceptual.

Los dos últimos contenidos que referimos vienen a unirse a una de las líneas temáticas a las que estamos prestando más atención en nuestra publicación, la que tiene que ver con soluciones inteligentes que garanticen la conservación de nuestro patrimonio natural y nuestros recursos naturales, sobre todo en el entorno rural.

ANTONIO LUCIO GIL

Una visión de la experiencia de la movilidad eléctrica en Madrid

A
Artículo

ÁLVARO RODRÍGUEZ DE SANABRIA. Director de Arka Consulting

Introduciendo el problema

Una vez superada ampliamente la barrera de las 400 ppm de CO₂ en la atmósfera, con más de 7.200 millones de personas queriendo consumir y emitir y con tifones y huracanes en lugares y con intensidades que se consideraban impensables estamos llevando a nuestro planeta a un punto de no retorno con alteraciones climáticas que van a afectar como nada lo ha hecho hasta ahora. Nuestra forma de vivir, consumir y movernos está agotando los recursos naturales y transformando nuestro entorno de forma dramática. Naciones Unidas en su último informe del Panel Intergubernamental del Cambio Climático (IPCC)¹ vuelve a incidir sobre la urgencia que pongan freno a esta emisión de gases, principalmente originados por la quema de combustibles fósiles, que sobrecalientan nuestro planeta.

Si analizásemos de manera global el origen de estas emisiones comprobaríamos que aproximadamente un tercio de las mismas se podrían asociar a la industria en general, un tercio a la edificación e infraestructuras y un tercio al transporte.

Sin duda, el hecho de que un tercio de las emisiones de gases de efecto invernadero provengan directamente del transporte debería hacernos al menos reflexionar sobre el tema. A tenor del informe publicado por el WardsAuto², el número de vehículos a motor en el mundo supera los 10.000 millones. Es decir, que hay más vehículos, incluyendo motos, coches, autobuses y camiones, que personas. Y lo más dramático es que la práctica totalidad de esos vehículos se mueven quemando petróleo.

Ante este panorama resulta evidente que han de encontrarse otras formas de desplazamiento o interrelación de las personas que no impliquen ese consumo ingente y un tanto inconsciente de recursos no renovables. Obviamente el primer planteamiento ha de ir de la mano de la racionalización del transporte. Ante esta tesitura uno se plantea varias preguntas.

¿Por qué tomamos el coche? Esa reflexión tiene mucho que ver con varias cuestiones, entre otras el modelo de ciudad extensa y especializada que hemos desarrollado en la segunda mitad del siglo XX, en la que en lugar de barrios interrelacionados en los que las gentes viven, estudian, compran, se divierten y trabajan, hemos creado polígonos industriales, zonas comerciales y áreas residenciales. En algunos casos, como por ejemplo en el desarrollo de Sanchinarro, en el norte de Madrid, se llegó prácticamente a plantear un desarrollo de todo un área residencial prácticamente sin pequeños comercios de proximidad ya que, en ese caso, la influencia de El Corte Inglés condicionó en el planeamiento que se previesen bajos comerciales en las nuevas manzanas de viviendas. Esto ha hecho que sea habitual en estos barrios el tópico de «coger el coche hasta para ir a comprar el pan». En cualquier caso lo que también es una realidad en Madrid es que, si bien la almendra central (interior de M-30) tiene una excelente red de transporte rápido con el Metro, la interconexión de las zonas periféricas es muy deficiente. Así, por poner un ejemplo, alguien que quisiese ir

1. El último informe del IPCC publicado en 2013 puede descargarse directamente de la página de dicho organismo:

<http://www.ipcc.ch>

2. WardsAuto es el Centro de Información por y sobre la Industria Global del Automóvil (*The Information Centre For and About the Global Auto Industry*). El informe publicado puede encontrarse en:

http://wardsauto.com/ar/world_vehicle_population_110815



Comparativa medios de transporte

de Rivas Vaciamadrid a Mejorada del Campo, ambas localidades en el este de Madrid y separadas por el río Jarama, si tomase el coche recorrería menos de 6Km y tardaría unos ocho minutos mientras que si tuviera que optar por el transporte público tardaría casi dos horas. Algunos esfuerzos en este sentido se han hecho con iniciativas como el Metro Sur o los metros ligeros (aunque estos últimos tienen más de simbólicos que de alternativas reales de transporte) pero sin duda han sido insuficientes. Por lo tanto, a la pregunta planteada la gran mayoría de las respuestas serán: «porque tardo menos».

¿Tenemos que ir solos? Ver entrando a Madrid cada mañana cientos de miles de coches con una persona sola es algo más que preocupante.

Nos han vendido que poseer un coche propio es un símbolo de nuestra riqueza, de nuestros status social. Además nos da libertad de movimientos e independencia. Lo cierto es que en realidad lo que logra es colapsar las ciudades y hacer por lo tanto que el movimiento de todos en las mismas sea mucho más lento al tiempo que contaminante. Ir en transporte público, siempre que lo haya no es un desdoro pero para ello obviamente tendríamos que cambiar la percepción social de ello y eso sería objeto de otros estudios. Hubo a principios de los 90 una iniciativa en Madrid en la N-VI o Carretera de la Coruña que consistió en el BUS-VAO. Este carril central que en las horas punta era de salida o de entrada a la capital estaba reservado para transportes públicos o para vehículos en los que fuesen dos o más personas (de ahí lo de VAO=Vehículos de Alta Ocupación). Más allá de la picaresca española de aquel al que pillaron con un maniquí en el asiento del copiloto, lo cierto es que su funcionamiento es bastante bueno y se logra, sobre todo que la forma más



Ruta Rivas a Mejorada

rápida de llegar a Madrid por esa carretera, no sea el coche particular, sino el transporte público. Pero el caso es que 20 años después esa iniciativa sigue siendo única.

¿Hay formas alternativas de moverse? Entendiendo por tanto que cambiar la configuración de los barrios haciéndolos más «intermodales» no está en nuestra mano, al menos no a corto plazo. Entendiendo también que las redes de transporte público o compartir coches son elementos a desarrollar también. Hay que asumir que finalmente habrá una gran cantidad de vehículos privados moviéndose por la ciudad. Es en ese contexto donde surge la posibilidad de la movilidad eléctrica como una alternativa de movilidad que evita la emisión de humo y gases contaminantes en las ciudades. No obstante, y aunque ya lo comentaremos más adelante, eso no quiere decir, ni mucho menos que no haya emisiones ya que ha de producirse la electricidad con la que se mueve ese coche.

Moviéndonos en eléctrico

Por tanto, todo lo anterior unido al hecho de que la sede social de Arka Consulting, nuestra empresa, estaba en Rivas Vaciamadrid, nos llevó a replantearnos cuál era la mejor forma de movernos. Debo añadir que cuando uno tiene varios hijos, el transporte público (sobre todo cuando uno se mueve con un carrito de bebé) no es siempre tan cómodo y accesible como debería. Además muchos de nuestros clientes estaban en Madrid y por lo tanto precisábamos de un coche para poder subir y bajar y movernos por la periferia con cierta agilidad. No obstante, trabajar en el campo del medio ambiente y formar parte de *The Climate Reality*³, la fundación creada por el Premio Nobel y Ex Vice-Presidente de los EE.UU., Al Gore, hizo que rápidamente buscásemos el coche eléctrico como una buena opción. Antes, no obstante, de elegir uno, decidimos hacer la prueba de vivir durante 15 días utilizando un vehículo eléctrico. Así, nos pusimos en contacto con Peugeot y ellos, amablemente, nos prestaron un Peugeot Ion para poder ponerlo a prueba.



Peugeot Ion en Rivas

Una de las cosas que hay que decir antes de continuar es que las primeras sensaciones al volante de un vehículo eléctrico son excelentes. La respuesta es rápida y la manejabilidad es excelente. A ello se une el hecho de que apenas hay ruido alguno, si acaso un suave zumbido que hace el coche al avanzar.

3. Más información sobre The Climate Reality en www.climatereality.org

Ventajas económicas del coche eléctrico vs gasolina/gasoleo vs híbrido enchufable

Sin duda la mayor ventaja económica del coche eléctrico es su bajo coste por kilómetro recorrido unida a la alta eficiencia de los motores eléctricos.

Actualmente el consumo energético del coche eléctrico está en torno a los 15 Kwh para una distancia de 100 Km. Si tenemos en cuenta la eficiencia de carga de este tipo de baterías (cercana al 85%) y la eficiencia del ciclo de descarga (95%), para hacer esos 100 Km necesitaremos alimentar la batería con 18,5 kwh ($15 \times 85\% \times 95\% = 18,5$).

Hoy en día el coste medio del kwh está para el consumidor doméstico, incluyendo los impuestos, en unos 20 céntimos de euro. Con lo que la carga de la batería para hacer 100 Km nos costaría unos 3,5 euros ($18,5 \times 0,2 = 3,7$), lo cual supone una gran ventaja competitiva de este tipo de vehículos frente a los de motor de explosión, tanto diesel como gasolina. Así, un coche diesel de poca potencia que tuviese un consumo medio de 5,5l/100 Km, con un coste actual de 1,4 euros el litro de gasóleo, estaría gastando 7,7 euros para recorrer 100 Km, lo que está muy lejos de los 3,7 euros del coche eléctrico de nuestro ejemplo. Si lo comparamos con un coche híbrido que tienen consumos de 4l/100 de gasolina, el coste de hacer 100 Km estaría en 5,6 euros por cada 100 Km, casi el doble que el coche eléctrico.

Para terminar nuestro ejemplo habría que incluir al híbrido enchufable, que haciendo un uso mixto de enchufe/gasolinera, tiene un consumo de gasolina de unos 2,3l/100 Km. Con una autonomía de unos 1.500 Km de los que 900 habrían sido en gasolina y 600 en eléctrico. Por lo tanto, el coste por 100 Km de este coche sería de 5,6 euros por cada 100 Km por la parte de la gasolina y de 3,7 euros por cada 100 Km por parte del eléctrico, con lo que nos saldría un balance de unos 4,8 euros por cada 100 Km de media.

Todo esto, obviamente, sin tener en cuenta que la electricidad en la red de puntos de recarga del Ayuntamiento de Madrid es gratuita y que si contratamos en casa tarifa nocturna (muy recomendable) el coste de Kwh se reduce considerablemente.

La primera pregunta que uno se hace cuando se pone al volante de un coche eléctrico es siempre la misma: «¿Pero este coche qué autonomía tiene?». Pregunta que está íntimamente relacionada con otra que viene casi de seguido: «¿Dónde y cómo cargo yo este coche?». Ambas preguntas están íntimamente ligadas pues obviamente en la medida que cuento con puntos en los que recargar el coche, mi autonomía práctica se alarga indefinidamente. Sólo es cuestión de poder enchufar el coche y de que la pausa sea lo suficientemente larga. Por lo tanto, lo primero que uno descubre cuando usa un coche eléctrico es que se trata de una herramienta para utilizar en ciclo urbano y, con mesura, para moverse en el entorno cercano de la ciudad. Evidentemente con el coche eléctrico no pudimos irnos a Burgos ni a Ciudad Real. Lo cierto es que tampoco lo pretendimos. Pero para movernos por Madrid y subir y bajar de Rivas Vaciamadrid a la capital era suficiente. Los 150 Km de autonomía teórica (en condiciones óptimas) se nos antojaban

como más que bien. Con el paso de los días descubrimos, no obstante que ese límite de 150 Km se reducía considerablemente cuando se usaba la calefacción, se circulaba de noche con las luces encendidas o simplemente llovía y se ponían los limpiaparabrisas. Cuando concurren todas esas circunstancias desgraciadamente la autonomía puede reducirse a la mitad. Si a esto le unimos que el coche, por seguridad, no deja que agotes totalmente la batería, al final tienes una autonomía práctica en uso mixto (día/noche) de unos 75 a 80 Km. En cualquier caso esto es más que suficiente para un uso normal.

En cierto modo Madrid ya tiene su «Zona Cero», se llama M-30 y si pasas a su interior con tu coche tienes que pagar (ya sea en un parking privado o en la calle)



Tarjeta Cero Emisiones del Ayuntamiento de Madrid

Lo primero que hicimos fue cargar nuestro coche al llegar a casa. No hizo falta una instalación especial pues el enchufe del garaje en el que se conectaba la lavadora estaba preparado para conectarlo. Una vez cargado decidimos introducirlo en nuestra vida cotidiana y bajar con él a Madrid. He de decir que una de las principales características que tienen los coches eléctricos así como los híbridos enchufables, es que si cuentan con la tarjeta «Cero Emisiones» que expide el Ayuntamiento de Madrid, pueden aparcar sin límite de tiempo y sin coste tanto en las zonas verdes de la O.R.A. como en las azules. Esto ya de por sí supone una ventaja considerable en ahorro de tiempo y, sobre todo de dinero. Saber que puedes ir al cine o a un restaurante sin salir cada dos horas (en el caso de la zona azul) o cada hora (en el caso de la verde) a cambiar el tique es una ventana muy considerable. De hecho muchas veces se habla de las medidas que otras ciudades de Europa han impuesto contra la contaminación y es muy habitual escuchar que se pone el ejemplo de Londres como modelo ya que ha establecido su «Zona Cero» en la que si entras tienes que pagar. En cierto modo Madrid ya tiene su «Zona Cero», se llama M-30 y si pasas a su interior con tu coche tienes que pagar (ya sea en un parking privado o en la calle). Era por tanto lógico que, al igual que en Londres los coches que se mueven con electricidad pueden entrar sin coste a esa Zona Cero, en Madrid uno tuviese una medida similar.



Clavija de conexión no válida para enchufes en ángulo recto

Cargando un coche eléctrico

Pero lo cierto es que cuando uno tiene un coche eléctrico lo que desea es poder enchufarlo en la ciudad y hacer uso de la tan anunciada Red de Puntos de Recarga del Plan Movele. En su día, siendo Miguel Sebastián ministro de Industria, Madrid, Barcelona y Sevilla lanzaron toda una campaña pública de información en la que decían que iban a instalar más de 500 puntos de recarga de vehículo eléctrico para apoyar la implantación de este tipo de movilidad en esas tres ciudades que iban a ser la bandera en España. El caso es que, al menos en Madrid, la instalación de puntos fue un tanto simbólica. Hay que diferenciar los puntos en la vía pública, que en Madrid son 21, y luego los que están en empresas privadas (hoteles, eléctricas y demás) que son sólo para sus clientes. Es decir, que a la fin y a la postre estos últimos son similares a mi enchufe de la lavadora. Sin ser mucho esos 21 puntos lo cierto es que si uno se lo propone la mayoría de las veces consigue llegar a uno y cargar, lo cual da una idea de que ante la poca fe de los regidores públicos poniendo puntos de recarga, la fe de los consumidores comprando coches eléctricos ha sido aún menor.

A este hecho de los 21 puntos de recarga ha de unirse el vandalismo de las ciudades y la falta de recursos del heroico departamento del Ayuntamiento encargado de mantener estos puntos en funcionamiento. A día de hoy, de esos 21 puntos hay 10 estropeados. Toda esta información puede consultarse de forma bastante actualizada en la web que el Ayuntamiento de Madrid mantiene⁴.

Hay, como decíamos luego, algunos parking públicos que tienen puntos de recarga. Normalmente el punto de recarga es pura y sencillamente un enchufe apropiado en una columna. Así, nos descargamos en el móvil la aplicación eParkings y otra llamada ElectriCar que indicaban los puntos de recarga públicos en la cual, además, se indica si aparcar cuesta o no dinero. Así, por ejemplo encontramos el punto de Avenida de Brasil (cerca de Azca). En la aplicación decía que este parking era gratuito y además tenía nada menos que cinco surtidores de electricidad (me encanta eso de «surtidores» de electricidad). Nos dirigimos a ese parking para recargar. Al llegar a la barrera (es un parking subterráneo) preguntamos por el interfono si, como decía la aplicación, el aparcamiento para los coches eléctricos era gratuito. El señor, muy amable, nos dijo que «lo que era gratuito era recargar pero el parking se pagaba a precio normal». Aunque en la calle podía aparcar gratuitamente, como estábamos decididos a llegar hasta el final en la experiencia eléctrica, decidimos seguir adelante y pagar el parking. Una vez allí comprobamos que realmente había muchos surtidores.



Aplicación eParking

4. Pueden consultarse los puntos de recarga de coche eléctrico y su estado en Madrid en: <http://www.movilidadelectricamadrid.es/m,280/mapa-puntos-de-recarga>

Ventajas ambientales del coche eléctrico

La principal ventaja ambiental del coche eléctrico es la no existencia de emisiones directas unida a su modo de funcionamiento totalmente silencioso. Al no emitir gases ni partículas evitan la contaminación en las ciudades. Además, actualmente el ruido ya se considera como un elemento contaminante más el coche eléctrico, por lo que el híbrido se postula como una de las formas más limpias de moverse en una ciudad (además evidentemente de la bicicleta o el ir a pie).

Por otro lado, aunque tradicionalmente se ha considerado el coche eléctrico como no emisor de CO₂, principal gas causante del efecto invernadero, esto depende mucho de la fuente de la que provenga la energía con que se carguen las baterías del coche. Si esta electricidad proviene de fuentes 100% renovables o no emisoras de CO₂ (incluida la energía nuclear), sí se puede afirmar que el coche eléctrico no tiene emisiones de CO₂ asociadas. A día de hoy, y si bien todo parece indicar que el coche eléctrico sigue siendo la opción que menos CO₂ emite, en España sus emisiones asociadas pueden ser mejorables a medida que se optimice el mix energético y los sistemas de recarga de forma que se asegure el uso prioritario de fuentes de energía no emisoras de gases de efecto invernadero.

De esta forma, si hemos visto que un coche eléctrico necesita unos 18,5 kWh para recorrer 100 Km y teniendo en cuenta unas pérdidas de la red eléctrica de un 10%, hay que generar 20,5 kWh.

En 2012, último año cerrado, el mix energético español supuso 241 g CO₂/kWh. Por lo tanto, la generación de los 20,5 kWh del ejemplo anterior, implicarían 4,94 Kg de CO₂ imputables a esos 100 Km recorridos por el coche eléctrico. Si pasamos esta cantidad a gramos de CO₂ por Km, que es la unidad más utilizada, tendremos que un coche eléctrico en 2012 en España habría emitido de media 49g CO₂/Km. Esto es debido a que la proporción media de fuentes de energía renovables o nuclear (no emisoras de CO₂) en España es aún baja. Si tuviésemos por ejemplo en cuenta un mix como el francés en el que la proporción de energía nuclear en detrimento de las fuentes fósiles (carbón, petróleo o gas natural) es mucho mayor, este CO₂ imputable se reduce a una tercera parte, unos 12g.

En cualquier caso, las ventajas ambientales del coche eléctrico siguen siendo indudables ya que los vehículos convencionales tienen unas emisiones de CO₂ cercanas a los 140g y los coches más eficientes no bajan de 100g CO₂/Km. Si tenemos incluso en cuenta a los vehículos híbridos, el más eficiente que se comercializa actualmente tiene unas emisiones de 89g CO₂/Km.

Actualmente existen, no obstante proyectos e iniciativas en marcha para mejorar aun más la eficiencia medioambiental de los coches eléctricos haciendo que su carga sea llevada a cabo principalmente con fuentes de energía limpias, lo que permitiría que el coche eléctrico pudiese finalmente alcanzar el objetivo de las cero emisiones de CO₂. El problema es que esto dependería en gran medida de la regulación por parte del gobierno del llamado «Balance Neto» que permitiría a los ciudadanos producir energía en casa con fuentes renovables de manera que el coche se cargaría, cuando estuviésemos en casa, con energía libre de emisiones al tiempo que irían generándose «créditos de consumo» cuando uno no estuviese consumiendo esa energía y la estuviese volcando a la red permitiendo que otros ciudadanos se beneficiasen de esa energía limpia. Pero se ve que algo que los países de nuestro entorno hace ya años que recularon, en el caso español se vuelve una barrera infranqueable, según se dice, por las presiones en contra de las eléctricas y lo cierto es que aun en España uno no puede hacer uso de ese balance neto... Tal vez algún día.

El encargado del parking nos dejó (previo depósito de cinco euros como garantía) un cable para enchufar nuestro cargador al enchufe de la columna. No muy convencidos, le preguntamos si dejábamos allí el cable colgando del coche y anclado a la pared (más que nada por si lo robaban y perdíamos los cinco euros) y él nos respondió que no nos preocupásemos que ellos se encargaban de vigilar el parking. Suponemos que como



Cargando en un parking de Madrid



el parking es de esos a los que la grúa se te lleva el coche cuando lo dejas mal aparcado vigilarán todo. El caso es que allí dejamos el coche enchufado y nos fuimos a comer a un restaurante de la Avenida de Brasil.

Pasadas unas dos horas volvimos y afortunadamente el cable, el empalme prestado y, por supuesto el coche, seguían allí. Lo mejor de todo es que en esas dos horas había recargado completamente toda la batería que había gastado para bajar a Madrid con lo que salía del parking con el «depósito lleno» y listo para hacer otros 150 Kilómetros.

La experiencia, eso sí, nos había costado los tres euros que pagamos por el parking «gratuito».

Este ejemplo nos lleva a la reflexión importante del stress que puede suponer conducir un coche eléctrico sin tener una red amplia y segura de puntos de recarga. Cuando una persona tiene que ir a un punto algo más alejado de Madrid y allí da unas cuantas vueltas al final vuelve a casa con tres o cuatro rayitas de autonomía de las 15 que tiene el «depósito» del coche. Y eso es algo que puede en un momento transmitir una cierta desazón al conductor. Lo ideal por tanto para utilizar este vehículo de forma fija, sería

poder aparcar en Madrid el coche en un sitio donde se pueda recargar seguro y así en un par de horas volver a cargar lo que se ha perdido en el trayecto de ida. Como realmente la batería no se descarga mucho para venir a Madrid, tampoco hace falta mucho tiempo para poder rellenarla.

Lo ideal por tanto para utilizar este vehículo de forma fija, sería poder aparcar en Madrid el coche en un sitio donde se pueda recargar seguro y así en un par de horas volver a cargar lo que se ha perdido en el trayecto de ida

Al final el uso de un coche eléctrico es similar al que tiene un *smartphone* conectado permanentemente a internet, la única forma de que acabe el día sin que se le acabe la batería es ir recargando el móvil cada vez que se tiene ocasión. Con el coche eléctrico pasa exactamente lo mismo, con el hándicap de que no hay tantos enchufes accesibles para coches.

La conclusión de toda esta experiencia fue bastante evidente: Madrid no se encuentra aún preparado para la movilidad eléctrica pura

eléctrico fuimos nosotros y por desgracia descubrimos que el enchufe que habían previsto no era adecuado y no permitía la potencia que un coche eléctrico requería. En conclusión que nos volvimos por la noche con nuestro coche eléctrico sin apenas batería. La sensación de bajar la cuesta de las perdices a las tres de la mañana con un coche eléctrico y llegar a Madrid en lo que el coche interpreta que es «la reserva» es una experiencia que no recomiendo a nadie. Así las cosas, decidimos dejar el coche en Princesa y volver a por él a la mañana siguiente. Finalmente logramos que en una gasolinera de Alberto Aguilera nos dejaran tener enchufado el coche un par de horas para lograr cargarlo lo suficiente y volver a casa.

La conclusión de toda esta experiencia fue bastante evidente: Madrid no se encuentra aun preparado para la movilidad eléctrica pura. Pese a los esfuerzos de la antigua Agencia de Movilidad (ahora integrada en la EMT) por mantener la red actual de puntos de recarga, si no se apuesta más por una abundancia de estos puntos el sistema de movilidad no contaminante nunca tendrá éxito.

El híbrido enchufable como alternativa actual al coche eléctrico

En Arka seguíamos convencidos de la necesidad de movernos de una forma algo menos abrupta para el medio ambiente, pero vimos que para que el coche eléctrico fuese nuestra alternativa tenían que ocurrir una de las dos siguientes cosas:

- Que volviese a haber una apuesta por la movilidad eléctrica en Madrid y, como ha hecho París, se instalase una red densa y suficiente de puntos de recarga de coches eléctricos que aseguren que cada vez que aparques el coche lo puedas cargar.
- Que la tecnología de los coches eléctricos logren hacer unos vehículos con una capacidad de carga mucho mayor de manera que su autonomía en eléctrico supere al menos los 350 Km.



Toyota Prius



obviamente, encontramos los híbridos enchufables. Bueno, en realidad sólo encontramos a efectos prácticos «un híbrido enchufable», el Toyota Prius Plug-in. Lo cierto es que uno lee las revistas de automoción y se encuentra con cientos de iniciativas que están en el Salón de Ginebra pero luego cuando va a los concesionarios se encuentra con que la mayoría de ellas nunca llegan allí. Por eso la iniciativa de Toyota

Actualmente llevamos un año ya utilizando el híbrido enchufable y el balance eléctrico/gasolina está en un 40/60

de apostar primero por un híbrido real y más tarde por un híbrido enchufable como subiendo otro paso en la escalera resulta admirable. Lo cierto es que probamos y, finalmente, adquirimos y usamos un Prius enchufable y la experiencia ha sido más que satisfactoria. Hemos podido bajar a Madrid en eléctrico con sus 25Km (que en la práctica son 20Km) de autonomía eléctrica, movernos por Madrid sin emitir humos, aparcar en zona ORA sin coste y sin límite de tiempo con el distintivo que entrega el Ayuntamiento de Madrid, también con la tarjeta Movele pudimos probar y experimentar

con los puntos de recarga de coche eléctrico... Eso sí, con una autonomía por depósito de gasolina de unos 1.000Km en formato híbrido convencional y hasta 1.800Km si vamos recargando en el día a día.

Actualmente llevamos un año ya utilizando el híbrido enchufable y el balance eléctrico/gasolina está en un 40/60. Así, de los 20.000 Km que ha recorrido el coche, 8.000 lo ha hecho en modo eléctrico y 12.000 como híbrido convencional.

Si hacemos un análisis de la lógica evolución de los vehículos veremos que se configuraría como una escalera en la que en la parte inferior tendríamos los vehículos de gasolina, más tarde seguidos por los diesel con algo menos de consumo aunque mayor emisión de partículas. Estos dos primeros escalones serían el comienzo de la escalera. El tercer escalón estaría conformado por los coches híbridos encabezados en España por el Toyota Prius que, por cierto, fue el coche más vendido en Japón en 2012, pero con otros actores como el Honda Insign. Estos vehículos simplemente tienen una batería que se carga aprovechando las ineficiencias energéticas que en otros coches se desperdician (cuestas abajo, frenadas, etcétera) pero con ello logran reducir tanto su consumo como sus emisiones por debajo de los 90g CO2/Km y su consumo por debajo de los cuatro litros. No obstante su capacidad de moverse en eléctrico puro es muy limitada y no supera los 3 Km.

En el cuarto escalón encontraríamos los híbridos enchufables y los de autonomía extendida que habrán de servir de lanzadera para en unos años permitir el desarrollo de las baterías y llegar así al deseado lugar de los vehículos 100% eléctricos. No obstante, parece poco probable que esto llegue de forma real, general y práctica antes del 2025.

Dado lo cual optamos por volver a mirar qué alternativas había en el mercado y, obviamente, encontramos los híbridos enchufables. Bueno, en realidad sólo encontramos a efectos prácticos «un híbrido enchufable», el Toyota Prius Plug-in. Lo cierto es que uno lee las revistas de automoción y se encuentra con cientos de iniciativas que están en el Salón de Ginebra pero luego cuando va a los concesionarios se encuentra con que la mayoría de ellas nunca llegan allí. Por eso la iniciativa de Toyota de apostar primero por un híbrido real y más tarde por un híbrido enchufable como subiendo otro paso en la escalera resulta admirable. Lo cierto es que probamos y, finalmente, adquirimos y usamos un Prius enchufable y la experiencia ha sido más que satisfactoria. Hemos podido bajar a Madrid en eléctrico con sus 25Km (que en la práctica son 20Km) de autonomía eléctrica, movernos por Madrid sin emitir humos, aparcar en zona ORA sin coste y sin límite de tiempo con el distintivo que entrega el Ayuntamiento de Madrid, también con la tarjeta Movele pudimos probar y experimentar

Hemos, eso sí, probado casi todos los puntos de recarga disponibles en Madrid de cara al ciudadano e incluso acabamos desarrollando una estrategia consistente en prever dónde va a tener lugar la reunión para saber si a menos de 500m hay un punto de recarga de coche eléctrico que funcione.

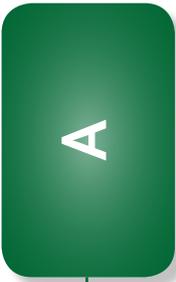
En alguna ocasión hemos llegado a ir más lejos pero debemos confesar que por encima de esos 500m el paseo hasta el coche es excesivo. Así hemos podido comprobar que, por encima del Ministerio de Industria no hay ningún punto disponible o que, curiosamente los puntos de recarga frente a la sede del Canal de Isabel II (Santa Engracia, 115), las 4 Torres (Castellana, 259) o la Mutua Madrileña (Castellana, 33) están siempre estropeados. Hemos incluso llevado el coche a la sede de Renault España donde pedimos que nos dejaran cargar el coche y lo logramos.

También lo pedimos en la Moncloa a raíz de una reunión allí pero debemos informar con cierta tristeza que allí no lo pudimos cargar pues en el Palacio de la Moncloa no cuentan con un punto de recarga para vehículos eléctricos.

Ha llegado incluso a ocurrirnos que, aparcados cargando en el punto de recarga del Ministerio de Industria (Castellana, 160), al volver al coche nos hemos encontrado que un pequeño Twizy (el cuatriciclo eléctrico de Renault) había desbloqueado el punto de recarga, había quitado nuestro enchufe y había enchufado el suyo. El propietario nos pidió mil y una disculpas al ver nuestra cara pero nos dijo que la autonomía de su vehículo era muy pequeña, no había otros puntos disponibles y temía no poder volver a casa. Obviamente, y dadas las circunstancias, le disculpamos.

Hay una reflexión práctica que consideramos importante. Es posible que un número reducido de ciudadanos muy comprometidos con el cuidado del medio ambiente opten por sacrificar algunas cuestiones de comodidad, autonomía, precio, etcétera, y compren un coche eléctrico hoy. El problema es que la movilidad en las ciudades no depende de lo que hagan un puñado de valientes, sino de lo que decida hacer la gran mayoría. Es por ello que hoy en día parece poco probable que triunfe a corto plazo el coche eléctrico pues al público general no le podemos pedir que deje su coche cómodo, amplio y con el que puede recorrer 700 u 800 Km con facilidad, repostando además en apenas dos minutos en cualquiera de las miles de gasolineras que plagan nuestras carreteras y a cambio compre un coche más caro, más pequeño y con una autonomía muy escasa en aras del medio ambiente y la sostenibilidad. Simplemente no es realista. Hace no mucho un amigo con el que comentaba el tema de los coches eléctricos me hacía la siguiente disertación: «El coche eléctrico hoy cuesta lo que un BMW, te da las prestaciones de un SEAT PANDA y la autonomía de un ciclomotor». Traté de convencerle de que eran el futuro, que ya estaban aquí y que a la hora de la verdad no eran tan prácticos... pero lo cierto es que no lo logré.

En conclusión, hoy moverse por Madrid con un coche puramente eléctrico lo pueden hacer unos pocos privilegiados, que tengan un segundo coche (para cuando quieran ir a cualquier sitio a más de 50Km de la Puerta del Sol), y que puedan recargar sin problemas cada día su coche. Para todos los demás, sin duda la mejor alternativa de aquí a 10 años es el híbrido enchufable.



A

¿Qué es la gobernanza del agua? Guía jurídica de buenas prácticas para la gobernanza del agua como recurso natural¹



ANTONIO MARTÍNEZ NIETO. Fundación Instituto Euromediterráneo del Agua

¡Gobernanza, gobernanza! ¿Qué será gobernanza?

Al hablar sobre «gobernanza del agua sin fronteras interiores», en mi criterio al menos, hay que diferenciar dos partes. La primera consiste en exponer qué es la gobernanza del agua, o sea, qué queremos decir cuando aplicamos la palabra gobernanza al recurso natural agua. La segunda parte sugiere que las fronteras interiores son un problema para la gobernanza, por lo que se necesita un esfuerzo de integración para solucionar el asunto de las fronteras, es decir, cómo remediar la fragmentación institucional para el manejo del agua en España.

Por tanto, intentaré responder a la pregunta qué es gobernanza, sus rasgos fundamentales, el contexto internacional y las diferencias frente a ideas afines, tales como gestión y gestión integrada del agua. También es necesario exponer la utilidad que tiene la gobernanza para comprender mejor las instituciones y las normas que regulan el agua. Finalmente, a modo de ilustración, enunciaré algunos ejemplos, para identificar cuándo estamos en presencia de casos de buena gobernanza y por contraste señalar las malas prácticas. Y todo ello destacando los aspectos jurídicos de esta cuestión, sin duda multidisciplinar, así como las recientes aportaciones de la doctrina constitucional para construir una teoría de la gobernanza del agua con significado y encaje en el Derecho español.

Hay que comenzar reconociendo el papel que ha adquirido la gobernanza para la comunidad internacional en los últimos 15 años. Y es que la gobernanza ha pasado al primer plano de las preocupaciones. En un primer momento se consideró que la gobernanza debía figurar como uno de los tres temas importantes en las políticas públicas de agua (Cumbre Mundial para el Desarrollo Sostenible, 2002). Posteriormente se manifestó que era el tema más importante para la comunidad internacional (UNDP, 2004). Y finalmente, se ha llegado a afirmar que la gobernanza es el único tema importante (UNESCO, 2006). Esta trayectoria histórica simplificada, que muestra el ascenso de la gobernanza en tres etapas, ha culminado con la afirmación de que en realidad no existe un problema de agua, que incluso no existe un problema de escasez de agua, sino que únicamente nos enfrentamos ante un problema de gobernanza.

La afirmación de que «la crisis mundial del agua es de gobernanza y no de escasez» tiene unas implicaciones tremendas. Implica, nada menos, que tenemos ingeniería, que tenemos también tecnología, que tenemos, incluso, la financiación necesaria, y que a pesar de ello no somos capaces de resolver los problemas del agua porque no tenemos una buena gobernanza para el manejo de este recurso natural. Por tanto, dadas las expecta-

1. Texto de la ponencia desarrollada por el autor, con el título «Hacia una gobernanza del agua sin fronteras interiores», en el Curso de Verano de la Universidad de Castilla-La Mancha, «Agua y Medio Ambiente», dirigido por la Dra. Alma Patricia Domínguez Alonso y celebrado en Cuenca el 17 y 18 de junio de 2013.

En realidad no existe un problema de agua, e incluso no existe un problema de escasez de agua, sino que únicamente nos enfrentamos ante un problema de gobernanza

definido y bien delimitado. Sin embargo, en este punto, encontramos la primera gran sorpresa. Y es que no hay unanimidad ni claridad acerca de lo que cabe entender por gobernanza en general ni, por supuesto, gobernanza para el agua. Las definiciones dependen de los puntos de vista y/o del propósito que se maneja en cada caso, o de la manera en que se enfocan los informes o las distintas aproximaciones a la idea. Por tanto, de lo único que podemos estar seguros es que se ha comenzado a utilizar el término sin tener una idea clara del mismo.

Y así tenemos, cuando menos, tres grandes puntos de vista desde los que se puede estudiar la gobernanza. La primera aproximación dice que la gobernanza se define por los resultados (Francis Fukuyama, 2013) de manera que incluso sería posible hablar de la buena gobernanza de un campo de concentración. La segunda sólo tiene en cuenta los fines, de modo que, para la mayoría de los autores, sin fines legítimos no hay gobernanza (de la misma manera que decimos que sin derechos fundamentales no hay constitución) pero a la gobernanza no hay que pedirle cuentas por los malos resultados. La tercera vía, prescindiendo de dogmatismos a priori, prefiere centrarse en identificar los principios y así, de una forma práctica, saber cuándo estamos ante casos de buena gobernanza.

Ahora bien, aunque no hay acuerdo sobre un concepto o definición de gobernanza para el agua, sí podemos ver un consenso en cuanto a la utilidad práctica del concepto. Y es que la gobernanza ofrece tantas ventajas que es imposible no mirarla con mucha atención:

- Permite medir la eficacia de la acción de los gobiernos.
- Sirve para analizar la calidad de las políticas públicas.
- Permite valorar las políticas de agua en relación con las de recursos naturales.
- La gobernanza establece modelos para elaborar informes/auditorías y rankings de desempeño.
- Sirve para promover la aprobación y/o validación de guías de buenas prácticas en la gestión del agua.
- Ofrece criterios a la hora de financiar inversiones en infraestructuras por parte del Banco Mundial, el Banco Europeo de Inversiones y otras instituciones.
- Permite identificar casos de éxito en la política y la gestión del agua.
- Es una herramienta para promover y adjudicar proyectos de cooperación europea y para participar en otras iniciativas en la comunidad internacional del agua.

Cada uno de estos ocho motivos ofrece razón suficiente para demostrar la importancia práctica y el interés que tienen los estudios sobre gobernanza a nivel mundial. Por tanto, es indudable que esta materia debe ocupar, por sus propios méritos, también en España, un lugar destacado en los estudios sobre agua. Y los juristas no deben permanecer más tiempo perplejos ante la gobernanza, como Ramonete, el niño huérfano del cuento de Gabriel Miró, que arrancado a pescozones de la siesta, para acudir a la misa de Corpus, por el camino a la parroquia, mientras se restregaba los ojos abroncado por su tía, no paraba de preguntarse: «¡Corpus, Corpus! ¿Qué será Corpus?»

tivas puestas en la gobernanza, es perfectamente comprensible la razón de tanto interés por este asunto en la actualidad. Y es que se dice que la gobernanza tiene la solución a todos los problemas, incluso los más graves, como la falta de agua. En esta línea, también el Banco Mundial (2007) ha afirmado que «la gobernanza del agua y sus principios rectores son fundamentales para afrontar la escasez».

Si la gobernanza del agua es tan importante, si es una cuestión clave para la solución de los problemas más graves que debe afrontar la comunidad internacional, sería lógico pensar que se trata de un concepto bien conocido, bien

A

Iniciativas internacionales para la gobernanza del agua

Sin duda, la importancia práctica que se reconoce la gobernanza explica y determina el interés creciente por este concepto manifestado en la comunidad internacional. Y es que las consideraciones en torno a la gobernanza de cualquier institución y/o sector son un contenido obligado para el correcto análisis de las políticas públicas en la actualidad.

La idea de gobernanza es más amplia que la de gobierno. La gobernanza no se refiere únicamente a las relaciones jurídicas del poder ejecutivo con los ciudadanos, sino que también abarca las relaciones complejas de la sociedad civil y sus redes de intereses sobre determinadas materias, junto con los principios que explican dichos sistemas, de ahí que la aplicación de la gobernanza a los sectores concretos es fundamental, incluso para construir el propio concepto de gobernanza.

La idea de gobernanza es más amplia que la de gobierno. Abarca las relaciones complejas de la sociedad civil y sus redes de intereses sobre determinadas materias, junto con los principios que explican dichos sistemas

La gobernanza del agua cuenta con diversas iniciativas, foros y documentos, elaborados por todo tipo de organizaciones en el contexto internacional. Seguidamente, a título de ejemplo, exponemos algunas iniciativas recientes en materia de gobernanza para el sector del agua, en concreto, las promovidas por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), la Unión por el Mediterráneo y, finalmente, el informe del Comité de las Regiones de la Unión Europea (ARLEM).

La iniciativa para la gobernanza del agua de la OCDE (2013) reconoce que la crisis del agua es una crisis de gobernanza, y apunta los siguientes problemas: fragmen-

tación institucional, deficiente gestión de la gobernanza multinivel, limitada capacidad a nivel local, poca clara asignación de responsabilidades y competencias, falta de integridad y transparencia, dificultades para la asignación de recursos, deficiente gestión financiera, carencia de planificación a largo plazo, deficiente gestión económica y sistemas legales incoherentes. La iniciativa de la OCDE crea un observatorio, una red de expertos y se fija en una serie de indicadores para analizar la gobernanza, entre otros, participación, eficacia, gestión integrada, planificación y transparencia.

También la Unión por el Mediterráneo ha lanzado una nueva iniciativa para la cuenca mediterránea (2013) centrada en los problemas prácticos de gobernanza que impiden o dificultan el acceso a la financiación. En

consecuencia, el proyecto quiere identificar los factores institucionales y la regulación que dificulta el flujo financiero, así como las mejores prácticas de gobernanza en la cuenca mediterránea. Ciertamente, entre estas buenas prácticas, se puede considerar el caso de Murcia, área semiárida que cuenta, de manera natural, con únicamente la mitad de sus necesidades de agua, por lo que la otra mitad debe satisfacerla por medio de la gestión integrada de aguas trasvasadas, recicladas, desaladas y con el uso de aguas subterráneas sobreexplotadas. Sin embargo, el sistema de gobernanza multinivel puesto en marcha, para el uso combinado y



coherente de dichas fuentes de suministro, ofrece como resultado que sólo con el 3% del agua disponible en España, la región produce el 20% del total de exportaciones españolas de frutas y hortalizas.

La iniciativa del Comité de las Regiones de la Unión Europea (2011) también se ha ocupado de la gobernanza del agua, con especial interés en el nivel local y destacando los problemas de escasez y sequía en la cuenca mediterránea. En este estudio se analiza la gobernanza reivindicando un papel adecuado para el nivel local (principio de subsidiariedad) y también se desciende al consejo de detalles prácticos (tarifación, mediciones, redes, depuración y reutilización) lo que conecta la gobernanza con la gestión, ámbitos que son inseparables en el nivel local.

También mirando al contexto internacional hay que hacer una referencia a la situación de los estudios sobre gobernanza en España. Lamentablemente no hay una gran especialización ni publicaciones en español. Es un tema completamente ajeno a las ciencias jurídicas, y sólo parcialmente conectado con las ciencias de la administración. Sin embargo, la urgencia del estudio sobre la gobernanza del agua en España tiene mayor interés que en otros lugares y ello al menos por los siguientes motivos:

- Hay una conexión evidente entre la gobernanza del agua y la del medio ambiente por lo que es necesario elaborar una teoría de la gobernanza del agua en el contexto ambiental pero sin menoscabar las peculiaridades de este recurso natural.
- Ciertamente un avance en los estudios de gobernanza del agua también puede contribuir a solucionar los problemas actuales en España, principalmente debido a la fragmentación institucional y a la complejidad de dichos problemas, especialmente en las regiones con estrés hídrico.
- Las orientaciones emanadas de los foros internacionales son perfectamente coherentes con las necesidades y dificultades en España por lo que debemos sumarnos a la construcción de este sector del conocimiento.
- Las aportaciones españolas pueden ser de gran importancia, no sólo para la teoría, sino también para la práctica en otros países de la cuenca mediterránea, especialmente para afrontar la escasez y la sequía en las regiones de clima semiárido.

El modelo basado en la gobernanza sería el resultado de la superación de dos tendencias anteriores: la gestión pública y el nuevo *management* público

En el contexto internacional, la construcción del concepto de gobernanza, también se hace con referencia a los diferentes estilos de trabajar en las administraciones públicas. Y es que la gobernanza se presenta como una evolución en la manera de administrar en las democracias occidentales. El modelo basado en la gobernanza sería el resultado de la superación de dos tendencias anteriores: la gestión pública y el nuevo *management* público. El estilo basado en la «gestión pública» estaba dominado por los principios de autoridad, jerarquía y legalidad, y es el modelo clásico y también el básico para entender cómo las administraciones públicas gestionan los asuntos que manejan. El

segundo estilo es el denominado como «nueva gestión pública», surgido a partir de 1980, que trató de llevar a las administraciones públicas la manera de trabajar en las empresas privadas. En este contexto, una tercera ola sería la gobernanza, que se configura como un estilo de gestión de los asuntos públicos que se basa en principios nuevos: transparencia, responsabilidad, participación, sostenibilidad, solidaridad y colaboración.

Todo esto no significa que debemos rechazar la jerarquía o la legalidad como paradigmas para la administración, sino que se trata de afirmar que, además de los principios clásicos, que siguen vigentes, también hay nuevas ideas que explican mejor cómo se debe actuar desde la administración para satisfacer las nuevas demandas sociales. La gobernanza es también un paradigma para explicar debidamente el rol de las administraciones en el nuevo escenario global, lo que es especialmente indicado para el correcto manejo del agua



y los recursos naturales, hasta el punto de que gran parte de los estudios sobre gobernanza se han desarrollado o han nacido en este contexto especializado en medio ambiente.

Procede ahora presentar una noción de gobernanza a partir de las definiciones que se han aportado y que tienen mayor impacto en los foros internacionales. En este sentido son fundamentales las aportaciones del *Global Water Partnership* (GWP) a la gobernanza. Esta organización fue creada en 1996 por el Banco Mundial, el Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (UNDP) y la

Agencia Sueca de Desarrollo Internacional. Para esta organización la gobernanza es el sistema (político, económico, social y administrativo) establecido para gestionar los recursos hídricos y prestar los servicios de agua a los diferentes usuarios.

A partir de este concepto básico de gobernanza para el agua se han desarrollado otras explicaciones y conceptos paralelos que abundan en unos detalles o en otros. Especial énfasis se ha puesto en la importancia de los procesos para la toma de decisiones y la cabida que debe darse a la participación del público. En consecuencia, en las formulaciones más aceptadas, la gobernanza ha de entenderse como los procesos e instituciones (políticos, económicos y sociales) a través de los cuales, los gobiernos, la sociedad civil y el sector privado toman decisiones acerca del mejor uso y gestión de los recursos hídricos.

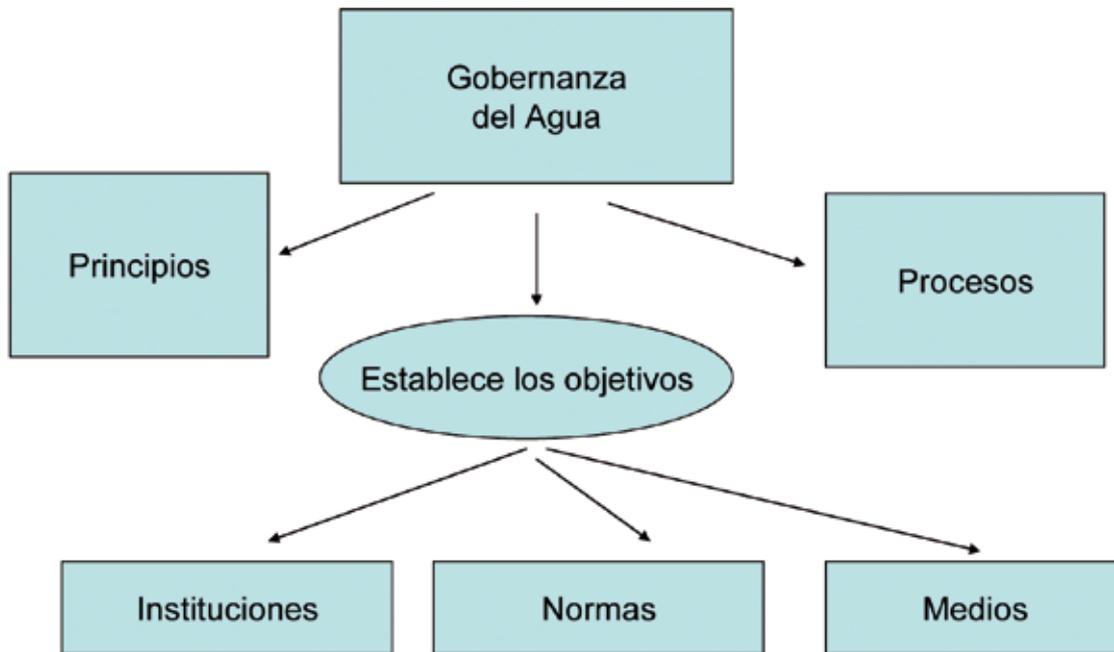
Síntesis conceptual de la gobernanza del agua

Para sintetizar una idea de gobernanza podemos extraer la esencia de todo lo que se ha dicho hasta ahora. Las ideas más comunes sobre el contenido de la gobernanza tienen una lógica interna que permite construir un sistema coherente. En consecuencia, la gobernanza del agua hace referencia a tres grandes apartados: los procesos para la toma de decisiones, las instituciones que deben estar establecidas para decidir cómo gestionar el agua y la necesidad de involucrar a los ciudadanos e interesados en dichos procesos e instituciones.

Naturalmente la gobernanza se presenta como un concepto dinámico, adaptado a los tiempos y a las necesidades de los territorios, por lo que muestra tendencias que pueden cambiar o sufrir nuevas adaptaciones. Las tendencias actuales son el adelgazamiento del poder central en beneficio de cierta descentralización para los demás niveles territoriales, la participación de la sociedad civil en la toma de decisiones y la creciente implicación del sector privado de forma exclusiva o en partenariatio para la construcción/gestión/financiación de obras hidráulicas y/o para los servicios de suministro y depuración de agua. Gran parte de las discusiones de gobernanza giran en torno a estos tópicos y a la manera de enfocar mejor la práctica en estas tendencias.

En consecuencia, la lista de los elementos comunes que se están utilizando para la construcción de la teoría de la gobernanza del agua son los siguientes:

- **Objetivos.** La gobernanza fija los objetivos, a diferencia de la gestión, que se limita a cumplir los objetivos que le vienen dados.



- **Instituciones.** La gobernanza se refiere al estudio y determinación de las instituciones más convenientes en el sector del agua, pero no se limita a las instituciones del sector público sino que incluye en el sistema al conjunto de los actores (públicos y privados) interesados en el agua.
- **Procedimientos.** El elemento clave de la gobernanza, y el que concita mayor foco de atención, son los procedimientos para la toma de decisiones, sin procedimientos adecuados no hay gobernanza aunque haya buenos resultados. Por ejemplo, en China, se realizan grandes proyectos pero no se considera que exista una buena gobernanza debido a la exclusión de la participación pública y la poca estima por los valores ambientales.
- **Normas jurídicas.** El establecimiento de normas jurídicas garantiza la gobernanza y sus objetivos, aporta la necesaria seguridad jurídica, los aspectos legales son una parte fundamental de la gobernanza, pero ésta no consiste en el análisis jurídico de las normas o la explicación dogmática del ordenamiento jurídico que se halla establecido para la regulación del agua.
- **Principios.** La identificación y descripción de los principios de la gobernanza es también un trabajo clave para la mejor comprensión y aplicación de la gobernanza. Los principios son sintetizados a partir de las buenas prácticas, y describen de manera concisa los mejores resultados. Cuando el principio de gobernanza es además un principio jurídico permite identificar conjuntos de normas útiles en términos de gobernanza: responsabilidad, transparencia, participación, solidaridad y sostenibilidad.

La gobernanza son los procedimientos e instituciones a través de los cuales se identifican y establecen los objetivos de la gestión. La gobernanza define las metas a lograr y dirige la gestión hacia los objetivos

Con todo lo dicho hasta ahora ya tenemos logrado un esquema general que explica el concepto y las conexiones conceptuales de la gobernanza del agua. Es un esquema que combina principios, procesos, objetivos, instituciones, normas y medios para lograr dichos objetivos. Y todo ello de la siguiente manera: la gobernanza del agua establece los objetivos, para cumplir dichos objetivos se asignan medios, que son manejados por instituciones públicas y privadas, a través de ciertos procedimientos y conforme a determinados principios.

El esquema tiene la ventaja de definir el papel de la gobernanza en la actualidad, muestra su estructura dinámica y permite la distinción de figuras afines como

puede ser la gestión y, sobre todo, la gestión integrada del agua. Obtener una idea clara y distinta de gobernanza es una tarea intelectual y práctica de gran calado. Desafortunadamente todavía se usan con mucha frecuencia los conceptos de forma intercambiable. Incluso, por algunos autores, se ha llegado a afirmar que no es posible usar las palabras con un significado preciso porque hablar de gobernanza es hablar de lo de siempre pero con otra terminología.

Distinción entre gobernanza y figuras afines

En esta búsqueda de un concepto claro de gobernanza debemos usar también la herramienta de distinguir el concepto principal frente a las figuras afines. Gobernanza y gestión no es la misma cosa. Hay una diferencia esencial y es que la gestión del agua hace referencia a la aplicación de los medios, a la adopción de las medidas concretas para hacer que los recursos de agua lleguen a los usuarios en cantidad y calidad adecuadas. De manera que los estudios, trabajos, proyectos, obras, monitorización, desarrollo de técnicas, todo eso, es gestión. Gestionar es aplicar los medios disponibles para lograr los objetivos que vienen establecidos por la gobernanza.

La gobernanza ocupa un plano o nivel superior a la gestión. La gobernanza son los procedimientos e instituciones a través de los cuales se identifican y establecen los objetivos de la gestión. La gobernanza define las metas a lograr y dirige la gestión hacia los objetivos. La gobernanza establece el marco de referencia para tomar decisiones y desarrollar correctamente las tareas de gestión del agua. Sin embargo, se puede llegar a un punto en el que la claridad desaparece y se conectan las funciones, así tenemos que la gobernanza está en el núcleo de la planificación pero también es relevante en la fase de ejecución de planes. Por ejemplo, la tarea práctica de monitorizar la extracción de aguas subterráneas es gestión pero está afectada por elementos de gobernanza tales como el principio de transparencia.

También es importante deslindar gobernanza de gestión integrada de recursos hídricos. La idea de gestión integrada del agua tiene connotaciones ambientales en el sentido de manejar el agua conjuntamente con el resto de recursos naturales para atender las necesidades actuales y futuras. Pero además la idea de gestión integrada del agua también hace referencia al manejo conjunto de todas las fuentes de suministro disponibles. Sin embargo, en todos los casos, mediante la gestión no se establecen objetivos, sino que se ejecutan los objetivos que vienen establecidos a nivel de gobernanza. La gestión integrada es más sofisticada que la gestión ordinaria, pero se enfoca en el resultado a lograr para el agua en el contexto de los demás recursos naturales. La verdadera misión de la gobernanza del agua nos descubre que no es una técnica ni una ciencia, sino más bien un arte que consiste en identificar qué principios son satisfactorios para resolver los problemas concretos. Y es que no tomar en consideración las condiciones locales, las preferencias y los valores, y aplicar de manera uniforme los principios de la gestión integrada en todas partes, puede conllevar en la práctica una mala gobernanza.

Una vez que hemos transitado por todos los trámites anteriores, por todas las matizaciones del concepto y las distinciones que puede presentar frente a otras ideas muy similares, estamos en condiciones de resumir todo lo dicho y perfilar la gobernanza del agua con mayor precisión. Y es que, aunque el concepto de gobernanza se ha usado y potenciado antes de haber sido bien definido y establecido, la necesidad de trabajar sobre la gobernanza es fundamental debido a que se le reconoce como uno de los temas más graves e importantes.

La gobernanza del agua consiste en los procesos e instituciones por medio de los cuales se establecen los fines y se toman las decisiones que afectan al agua, conforme a una serie de principios establecidos en función de la participación de los interesados y los distintos niveles de administración. En este sentido la gobernanza no incluye las funciones técnicas y prácticas de la gestión rutinaria del agua tales como modelación, predicción, construcción de infraestructuras o determinación de la relación de puestos de trabajo en los organismos de cuenca. Lograr resultados específicos y concretos es el trabajo de la gestión pero no siempre cabe esperar dichos resultados de la gobernanza.

Algunas cualidades, visibles en la gestión, nos permiten reconocer la buena gobernanza en el diseño del sistema, tales como apertura y transparencia, amplia participación, cumplimiento de las nor-



mas, integridad y compromiso ético, responsabilidad y control de la corrupción, organización adecuada a nivel de cuenca e imbricación con la correcta planificación nacional. La buena gobernanza posibilita la participación de todos los interesados en los beneficios del agua, evita el monopolio de las élites dominantes o los poderes territoriales sobre el recurso, y de esa manera previene el colapso y el fracaso institucional que se produce cuando predominan los intereses particulares y se sacrifica el interés general.



El memorándum de entendimiento tajo-segura

Una vez expuesta la parte general, con el resumen de todas las ideas que circulan en los informes sobre gobernanza, ya tenemos una idea muy clara de este concepto, su diferencia con otros, las notas características fundamentales, sus principios rectores e incluso su utilidad práctica. Solo nos queda ver algunos ejemplos concretos para separar los buenos casos de gobernanza y señalarlos de manera que podamos entender la cuestión de forma más perfilada. El primer caso que se puede presentar es el Memorándum de Entendimiento Tajo-Segura. Este acuerdo es un buen caso de gobernanza y cumple con las cualidades que identifican estas prácticas. Veámoslo.

Recordemos que la gobernanza tiene las siguientes características:

1. Se gestiona como un «baile» entre niveles regional, local y estatal.
2. Está en la frontera de sistemas sociales, económicos, jurídicos y técnicos y en ese contexto genera innovación.
3. Tiene más que ver con la gente que con el agua.
4. Está enfocada en los procesos y sólo trae soluciones válidas cuando conecta los procesos con las instituciones.
5. Tiene lugar en los sistemas complejos por lo que debe buscar soluciones a los problemas concretos ya que las fórmulas generales no son válidas en todas las circunstancias.

Pues bien, el Memorándum de Entendimiento Tajo-Segura cumple con todas estas condiciones. Establece cauces para la participación de las regiones interesadas, permite la toma de decisiones de manera científica, participativa y respetando el marco legal que no se suplanta ni se sustituye por esquemas bilaterales, y se centra en trabajos técnicos para dar información altamente cualificada al sistema institucional. Tiene la ventaja de que permite trabajar supliendo las deficiencias y la rigidez de los cauces formales, aunque también presenta el inconveniente de que los partidarios de los formatos tradicionales no ven en el Memorándum un instrumento con fuerza legal².

2. Mediante la aprobación de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación de Impacto Ambiental, se ha dado rango legal a los principales acuerdos alcanzados en el Memorandum de Entendimiento Tajo-Segura. Sin duda este acuerdo es

La principal virtud del Memorándum de Entendimiento T-S es que suple y corrige los defectos del sistema legal. Los usuarios del agua del trasvase no están representados en los órganos de planificación del Tajo, lo que deja fuera del sistema, en la marginación más absoluta, entre otros a los regantes y a las instituciones de las regiones de Valencia y Murcia, que siendo interesados y afectados por las decisiones que se toman en el nivel de planificación están excluidos del sistema legal. Sin embargo, el Memorándum de Entendimiento ofrece una fórmula de participación e integración de estas regiones en dichos niveles de gobernanza, por lo que, aun siendo un mecanismo informal sin la fuerza legal que tienen los órganos de planificación establecidos en la legislación de aguas, cumple y satisface una deficiencia creada en el nivel de planificación. Por este motivo es un buen caso de gobernanza multinivel.

Examen de la gobernanza ante el Tribunal Constitucional

Seguidamente vamos a examinar las aportaciones del Tribunal Constitucional (TC) a la gobernanza del agua en España. Examinaremos tanto el marco general como algunos casos prácticos. Comenzamos con el marco general del sistema, que podemos identificar con el principio de unidad de cuenca, en cuya virtud cuando las aguas discurren íntegramente por el territorio de una Comunidad Autónoma (CA) el poder decisorio es regional, mientras que cuando las aguas están en una cuenca que supera el territorio de una CA el poder decisorio es del Estado. Pues bien, dentro de este sencillo marco de referencia, el TC ha establecido una regla básica para el buen gobierno de este sistema: los estatutos de autonomía no pueden establecer reglas que condicionen el ejercicio del poder que corresponde al Estado.

Junto a esta norma de gobernanza básica, en cuya virtud las regiones no están legitimadas para condicionar el poder estatal sobre el agua, podemos enunciar también una serie de principios de funcionamiento: el agua es un recurso natural que debe gestionarse con arreglo a los criterios reguladores del medio ambiente, con aplicación de los principios de solidaridad, sostenibilidad, cooperación entre regiones y colaboración con el Estado.

Examinemos seguidamente el reparto del poder por cuencas. La idea básica es que el agua es una competencia exclusiva del Estado (poder para legislar y administrar) cuando las aguas discurren por más de una CA (art. 149.1.22 CE). Y por el contrario, si las aguas discurren únicamente por una CA la competencia exclusiva puede ser asumida por la CA.

Ahora bien, para saber si las aguas discurren o no por más de una CA no debemos fijarnos únicamente en el mapa de los ríos principales, o en un cauce fluvial concreto, sino en todo el sistema, incluyendo las aguas subterráneas y los cauces asociados, es decir, la idea de cuenca natural, ya que todas las aguas de la cuenca hidrográfica natural forman un conjunto integrado que debe gestionarse de forma homogénea. En consecuencia, al haberse ligado el reparto del poder por el agua a la idea de cuenca natural y territorio regional, se puede afirmar lo siguiente: en España se ha desechado la idea de que hay un sistema hídrico nacional cuya competencia debe ser exclusiva del Estado.

Sin embargo, este principio de fragmentación del sistema hídrico nacional por cuencas naturales interiores tiene o puede tener en la práctica importantes correcciones. Estas correcciones están formadas por la participación de otras competencias estatales concurrentes con el agua, competencias concurrentes que bien usadas, con voluntad de poder estatal, sin renuncias, pueden rescatar y poner el orden que se necesita para la gestión hídrica a nivel nacional. Las competencias concurrentes con la de aguas sobre el mismo objeto son las siguientes: obras, planificación, dominio público y medio ambiente.

- **Obras hidráulicas.** Las CA pueden asumir competencias (también exclusivas) sobre «proyectos, construcción, explotación de aprovechamientos canales y regadíos» que sean de interés de la CA (148.1.10 CE) lo que se contrapone a la competencia estatal para obras de interés general, y esto implica que puede haber obras de interés general en el territorio de una cuenca autonómica.

un buen ejemplo de colaboración entre el Estado y las Comunidades Autónomas para alcanzar resultados teniendo en cuenta el interés general.

- **Planificación general de la economía.** El Estado tiene la tarea de hacer la planificación general de la economía (149.1.13 CE), lo que incluye la planificación hidrológica nacional, y obliga a que en esta planificación nacional se incluyan los recursos de las cuencas autonómicas.
- **Los bienes del dominio público.** Es competencia estatal el dominio público en general (132 CE), que comprende y abarca al dominio público hidráulico como una de sus especies, lo que incluye también el dominio público de las cuencas regionales.
- **Legislación básica ambiental.** También es competencia exclusiva del Estado el poder para establecer «la legislación básica ambiental» (149.1.23 CE), lo que incluye al agua como recurso natural, regulación básica que entre otras cuestiones debe garantizar los principios de solidaridad y sostenibilidad (art. 45 CE).

Por tanto, la idea de que no existe un sistema hídrico nacional sino un conjunto de sistemas separados por cuencas es una afirmación sin duda cierta a nivel de gestión, pero no a nivel de gobernanza. En el nivel superior de la gobernanza la demarcación territorial de las regiones no es suficiente para dar cuenta del proyecto constitucional para el agua en España. Y es que este proyecto constitucional permite la construcción de un sistema de gobernanza sin fronteras interiores que armonice de forma coherente el entramado institucional, legal y económico que se necesita para la provisión de recursos hídricos a todos los usuarios, para todas las necesidades y en todo el territorio nacional, conforme a los principios constitucionales de gobernanza.

La idea de que no existe un sistema hídrico nacional sino un conjunto de sistemas separados por cuencas es una afirmación sin duda cierta a nivel de gestión, pero no a nivel de gobernanza

El marco general de la gobernanza del agua, con la aplicación del principio general de gestión por cuencas, y las necesarias correcciones derivadas de otros títulos y competencias estatales, nos ha mostrado la posibilidad de un nuevo principio de gobernanza para el agua en España: la necesidad de considerar el sistema hídrico nacional como un conjunto homogéneo. Una vez hecha esta consideración, sin duda controvertida, vamos a analizar seguidamente algunos principios constitucionales de gobernanza para el agua, que además han sido objeto de consideración por la doctrina constitucional a partir de los casos que se han ido presentando a la consideración del propio TC.

Los principios constitucionales con mayor relevancia para la gobernanza del agua en España son los siguientes:

- **Sostenibilidad.** Conforme al principio de sostenibilidad se debe garantizar la gestión racional de los recursos naturales (45 CE), y esa regla de manejo equivale a la gestión sostenible, entendiendo que la gestión o uso racional del agua es aquél que no esquilma las posibilidades de uso de las generaciones futuras sobre los recursos de agua.
- **Solidaridad.** El principio de solidaridad (45.2 CE) es una regla de gobernanza jurídica del agua (y los demás recursos naturales) que obliga a buscar soluciones satisfactorias para todos los intereses en conflicto. La solidaridad es la solución resultante de la justa composición de los intereses en conflicto, conforme al bien común, y se diferencia de la generosidad que es una virtud moral por la que unos renuncian a sus derechos en beneficio de los demás.
- **Interés general.** La solidaridad y la sostenibilidad, manejadas por el Estado conforme al interés general, permiten garantizar el suministro de agua, incluso en tiempos de escasez y sequía, ya que toda la riqueza nacional en sus distintas formas está subordinada al interés general (128.1 CE).

Una vez examinado el marco básico para la gobernanza del agua y sus principios constitucionales, lo que permite hablar de la gestión integrada y sostenible del sistema hídrico nacional, procede examinar otra serie de cuestiones formales y procedimentales que han sido tratadas por la reciente jurisprudencia constitucional y que están conectadas con lo que hemos definido y caracterizado como la gobernanza del agua.



La primera de estas cuestiones es la incorporación de la Directiva Marco del Agua (DMA) al Derecho español por medio de la ley de acompañamiento de los presupuestos en 2003. Ciertamente, de acuerdo con el concepto de gobernanza que hemos manejado, estamos ante una mala práctica. Se trata de un caso de mala gobernanza en el sentido de que en el procedimiento para convertir la Directiva en Ley interna, tratándose de una norma de cabecera del ordenamiento español, debió seguir un trámite en el que se hubiera dado oportunidad al debate parlamentario, a la participación de los órganos consultivos

y a una amplia participación pública. Ya sabemos que la participación es un requisito necesario para validar las prácticas de buena gobernanza en el contexto internacional. Nada de esto se hizo. Sin embargo, el TC no enjuicia esta decisión en términos de gobernanza, y ello por la sencilla razón de que la buena gobernanza no es un canon constitucional, no es un asunto jurídico. Por este motivo, para el TC, guiado únicamente por el formalismo jurídico sin referencias materiales de ninguna clase, es perfectamente válido el procedimiento usado para traer la DMA al derecho interno español (STC 111/2013).

Veamos seguidamente cómo se manejan por el Tribunal Constitucional las posibilidades del principio de solidaridad. Este principio ha sido analizado en las STC 64/2013 y 51/2013 sobre la derogación del trasvase del Ebro. En estas decisiones, el TC, podemos decir que «se escabulle» del principio de solidaridad y afirma que no es su trabajo comprobar si se ha aplicado o no el principio constitucional al caso concreto. Y ello porque la parte actora no ha satisfecho la carga de argumentar en términos constitucionales la efectividad del vicio, de modo que las razones aportadas por la Comunidad Autónoma que recurre la derogación del trasvase del Ebro son razones de mera discrepancia política con la Administración del Estado. Compete al Estado garantizar el principio de solidaridad para asignar los recursos hídricos considerando las variables (sociales, ambientales, técnicas) pero no corresponde al TC sustituir al legislador estatal en esta tarea. No corresponde al TC suplantar el papel del Estado y elegir entre las alternativas que sean legítimas y tengan cabida en la CE. Por tanto, el principio de solidaridad necesita un mayor desarrollo doctrinal, fundamentado en las ideas de gobernanza anteriormente expuestas, para que pueda ser aceptado como portador de cierto contenido que supere los límites de las meras formalidades jurídicas.

El caudal ecológico del Ebro como mala gobernanza

También es relevante para el estudio de la gobernanza del agua en España una referencia al caudal ecológico del río Ebro, que se delimita por pacto bilateral entre el Estado y la CA de Cataluña. La STC 195/2012 ofrece una salida formal para validar esta solución afirmando que esta modalidad no atenta contra la CE porque el contenido del pacto finalmente ha de ser aprobado por el Estado. Sin embargo, la solución dada por el TC ofrece los siguientes inconvenientes en términos de buena gobernanza para el agua:

- No aprecia el choque ni el agravio que la norma del pacto bilateral tiene para el correcto manejo de los intereses que afectan a varias Comunidades Autónomas, ni tampoco aprecia las consecuencias de esta decisión fuera del pleito en el que se toma para el entendimiento del papel del Estado en la gestión de los ríos.
- La posibilidad de que mediante un pacto Estado-Cataluña se pueda establecer el caudal ecológico del tramo final del Ebro deja abierta la opción de que, mediante pactos bilaterales, se pueda fijar y establecer

el caudal ecológico o cualquier otra determinación para cualquier otro tramo de cualquier río, vaciando con ello de contenido el principio de unidad de gestión de la cuenca.

- Mediante un sistema de pactos bilaterales se pueden ir tomando todas las decisiones y entender que esto es correcto ya que el Estado, en un acto final puede aprobar el paquete completo de los acuerdos, aunque sean completamente incompatibles con la coherencia del sistema las medidas parciales a que cada pacto bilateral obligue.

La consecuencia de todo ello es que el pacto bilateral mencionado es un caso de mala gobernanza. La gobernanza del agua como recurso natural se debe regir por el principio de gestión racional y sostenible, de acuerdo con el criterio de la solidaridad o regla de composición colectiva de intereses que afectan a todos los integrantes de la misma cuenca hidrológica, y todo ello únicamente condicionado por el interés general de la Nación.

Y además hay que tener en cuenta que este pacto bilateral para determinar el caudal ecológico del Ebro atenta contra las reglas básicas de gobernanza no sólo por los motivos expuestos, sino porque la gobernanza ya estaba garantizada por las normas generales. Y es que, en efecto, hay que tener en cuenta que, en el cauce formal establecido para la planificación del Ebro, ya se tiene en cuenta la participación de la CA de Cataluña. En consecuencia es en ese foro, en pie de igualdad con el resto de regiones afectadas, donde Cataluña debe mostrar su parecer sobre el caudal ecológico del Ebro, que en todo caso es un tema que debe guardar la debida coherencia en el delta y en el resto de la cuenca para armonizar todos los servicios que el ecosistema del Ebro debe satisfacer. Por este motivo es una mala práctica de gobernanza dejar de lado el procedimiento de participación establecido y buscar un medio paralelo, agravando a los que deben concurrir por el procedimiento común. Y ésta es, además, la diferencia básica que presenta este tema con respecto el Memorandum de Entendimiento del Tajo-Segura, en la medida en que este último viene a corregir el defecto legal de la falta de participación de las regiones de Valencia y Murcia en los órganos para la determinación y ejecución del Plan Hidrológico del Tajo.

Conclusiones y recomendaciones

Una vez que hemos examinado el concepto de gobernanza del agua, sus contenidos principales, sus conexiones con otros conceptos afines y, finalmente, hemos revisado el manejo que se está haciendo de los principios de la gobernanza en el sistema jurídico español, procede que, a modo de conclusión, sentemos algunas afirmaciones.

La gobernanza ayuda a comprender mejor el Derecho de Aguas (DA), porque no da de la realidad una foto fija sino que muestra la dinámica del DA y los conflictos de intereses que debe resolver. El análisis puramente jurídico de las normas no tiene la capacidad explicativa que puede ofrecer el análisis basado en la gobernanza.

En la actualidad el DA ha sufrido una serie de tensiones provocadas por la presión territorial y un pobre entendimiento de la cuestión ambiental. La acción combinada de ambas fuerzas ha erosionado nuestro sistema legal para el agua hasta el punto de ponerlo a las puertas de ser considerado como un modelo fallido. Afortunadamente algunas correcciones muy recientes, aportadas por el TC con motivo de las sentencias recaídas sobre los nuevos estatutos de autonomía, han logrado corregir algunos excesos territoriales, incluyendo la pretendida capacidad regional para poner condiciones al ejercicio de la competencia exclusiva estatal en materia de aguas. No obstante está todavía por lograr una correcta configuración del poder estatal para establecer un sistema hídrico nacional capaz de combinar todas las competencias concurrentes con el agua: medio ambiente, obras de interés general, dominio público hidráulico, y subordinación de toda la riqueza nacional al interés general.

Los principios de gobernanza pueden dar orientaciones para transformar el Derecho de aguas de modo que responda adecuadamente a los problemas de escasez y sequía, cambio climático y tensión territorial. Para ello hay que tener en cuenta que algunos principios de la buena gobernanza son, además, principios jurídicos, de ahí que el trabajo de los juristas sea inexcusable para formular la teoría de la gobernanza de forma correcta.

La gobernanza enseña a compartir los recursos sin dañar a los interesados ni al medio ambiente y a satisfacer las demandas urbanas, industriales y agrícolas, organizando la red de suministros a escala nacional. Todo este potencial

de la buena gobernanza del agua sólo puede ser aplicado tras la creación y consolidación de los estudios de gobernanza en España, en la línea de lo que ocurre en otros países, además el enjuiciamiento de las políticas públicas no puede ser meramente jurídico-formal para que tenga utilidad en la solución de problemas económicos y políticos.

La gobernanza es la guía para la participación de los interesados, la organización administrativa para la gestión integrada del recurso agua y la herramienta más adecuada para propiciar la innovación. Las instituciones y las normas que se ocupan del agua en España pueden fortalecerse e innovarse mediante estudios de gobernanza, con el empleo de las buenas prácticas y las enseñanzas derivadas de los fracasos, para lo que es importante participar en los foros internacionales y en las redes de información sobre esta cuestión.

La fragmentación institucional es un problema en España. Esta evidencia se está mostrando en la actualidad con mayor urgencia que hace años y está siendo denunciada de forma creciente en muchos sectores. La integración, que implica la corrección del poder sobre el agua que no conlleva una centralización absoluta de todas las competencias en el Estado, puede solucionarse por varios medios, por ejemplo con una agencia estatal para el agua. Lo importante es configurar instituciones con capacidad para aunar el poder central y los territoriales y satisfacer todas las demandas de acuerdo con el interés general, teniendo en cuenta los principios constitucionales para la gestión de los recursos naturales, principios que, además, coinciden con las formulaciones básicas para la buena gobernanza del agua contenidas en las recomendaciones internacionales.

Referencias

- Peter Rogers, Alan W. Hall, *Effective Water Governance*, GWP, TEC Background Papers, nº 7, 2003.
- Daron Acemoglu, James A. Robinson, *Why Nations Fail. The Origins of Power, Prosperity and Poverty*, Profile Books, 2012.
- Jonathan Lautze, Sanjiv de Silva, Mark Giordano and Luke Sandford, *Putting the cart before the horse: Water governance and IWRM*, Natural Resources Forum, United Nations, 2011.
- Stephen P. Osborne (ed), *The New Public Governance*, Routledge, 2010.
- Francis Fukuyama, *What is governance?*, *Governance: An International Journal of Policy, Administration and Institutions*, Vol. 26, Nº. 3, July 2013 (pp. 347-368).
- Antonio Martínez Nieto, *El derecho de aguas en España: Claves jurídicas para una gobernanza del agua sin fronteras interiores*, Diario La Ley Nº 7366.
- Michael R. van der Valk, Penelope Keeman (ed), *Principles of good governance at different water governance levels*, IHP-UNESCO, 2011.
- ARLEM (Asamblea Regional y Local Euromediterránea), *Informe de la ARLEM sobre la gestión local del agua en el Mediterráneo*, Agadir 29 enero 2011, F/CDR 61/2011
- Andrew Allan, Patricia Wouters, *What role for water law in the emerging good governance debate?* www.dundee.ac.uk/law/iwlri.
- Michael Rouse, *Institutional Governance and Regulation of Water Services*, IWA, 2007.
- *Water Governance in OECD Countries: A multilevel Approach* (Paris 2011)

Crónica de actualidad. Ahorro y eficiencia energética, interconexiones y redes inteligentes, generación distribuida y autoconsumo, pilares de un futuro 100% renovable

A

<http://www.wwf.es/?27400/WWF-y-la-Fundacin-AXA-demuestran-que-otro-modelo-energetico-es-posible>

http://awsassets.wwf.es/downloads/nuevo_modelo_energetico_wwf_axa.pdf

WWF y la Fundación AXA han presentado el pasado 22 de enero el informe «Hacia un nuevo modelo energético».

«Asegurar el Clima del Futuro» es el objetivo final al que responde el esfuerzo dedicado en elaborar el presente informe, no en vano el sector energético tiene un impacto protagonista en el fenómeno del cambio climático. Para mitigarlo (expone este informe) es necesaria una drástica reducción en sus emisiones de gases de efecto invernadero, y ello pasa por apostar por las energías renovables y por la eficiencia energética.

«El cambio climático –recuerda el informe- es el reto ambiental más grave al que se enfrenta nuestra sociedad. Sin embargo, las acciones que se están realizando para frenarlo no son suficientes, por lo que los fenómenos climáticos extremos que amenazan ecosistemas y poblaciones van en aumento».

Sólo con la implicación generalizada de la sociedad es posible avanzar en una respuesta aceptable a este problema. Y por ello es imprescindible saber trasladar la dimensión del problema y las opciones de acción al conjunto de la ciudadanía. En ese sentido es relevante señalar cómo este informe es fruto de dos años de trabajo de la ONG en colaboración con la Fundación AXA en la campaña «Asegura el clima del futuro», destinada a la sensibilización ciudadana, trabajando al efecto con actores clave y con empresas que apuesten por un modelo energético, sostenible, eficiente y renovable.



El informe «Hacia un nuevo modelo energético. Propuestas de WWF» pone de manifiesto como, pese a las declaraciones de intenciones generalizadas y oficiales al respecto, la realidad muestra un incremento de las emisiones de gases de efecto invernadero del sector energético debido, sobre todo, a la quema de combustibles fósiles.

Siendo una responsabilidad global, no obstante se insiste en el informe en la importancia del liderazgo



singular del ámbito europeo. «Para conseguir este nuevo modelo de desarrollo descarbonizado que permita paliar los efectos de cambio climático, es necesario que los países desarrollados y la Unión Europea reduzcan las emisiones contaminantes entre un 80 y un 95% para 2050 respecto a 1990. Para lograr esta meta, WWF considera que en 2030 tendrían que disminuir dichas emisiones un 55% y haber alcanzado una cobertura energética del 45% con renovables, además de lograr un 40% de eficiencia energética».



Sin embargo, apunta WWF, actualmente la Comisión Europea va a presentar en Bruselas su «nuevo paquete de clima y energía» con los objetivos y estrategia para 2030, en el que «se prevé una escasa ambición respecto a los objetivos de reducción de emisiones, y sin objetivos vinculantes para renovables y ahorro y eficiencia, lo que supone un grave retroceso en cuanto al liderazgo histórico de la UE».

El contenido del informe de WWF hay que entenderlo en su contexto didáctico, pues, como referimos más arriba, se inserta dentro de su campaña de concienciación general «Asegura el Clima del Futuro». En buena medida toma sus consideraciones del informe más detallado que se lanzó en el 2011 por esta organización, *The energy report: 100% renewable energy by 2050*, en el que se analizaba no sólo el sector energético, sino también el del transporte y el industrial a nivel mundial, y en el que se describían los grandes retos energéticos que debe asumir el planeta para combatir el cambio climático.

Dentro de esa finalidad pedagógica, el informe se acompaña de un elemento-web que permite una mejor visualización de la dinámica que se pretende con el nuevo modelo energético propuesto, y ello a través de un juego de simulación on-line, *My Green Energy Planet* (www.mygreenenergyplanet.es). Durante las partidas se comprueba cómo se puede hacer una transición del modelo energético actual con fuentes convencionales a uno sostenible y limpio, basado en el equilibrio entre consumo y generación eléctrica con fuentes renovables.



Destacamos del Informe:

- Su descripción de las características generales del actual modelo energético español, comúnmente percibido como insatisfactorio e insostenible, aun reconociéndose en él indudables elementos positivos al mismo tiempo.
- La reseña de algunas grandes tendencias globales y europeas que son imprescindible conocer para obtener una respuesta concienciada de los usuarios.

- Una perspectiva crítica con las orientaciones de las actuales políticas públicas en la materia.
- El bosquejo del horizonte de oportunidad en términos de inversiones en energías renovables y en eficiencia energética (en relación a la experiencia nacional y a las previsiones globales).
- Un cuadro comparativo a grandes rasgos, a modo de conclusión de todo lo anterior, entre el modelo actual y el modelo propuesto en el horizonte 2050, con referencia a las barreras a la evolución deseable.
- El anexo sobre el actual mercado energético (sistema de fijación de precios, actores, déficit de tarifa).

Pasamos a reseñar algunos de los pasajes más interesantes de estos contenidos.

Características del modelo energético español:

1. Alta dependencia energética: «Nuestro país importa casi la totalidad de su consumo energético de gas y petróleo, y nuestra dependencia energética en hidrocarburos es de las más altas de Europa. En España, en 2012, importamos el 4,5% del PIB en hidrocarburos, más de 45.000 millones de euros».
2. Consumo energético: «La evolución del consumo en España se ha desarrollado de la siguiente manera:
 - Crecimiento del consumo de gas natural en el sector residencial. El industrial también ha aumentado su demanda de gas, y los ciclos combinados, utilizados como back up o energía de respaldo a las energías renovables no gestionables (eólica, principalmente), han crecido en su aportación al mix eléctrico.
 - Incremento de las energías renovables, sobre todo eólica, termosolar y biomasa.
 - Importante aumento del consumo de carbón autóctono.
 - Aumento de las emisiones totales de CO₂. España es uno de los países industrializados que más ha aumentado las emisiones de GEI respecto a 1990, con un incremento medio del 24,5% en 2008-2012. Esta cifra sobrepasa el compromiso fijado por el Protocolo de Kioto de no aumentar más del 15% en dicho periodo. »
3. Mix eléctrico: «La cobertura de la demanda eléctrica en 2013 en el Sistema Eléctrico Peninsular: el 21,3% cubierto con energía nuclear, el 20,4% con energía eólica, el 14,9% con centrales térmicas de carbón, el 12,7% con energía hidráulica, el 9,4% con ciclos combinados de gas natural, y el resto, el 21,1%, fue cubierto por un conjunto de energías renovables, residuos y cogeneración».

Tendencias energéticas globales:

Evolución de la demanda global agregada: «La Agencia Internacional de la Energía, en su informe World Energy Outlook, prevé un incremento de la demanda primaria a nivel mundial de un 55% entre 2005 y 2030, con una tasa promedio del 1,8%. Este crecimiento será más acusado en Brasil, Rusia, India y China (BRIC), lo que formula grandes retos y amenaza la seguridad energética mundial. Este incremento en la cuota de demanda se explica por el aumento de población y urbanización.

Desde 1980 los países de la OCDE consumen cerca del 50% de la energía primaria a nivel mundial. En 2010, EE.UU. consumió el 26,23%, Europa, el 21,47% y China, el 17,58%.

Las tendencias globales en materia energética también afectan al desarrollo actual del modelo español.»

Evolución de los precios del petróleo: «Los dos últimos años han registrado constantes subidas del precio del petróleo a consecuencia de la primavera árabe que se inició en Túnez en 2011 y el embargo de crudo a Irán en 2012. El resultado es que la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP) alcanzó en 2012 su máximo histórico de ingresos desde la primera crisis del petróleo de 1973. En 2013 el precio del barril de crudo ha subido un 10,5% y ha llegado a 111 dólares, con tendencia a crecer hasta 150 dólares.

Debemos recordar que cada subida de 10 puntos del precio del petróleo supone hasta 6.000 millones de euros más de coste de las importaciones energéticas y graves desviaciones del déficit público y de la inflación.»

El panorama europeo:

«En Europa el consumo está dominado por los combustibles fósiles (80% del total), de los que el 60% del petróleo y el 26% del gas son importados. La dependencia energética de la UE27 es del 54%. En países como Italia, Portugal y España asciende al 80%.

El consumo de la energía primaria en Europa está liderado por el petróleo (37%), seguido del gas natural (24%), carbón, turba y lignito (17%), energía nuclear (14%) y renovables (7%). Si analizamos este consumo por sectores, el transporte es el primer consumidor de energía primaria, seguido de la industria y de los hogares. El mix ha evolucionado con una fuerte subida del consumo de gas, una disminución del carbón y un importante aumento de las energías renovables.»

«La Comisión Europea ha promovido diferentes medidas para impulsar la seguridad energética en Europa y la disminución de GEI a través del Paquete de Medidas de Clima y Energía, que se resume en los objetivos 20-20-20. El primer objetivo busca reducir las emisiones de CO₂ para 2020 un 20%; el segundo pretende que el 20% del consumo total de energía en 2020 sea suministrado por energías renovables; y el tercero intenta que se reduzca el 20% el consumo total de energía para 2020.»

Cuestionamiento de la orientación política actual:

«En la actualidad la política del Gobierno en materia energética está apostando por:

- Aumentar las importaciones de los combustibles fósiles que afecta a nuestra balanza comercial, puesto que los precios internacionales de estos combustibles están en alza. Todo ello aumenta nuestra dependencia energética exterior y también el riesgo respecto a la seguridad de suministro.
- Dar subvenciones al carbón nacional, debido al Real Decreto de ayuda al carbón.
- Ampliar la vida útil de las centrales nucleares. El Decreto sobre la gestión de los residuos radiactivos de la nueva reforma energética permite la prórroga del permiso de explotación a cualquier central nuclear, siempre que el cese de la actividad no esté motivado por razones de seguridad. Para ello, se crea la figura del cese temporal de actividad durante un año, en el que volverá a solicitar la renovación del permiso de explotación.
- Reformar el sector eléctrico, iniciado con la aprobación del Real Decreto Ley 9/2013, de 12 de julio, por el que se adoptan medidas urgentes para garantizar la estabilidad financiera del sistema eléctrico, que modifica la Ley 54/1997 del Sector Eléctrico, crea un Proyecto de Ley del Sector Eléctrico y desarrolla la Orden de Peajes, tres Órdenes Ministeriales y siete Reales Decretos (como el que regula la actividad de producción de energía eléctrica a partir de fuentes renovables, cogeneración y residuos, o el que establece la regulación de las condiciones administrativas, técnicas y económicas de las modalidades de suministro y de producción de energía eléctrica con autoconsumo). Las propuestas de la reforma energética van en dirección contraria a los principios de las directivas europeas de fomento de las energías renovables y la eficiencia energética. Esto dificultará un cambio de modelo energético.»

Horizonte de inversiones:

Con respecto a las inversiones en energías renovables, «la Agencia Internacional de la Energía, que estima que, en tres años, las fuentes renovables crecerán un 40% en todo el mundo y serán la segunda fuente de generación eléctrica, por encima del gas y por debajo del carbón. España no debería ir a contracorriente de lo que marca la tendencia energética mundial.»

«Es importante destacar la trascendencia del sector de las energías renovables en cuanto a motor de la economía española: en 2008 supuso el 0,5% del PIB. Según datos de la Asociación de Productores de Energías Renovables (APPA), la contribución total del sector al PIB español en 2010 fue del 0,94%, aproximadamente diez mil millones de euros.»

«Sin embargo, los recientes cambios normativos y la nueva reforma energética han creado desconfianza e inseguridad regulatoria de los agentes, frenando el mercado de las energías renovables en España. Mientras que en China en 2012 las inversiones aumentaron un 20%, en Japón un 75% y en Australia un 40%, en España las inversiones en renovables disminuyeron en un 68%.

El presente y el futuro de las energías renovables requerirán un gran aumento de las inversiones, con el objetivo prioritario de alcanzar mejores niveles de productividad y paridad de red. La Agencia Internacional de la Energía estima que para acercarse a los escenarios previstos serán necesarias unas inversiones de 5.500.000 millones de dólares (expresado en dólares de 2007) entre 2007-2030, la mayor parte dedicada a la producción de electricidad renovable. Además, la gran mayoría de las inversiones tendrán lugar en los países de la OCDE.»

Inversiones en ahorro y eficiencia energética:

«En materia de eficiencia energética es muy importante reducir el consumo energético de los sectores difusos (transporte y edificación), ya que representan el 65% de la energía final en España y emiten dos terceras partes de las emisiones de CO₂. Esta reducción no solo dotará al sistema energético español de una mayor estabilidad, sino que contribuirá a la independencia de España de los combustibles fósiles y a que el país consiga el objetivo del 20% de ahorro y eficiencia energética de la Unión Europea para el año 2020.

Estas políticas tienen que integrar una ambiciosa transposición de la Directiva 27/2012/UE, relativa a la eficiencia energética, y conseguir el impulso de la rehabilitación energética de los edificios de manera que España pueda llegar a la rehabilitación de 400.000 viviendas al año, lo que mejorará la calidad de vida de millones de ciudadanos y podría generar 150.000 puestos de trabajo desde ahora hasta el año 2020.»



A

Smart Rural. Futuro sostenible del medio rural: garantía para el país

Por la gestión de los comunes en el mundo rural

Parte II¹

FERNANDO PRIETO

¿Un futuro sostenible en el medio rural? Oportunidades para el futuro

Gestión inteligente del territorio: el enfoque de los procesos

Es evidente que existe una gran diversidad de situaciones en el medio rural. Por ello, es necesaria una gran especialización en las soluciones que, como señala OCDE, permite la explotación de economías de escala y la diferenciación de la creación de valor económico. La especialización inteligente es un marco de políticas que combina industrial, la innovación y las políticas educativas (incluyendo su diseño, ejecución y evaluación), a fin de promover nuevas oportunidades de crecimiento basadas en la innovación y el conocimiento. Así pues, el enfoque de especialización inteligente tiene como objetivo apoyar estrategias de crecimiento económico basadas en la innovación en los diferentes niveles de gobierno y la formulación de políticas sobre la base de:

- Un gasto más eficaz de los recursos públicos, concentrándose en ciertos ámbitos del conocimiento o experiencia.
- La creación de sinergias entre los mecanismos de apoyo público a la i+d y la innovación, la promoción industrial y de formación.
- La eliminación de la fragmentación y la duplicación de las intervenciones políticas que pueden resultar en una pérdida de recursos públicos.
- La identificación de los dominios más fuertes o prometedoras para la iniciativa empresarial y el crecimiento a través de un cuidadoso análisis de las capacidades existentes, los recursos, las competencias, las ventajas competitivas de una ciudad, región o país.
- Mecanismos que permitan el desarrollo estratégico basado en las interacciones de múltiples facetas y multi-gobierno.

1. Éste es el segundo artículo de una serie de dos en los que analizamos el pasado, presente y futuro del mundo rural. Así, en el pasado número de la revista se publicó la primera parte dedicada a las soluciones inteligentes adoptadas en el pasado y a la destrucción masiva actual del tejido local.



- Cartografía y evaluación comparativa de clúster, que incluye el análisis del papel y la influencia de los actores clave.
- Sistemas de seguimiento y evaluación basada en la evidencia para seleccionar las áreas de conocimiento y proyectos de innovación.

En la reciente *9th OECD Rural Development Policy Conference* se lanzó la interesante publicación *Rural-Urban partnerships: an integrated approach to economic development*. Se lanzaron los temas de la agenda, subrayándose el gran interés y preocupación que suscita en casi todos los gobiernos: las asociaciones urbano-rurales en la acción, cómo promover el crecimiento en áreas remotas e internas y definir

los factores críticos para las asociaciones rurales y urbanas en las áreas metropolitanas.

Las sesiones trataron sobre las siguientes áreas:

- Sesión I. El fomento y apoyo a las asociaciones urbano-rurales: aspectos clave para su consideración.
- Sesión II. ¿Cómo el tamaño de la ciudad cambia la dinámica de la asociación?
- Sesión III. Asociaciones urbano-rurales: lecciones desde el terreno.
- Sesión IV. Rural y la planificación urbana para promover una mayor cooperación.
- Sesión V. Recapitulación y camino a seguir: un marco de acción.

Una de las principales preocupaciones es definir la integración entre las zonas urbanas y rurales, y cómo su complementariedad es importante para el rendimiento socio-económico. El marco es siempre cambiante para comprender las relaciones entre las zonas urbanas y rurales. El uso de asociaciones urbano-rurales puede ser vital para permitir la cooperación rural-urbana. Es fundamental el uso de diferentes enfoques de gobernanza para la gestión de las relaciones urbano-rurales son identificados y discutidos.

Algunos de los ejes claves para el futuro son los siguientes:

La energía es uno de los ejes donde se puede visualizar el papel clave del medio rural en la faceta de aprovisionamiento para el conjunto de la sociedad. Actualmente la energía eólica ya provee al conjunto de la sociedad y podría ser la avanzadilla del modelo de energía distribuida y autoconsumo. Se puede complementar con la solar fotovoltaica y en algunos casos con la biomasa producida de una manera sostenible con criterios científicos e incluso con la pequeña hidroeléctrica, siempre que se hagan estudios muy cuidadosos de sus efectos ambientales. Actualmente las redes presentan elevadas pérdidas y la producción de energía local es evidente que supondría un fuerte ahorro en combustibles fósiles importados, en impactos ambientales inherentes a cada tipo de producción de energía se limites, tales como emisiones de CO₂, residuos nucleares, impactos por la realización y gestión de la energía hidroeléctrica, y en el resto de impactos producidos por el conjunto de la generación de energía.

De esta forma, se inicia también el proceso para que los ciudadanos o los ayuntamientos sean los que gestionen su propia energía. Se inicia un proceso de gobernanza en la generación y gestión de la

energía que puede redundar en una gestión de la demanda verdaderamente inteligente. Así, los procesos de ahorro se pueden ver implementados así como medidas de eficiencia energética, etcétera. Actualmente las corporaciones locales presentan un elevado grado de endeudamiento y precisamente ésta es una de las partidas de este endeudamiento con las compañías eléctricas. Estos procesos serían el inicio de una autogestión de la energía que redundaría en el ahorro de las arcas municipales. Este modelo de energía distribuida sería muy interesante que fuera liderado por la propia FEMP y no tanto por particulares, que en muchas ocasiones no tienen el poder necesario para negociar con grandes empresas eléctricas.

Más de 10.000 cooperativas rurales se transformaron en cooperativas de energía, con 20 millones de socios detrás en Alemania

En el artículo² se comenta el caso de «miles de cooperativas rurales convertidas en cooperativas de energía. Tiene mucho más sentido que donde existen abundantes recursos energéticos, desde residuos orgánicos –para usarlos como biomasa–, hasta pequeña hidráulica, pasando por el sol y el viento, se busque inteligencia para favorecer la transición energética. Más de 10.000 cooperativas rurales se transformaron en cooperativas de energía, con 20 millones de socios detrás en Alemania. Christian Hay mostraba no sólo el mapa alemán, también cómo Francia recupera los servicios energéticos. Tiene proyectos conjuntos con Andreas Rüdinger, IDDRI, en el marco de cooperación reformada en materia de transición energética».

Este proceso presenta por supuesto retos de gestión, de gobernanza, de soluciones adaptadas a diferentes condiciones ecológicas, económicas y sociales, pero es indudable que el futuro va en este sentido.

Existencia de recursos públicos a disposición de todos

Ignacio Pérez-Soba Diez del Corral, señala como una de las claves en el medio rural español, la **existencia de comunes** tales como los contenidos en el catálogo de los montes públicos.

El Plan Forestal Español 2003-2033 (Dirección General de Conservación de la Naturaleza, 2002), como la Estrategia Forestal Española aprobada por la Conferencia Sectorial de Medio Ambiente, loan el CMUP. Sin embargo, el Plan no vuelve a hablar del Catálogo, y la Estrategia se limita a señalar la necesidad de coordinar la llevanza del Catálogo entre las Comunidades Autónomas y la Administración del Estado, así como la urgencia de catalogar los montes propios de la Administración Forestal. Omite, en cambio, cualquier referencia al impulso de nuevas declaraciones de montes municipales, y alude solo elípticamente (p. 116, apartado 3.1.5.2.1) a la necesidad de actualizar y llevar al día todos los Catálogos provinciales como adecuados registros públicos.

No obstante, más que estos silencios o carencias, el principal problema que hallamos en el ámbito nacional para que el CMUP mantenga e incremente su fundamental papel jurídico en la defensa de los montes públicos españoles es el gran desconocimiento que la opinión pública tiene del Catálogo, y en general de la figura del monte de utilidad pública, lo que a su vez conlleva que la clase política, con frecuencia, ignore, olvide o incluso desprecie a ambos. Es una lástima que la figura legal que da una mayor protección legal al territorio y a la naturaleza siga siendo hoy una desconocida para muchos, incluso entre algunos profesionales del Derecho. Solo así se explican recientes propuestas de venta de montes de utilidad pública, propuestas que repiten punto por punto los gravísimos errores de las desamortizaciones decimonónicas, demostrando con ello que no se han aprendido las lecciones del pasado. Por otra parte, la confusión o incluso el retroceso que la Ley de Montes nacional de 2003 ha introducido en lo que se refiere al Catálogo de Montes de Utilidad Pública, como hemos criticado antes, no es el mejor marco normativo para este patrimonio tan valioso.

2. <http://www.revistaambienta.es/WebAmbienta/marm/Dinamicas/secciones/articulos/Gsal.htm>

Dilemas y perspectivas en la gestión de los patrimonios territoriales públicos. Antonio Gómez Sal. Catedrático de Ecología. Universidad de Alcalá



Por otra parte, queremos dejar constancia de nuestra opinión, que pese a lo meritorio de los esfuerzos de ampliación del CMUP hechos desde 1901, el Catálogo sigue siendo un proyecto abierto, una aspiración inacabada, que por tanto aún debiera tener una fuerte vocación expansiva. En efecto: por un lado, sigue habiendo muchos montes municipales no catalogados que tienen valores forestales y ecológicos suficientes para su inclusión en el CMUP, y que se beneficiarían de la fuerte protección legal y de la adecuada gestión forestal que ese Catálogo ofrece; y en segundo lugar, hay que recordar que la muy activa labor de compra de montes desarrollada por la Administración Forestal queda aún sin completar, siendo la actual una excelente época (a causa de la caída del valor del

suelo forestal) para que la Administración recupere para su tutela y gestión montes que jamás debieron salir de sus manos. Quedan, pues, abiertos esos caminos para que el CMUP continúe creciendo.

El Catálogo de Montes de Utilidad Pública tiene mucho pasado; pero ha de tener también mucho futuro

Es de confiar en que la extrema importancia de los valores de todo tipo (forestales, ambientales, ecológicos, culturales) que atesoran los montes públicos, sea argumento suficiente para respaldar esa labor de ampliación y defensa del Catálogo de Montes de Utilidad Pública, de modo que se conserve dignamente y se mejore el patrimonio que se salvó de la destrucción, como hemos visto, gracias al valor y al sacrificio de personas cuyo legado no debiera caer dilapidarse.

En conclusión, y como cierre de este trabajo, repetimos las palabras que ya escribíamos hace unos años (Pérez-Soba, 2008, pp. 123 y 127): el Catálogo de Montes de Utilidad Pública tiene mucho pasado; pero ha de tener también mucho futuro.

Funcionalidad de los ecosistemas

La gestión sostenible del territorio implica localizar cada uso de suelo en la localización más apta para el mismo de acuerdo a criterios de sostenibilidad global. De esta localización dependerán el sistema de poblamiento, las infraestructuras, el sistema de transporte, las superficies protegidas, etc. Un territorio sosteniblemente gestionado permitirá un soporte adecuado a las actividades económicas, un transporte sostenible, una buena calidad ambiental, una adecuada calidad paisajística, el mantenimiento de la biodiversidad, de las actividades y formas de doblamiento que lo hacen posible, y en definitiva de una calidad de vida sostenible de los ciudadanos.

Se puede pensar en la entrada en una nueva fase en la que se insiste más en la existencia de determinados procesos ligados a la gestión tradicional de territorio. Estos procesos han estado siempre ahí, pero casi siempre no han estado apropiadamente protegidos, donde la conservación debe centrarse en la funcionalidad de los procesos ecológicos y la gestión racional de los ecosistemas y no tanto por límites administrativos.

Por otra parte, además de la existencia de este catálogo de montes públicos, son de gran importancia los corredores y la creación de una malla o una red que intercomunique los espacios ya protegidos y otros no protegidos. Las riberas de los ríos, las cañadas, las zonas sin edificar, las zonas húmedas, estén o no protegidas, los bosques maduros, la costa o las cumbres de las montañas pueden configurar así una red que puede complementar las ya existentes y determinar una red de zonas más explotadas y otras zonas menos explotadas. Esta fase incluiría una gran parte de los ecosistemas forestales y una buena parte de los ecosistemas

Además de la existencia de este catálogo de montes públicos, son de gran importancia los corredores y la creación de una malla o una red que intercomunique los espacios ya protegidos y otros no protegidos

- Costa sin construir.
- Bosques de elevado grado de naturalidad, como robledales, hayedos, encinares, pinares viejos...
- Setos, sotos, elementos singulares del paisaje.
- Zonas de recarga de acuíferos.
- Glaciares, playas, dunas.
- Zonas importantes para las especies, como zonas de campeo, de nidificación, etc.
- Zonas de elevada diversidad.

agrarios y probablemente el total de las zonas húmedas de España. Esta fase incluiría una gran parte de los ecosistemas forestales, una buena parte de los ecosistemas agrarios y probablemente el total de las zonas húmedas de España.

Algunos de los **ecosistemas a proteger**, independientemente de si están o no en la Red Natura, son los siguientes:

- Zonas húmedas, turberas...
- Bosques de galería y riberas de ríos.
- Zonas de alta montaña.
- Zonas con riesgo de erosión.

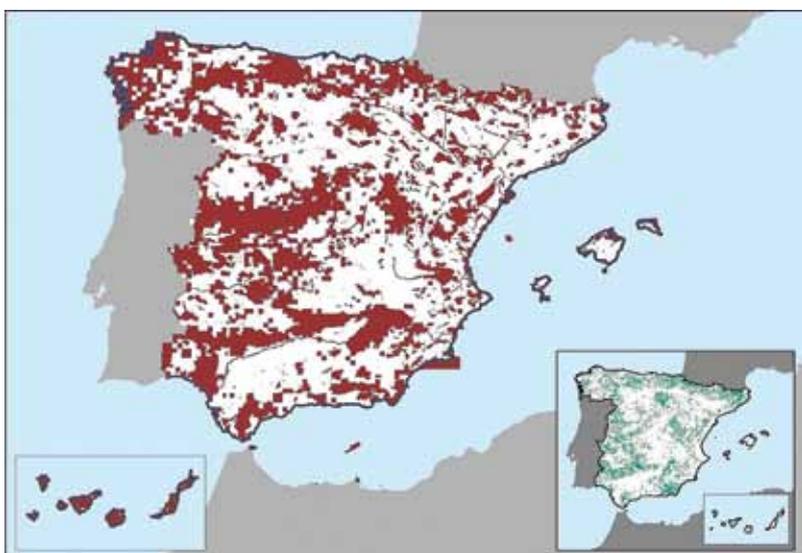


Figura 1. Mapa de infraestructuras naturales de España: zonas protegidas por Comunidad Autónoma y Estado, Red Natura, riberas, costas, zonas con ecosistemas forestales y agrarios importantes para la conservación y zonas de alta diversidad biológica.

La inclusión de la variable biodiversidad en las diferentes políticas públicas y en los proyectos privados puede ser un gran activo de España para este nuevo siglo que marque la diferencia con otros países de nuestro entorno, especialmente en un escenario de cambio climático. El mantenimiento de la biodiversidad es esencial para conservar la funcionalidad y los procesos de los ecosistemas en un estado aceptable.

Es necesario el cuantificar la biodiversidad en sus diferentes componentes (especies, espacios y procesos) para poder realizar un correcto diagnóstico de la misma y una descripción de los principales retos que se plantean para la conservación de la biodiversidad en un determinado territorio.



La biodiversidad deberá valorarse por la sociedad, considerando en todo momento los bienes y servicios ambientales asociados a diferentes niveles de biodiversidad –en numerosas ocasiones intangibles e irremplazables–.

Las políticas sectoriales (agrarias, forestales, urbanísticas, etcétera) deberán incluir en su planificación la conservación de la diversidad biológica y sus diferentes componentes. Para lograr con éxito una correcta planificación del territorio, se debe evaluar el estado de la cuestión desde el gobierno central, impulsándolo de una forma coordinada y evaluable.

Se podría pensar en un futuro sostenible en el medio rural incidiendo en la importancia del enfoque de los procesos, e insistiendo en la funcionalidad de los

ecosistemas e infraestructuras naturales que son esenciales para el conjunto de la población.

La Ley 45/2007 de Desarrollo Sostenible del Medio Rural fomenta, en este sentido, la gestión sostenible del agua y el suelo, la protección y el mantenimiento de la biodiversidad, mediante una adecuada gestión agraria y forestal. La Ley de Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, que sustituye a la Ley 4/1989, también es muy significativa en este aspecto. En su preámbulo señala que el patrimonio natural y la biodiversidad desempeñan una función social relevante por su estrecha vinculación con la salud y el bienestar de las personas, otorgando así un papel crucial a la biodiversidad.

El escenario tendencial indica que si se mantienen estas tendencias en el tiempo pueden derivarse riesgos para el futuro, que determinarán un escenario crecientemente:

- Insostenible desde el punto de vista ambiental.
- Ineficiente desde el punto de vista productivo.
- Insolidario desde el punto de vista social.

La visualización de este escenario lleva a plantear la necesidad de nuevos rumbos en la ordenación del valioso patrimonio territorial disponible, utilizando los adecuados sistemas de planificación y participación social. Es posible diseñar diversos escenarios alternativos para analizar los cambios posibles en la ocupación del suelo en España, es decir las variaciones en las áreas urbanas, en las zonas agrícolas, los pastizales, las áreas de bosques y las tierras abandonadas.

Los escenarios elaborados ofrecen paisajes muy distintos en las proporciones de áreas urbanas, zonas rurales, agrícolas y forestales. Estos posibles escenarios tienen implicaciones sobre la biodiversidad. Una expansión urbana puede suponer un incremento en la contaminación, acompañado de una intensificación agrícola y pérdida de áreas de agricultura extensiva.

Nuevos enfoques a considerar en la gestión de la biodiversidad

A continuación se enumeran algunas herramientas que será necesario utilizar en los próximos años para llegar al deseado objetivo de conservar y mejorar la biodiversidad en España:

- Actuaciones en cada municipio por la biodiversidad.

- Asociación de marcas y productos ecológicos a espacios protegidos.
- Mantenimiento de la gestión tradicional para conservar los flujos de energía y ciclos de materiales.
- Criterios de planificación supramunicipal.
- Custodia del territorio.
- Pago por servicios ambientales.

Los principales retos respecto al futuro tienen que ver con la integración de la variable diversidad en las políticas de infraestructuras, en los sectores productivos, la política urbanística, la de transporte y, en definitiva, con la planificación de una forma preventiva y con la restauración en una fase posterior. La falta de gestión tradicional en el territorio es un grave problema que habrá que resolver de una forma clara en los próximos años si queremos mantener los ecosistemas en el estado actual. Paisajes rurales como los policultivos atlánticos, las terrazas mediterráneas, las huertas tradicionales, las dehesas, todos los ecosistemas que se pastorean, etcétera, necesitan esa gestión tradicional y, si se detiene, los ecosistemas tienden hacia estadios inestables que muchas veces producen efectos indeseados como matorralización, incendios...

La falta de gestión tradicional en el territorio es un grave problema que habrá que resolver de una forma clara en los próximos años si queremos mantener los ecosistemas en el estado actual

El cambio climático es otro gran reto que va a afectar en los próximos decenios de una forma determinante en la diversidad en España y para el que será necesario tomar las medidas necesarias para adaptarse al mismo y prevenir los posibles impactos antes de que sucedan.

La gestión sostenible del agua y el suelo, la protección y el mantenimiento de la biodiversidad, mediante una adecuada gestión agraria y forestal y el patrimonio natural desempeñan una función social relevante por su estrecha vinculación con la salud y el bienestar de las personas, otorgando así un papel crucial a la biodiversidad.

Algunos procesos como el aumento de la superficie artificial (las zonas urbanas, industriales, infraestructuras) son irreversibles en la mayoría de las situaciones y en ocasiones como en la ocupación de zonas agrarias fértiles o en la costa, pueden dilapidar en tan solo

unos años un bien común que no solo pertenece a una generación.

Una ocupación del suelo inteligente y sostenible para el siglo XXI implica que se protejan los recursos naturales, que se potencien o mantengan actividades tradicionales que fijen población, que no se construya en primera línea de costa, que se mantengan los paisajes tradicionales, etcétera.

También implica que el crecimiento de las ciudades se atempere a la previa planificación de los servicios, al ritmo de crecimiento de las poblaciones, que se potencie la pluri o multacentralidad buscando minimizar la distancia entre la residencia y el trabajo, que haya una buena calidad del aire, etcétera, que se persiga una calidad de vida sostenible. Esta razonable ocupación del territorio estará en la base de una adecuada salud de la población y una economía sostenible.

Conclusiones y recomendaciones

Las políticas rurales deben basarse en la adecuación de los objetivos de las sectoriales: agrarias, forestales, urbanísticas, etcétera, y deberán incluir en su planificación la conservación de la diversidad biológica y los servicios de los ecosistemas que proveen a toda la sociedad. Para lograr con éxito una correcta planificación del territorio, se debe evaluar el estado de la cuestión, impulsándolo de una forma coor-

Una ocupación del suelo inteligente implica que el crecimiento de las ciudades se atempere a la previa planificación de los servicios

dinada y evaluable. Es mucho más razonable invertir en la conservación de estos ecosistemas que realizan una serie de funciones vitales para la sociedad que, por ejemplo, en infraestructuras que no llevan a ningún sitio.

La energía es un vector que puede ser clave tanto desde el punto de la producción para el conjunto de la sociedad como desde el punto de vista de energía distribuida y el autoabastecimiento. Además, puede generar procesos de gobernanza donde se prime la gestión de la demanda con múltiples ahorros para el sistema y mejora de los efectos ambientales.

El mantenimiento y gestión de lo público es vital para el funcionamiento de los ecosistemas. Así ejemplos de propiedades comunales o de los montes de utilidad pública son claves para la sostenibilidad en el medio rural en el futuro.

Existe una gran diversidad que debe de ser tratada y analizada con enfoques y variables diferentes en todo el territorio.

Las políticas agrarias, forestales, urbanísticas, de transportes, infraestructuras, etcétera, tendrán que tener en cuenta cada vez más el espacio rural.

El mantenimiento de la biodiversidad es esencial para tender hacia la sostenibilidad del desarrollo y poder mantener la funcionalidad y los procesos de los ecosistemas en un estado aceptable.

Es necesario el cuantificar la biodiversidad en sus diferentes componentes para poder realizar un buen diagnóstico de la misma y poder realizar una buena descripción de los principales retos que se plantean para la conservación de la misma. La biodiversidad deberá ser puesta en valor y explicarse a la sociedad las ventajas de tener elevados valores de biodiversidad.

Una disminución de los ecosistemas que albergan mayor biodiversidad implica una pérdida de servicios ambientales. El incremento de las superficies artificiales y de las zonas agrarias intensivas determina una pérdida de diversidad. En el caso de superficies artificiales, el proceso es prácticamente irreversible. Como consecuencia se observa una disminución de los servicios ambientales en el pasado reciente en España.

La necesidad de un marco muy estable, tanto de precios de los productos como de normativas dificulta marcos de referencia estables para la organización de los campesinos, que han perdido protagonismo, formas organizativas y recursos³.

La inclusión de la variable biodiversidad en las diferentes políticas públicas y en los proyectos privados es un gran activo de España en este nuevo siglo, que marque la diferencia con otros países de nuestro entorno, especialmente frente al posible escenario de cambio climático al que nos va a afectar.

La falta de información, unida a la falta de visión a medio y largo plazo han permitido estas tendencias insostenibles en el medio rural español.

Es evidente la necesidad de cambiar de rumbo radicalmente si se pretende tender hacia un escenario más seguro y sostenible para todos. Un cambio en el modelo productivo y un cambio hacia una economía sostenible implican que nunca más vuelvan a suceder cambios tan rápidos y tan insostenibles como los aquí registrados, y que a partir de ahora debamos valorar el suelo como un recurso escaso, valioso e insustituible que hay que gestionar sin despilfarrar y con mucha inteligencia.

3. <http://www.revistaambienta.es/WebAmbienta/marm/Dinamicas/secciones/articulos/Gsal.htm>

Dilemas y perspectivas en la gestión de los patrimonios territoriales públicos. Antonio Gómez Sal. Catedrático de Ecología. Universidad de Alcalá

Algunas de las iniciativas que se podrían tomar respecto al medio rural, en su aspecto más mediático para visualizarse por parte de la sociedad podría ser realizar una red de **municipios rurales inteligentes**, por equiparación a la red de ciudades inteligentes que incluye ciudades de gran tamaño.

1. Dentro de este esquema, podrían establecerse intercambios de buenas prácticas, de mantenimiento de los ecosistemas, de conservación de la biodiversidad y de prácticas ancestrales.
2. Los aspectos de medio ambiente, uso de agua, calidad de las aguas, gestión adecuada de los residuos, de los bosques, buscando que estuvieran certificados o tuvieran una gestión sostenible.
3. La apuesta incluirá, como eje fundamental, la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos, y por supuesto el desarrollo y la utilización de las nuevas tecnologías, con acceso a internet, uso de wifi, etcétera, aquí se pueden desarrollar apps que pueden hacer la vida más fácil a los ciudadanos de estos territorios, desde aspectos de biodiversidad, fenología de las especies, meteorología...
4. Los Sistemas Ingeniosos del Patrimonio Agrícola Mundial⁴, que se consideran legado de la humanidad, podrían ser un ejemplo a considerar en estos municipios.
5. Un legado para el futuro. El tema del turismo también tendría que ser relanzado, si bien con características de sostenibilidad, así como otros productos de economía local, como los ya existentes de marcas de productos tradicionales o productos alimenticios relacionados con la conservación de ecosistemas concretos... El jamón producido de una forma extensiva con razas locales es un ejemplo de éxito calor en este tema y que deja un gran valor añadido y contribuye al mantenimiento del ecosistema de la dehesa.
6. Los temas de gobernanza, rendición de cuentas y evaluación de políticas, también tendrían que tener un diseño específico.
7. Los aspectos de producción de energía, autoabastecimiento y energía distribuida serían otro de los aspectos fundamentales a tener en cuenta en esta futura red de municipios. Por supuesto la red fotovoltaica sería clave en esta apuesta, pero también la micro eólica, biomasa con estudios previos científicos que lo aprueben en zonas que lo permitan, etcétera.

Referencias

- ABREU Y PIDAL, José María de, 1975. *El medio natural en la planificación del desarrollo*. ICONA, Monografía n.º 14, Madrid, 367 pp.
- BAUER MANDERSCHIED, Eric, 1991. *Los montes de España en la historia*. Ministerio de Agricultura y Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Montes, Madrid, 2ª edición, 613 pp.
- CEBALLOS Y FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, Luis y XIMÉNEZ DE EMBÚN
- CDB, 1992. *Convenio sobre Diversidad Biológica*, Doc. UNEP/CBD/94/1 Rio de Janeiro, Brasil
- CONSTANZA, (1997) RALPH D'ARGE, RUDOLF DE GROOT, STEPHEN FARBERK, MONICA GRASSO, BRUCE HANNON, KARIN LIMBURG, SHAHID NAEEM, ROBERT V. O'NEILL, JOSE PARUELO, ROBERT G. RASKIN, PAUL SUTTON, & MARJAN VAN DEN BELT. (1997). *The value of the world's ecosystem services and natural capital* 106. NATURE | VOL 387 | 15 MAY 1997

4. <http://www.fao.org/docrep/014/i2232s/i2232s00.htm>

Sistemas Ingeniosos del Patrimonio Agrícola Mundial. Un Legado para el Futuro. Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación. Rome 2011

- DIAMOND, J.M., TERBORGH, J., WHITCOMB, R.F., LYNCH, J.F., OPLER, P.A., ROBBINS, C.S., SIMBERLOFF, D.S., ABELE, L.G., 1976. *Island biogeography and conservation strategy and limitations*. Science 193: 1027-1029
- DIRECCIÓN GENERAL DE CONSERVACIÓN DE LA NATURALEZA, 1999. *Estrategia Forestal Española*. Ministerio de Medio Ambiente, Madrid, 240 pp.
- DIRECCIÓN GENERAL DE CONSERVACIÓN DE LA NATURALEZA, 2002. *Plan Forestal Español*. Ministerio de Medio Ambiente, Madrid, 134 pp.
- GARCÍA PÉREZ, Juan, 1993. *Efectos de la desamortización sobre la propiedad y los cultivos*. Ayer, n.º 9, pp. 105-174.
- GONZÁLEZ BERNÁLDEZ, 1991. *Ecología y paisaje*, ed Blume.
- GUAITA, N, LÓPEZ, I, PRIETO, F. (2009). *Cambios de Ocupación del suelo en España: implicaciones para la sostenibilidad*. Revista ciudad y territorio.
- HABERL H. ET AL. (2004) *Land use and sustainability indicators, an introduction*. Land Use Policy, doi: 10.1016/.
- HARDIN, *The Tragedy of the Commons*, Science 162, 1968
- HUNTER, M.L., 1991. *Doping with ignorance: the coarse filter strategy for maintaining biodiversity*. Pages 266-281 in Kohm, K.A., ed. *Balancing on the Brink of Extinction: The Endangered Species Act and Lessons for the Future*. Washington, Island Press.
- ICONA, 1991. *Catálogo de los montes públicos exceptuados de la Desamortización 1862*. Madrid, Imprenta nacional, 1862. Reedición facsímil del ICONA, Madrid, 748 pp.
- IGN CLC. 1990-2000-2006. Subdirección General de Observación del Territorio. Servicio de Ocupación del Suelo.
- MAESTRE Y MAESTRE, Isidoro, 1882. *El futuro del Catálogo*. Revista de Montes, n.º 122, pp. 106-108.
- MANGAS NAVAS, José Manuel, 1990. *Consideraciones previas*, en ICONA. Clasificación general de los montes públicos hecha por el Cuerpo de Ingenieros del ramo en cumplimiento de lo prescrito por Real decreto de 16 de febrero de 1859 y Real orden de 17 del mismo mes y aprobada por Real orden de 20 de septiembre siguiente, ICONA, Madrid, s.p.
- Millennium Ecosystem Assessment, 2005. *Ecosystems and human well-being: Synthesis*. Island Press. Washington, DC. 155 pp.
- MMA, 2005. *Estrategia Española para la conservación y el uso sostenible de la diversidad biológica*. Ministerio de Medio Ambiente, Dirección General de Conservación de la Naturaleza. 160 pp.
- NAREDO, JM. (2008). Jornada de debate sobre «La evolución de los usos del suelo en Madrid», sesión de Clausura del COTma, 27 de junio de 2008. Cambios y tendencias de la ocupación del suelo en la Comunidad de Madrid (1956-1980-2005).
- NIETO GARCÍA, Alejandro, 1964. *Bienes comunales*. Ed. Revista de Derecho Privado, Madrid, 975 pp.
- NOSS, R.F., 1990. *Can we maintain biological and ecological integrity?* *Conservation Biology* 4: 241-243.
- OSE (2007). *Cambios de ocupación del suelo en España: implicaciones para la sostenibilidad*. Coord. Prieto, F. ed. Mundiprensa.

- OSTROM ELINOR. *Reformulating the Commons*, (Protecting the Commons. Island press). NY. 2001)
- PASCUAL GONZÁLEZ, Agustín, 1861. *Montes*, en Memoria elevada al Sr. Ministro de Fomento por la Dirección General de Agricultura, Industria y Comercio sobre el estado de los ramos dependientes de la misma en octubre de 1861, Madrid, Imprenta Nacional, 1861, pp. 113-153.
- PEARCE, D. (1993) *Blueprint. Measuring Sustainable Development*, Eathscan, New Cork.
- PÉREZ-SOBA DIEZ DEL CORRAL, IGNACIO Y SOLÁ MARTÍN, MIGUEL ÁNGEL, 2003. *Regulación legal de los aprovechamientos de pastos y leñas en los montes públicos aragoneses*. Consejo de Protección de la Naturaleza de Aragón, Zaragoza, 344 pp.
- PÉREZ-SOBA DIEZ DEL CORRAL, Ignacio, 2006. *Catalogación, deslinde y amojonamiento de montes de utilidad pública*. Ministerio de Medio Ambiente, Madrid, 286 pp.
- PÉREZ-SOBA DIEZ DEL CORRAL, Ignacio, 2010. *Un siglo protegiendo los montes*. El Catálogo de Montes de Utilidad Pública de la provincia de Zaragoza (1905-2008). Institución Fernando El Católico, Zaragoza, 173 pp.
- PRIETO, F, RUIZ BENITO, Departamento de Ecología, Universidad de Alcalá. *La medida de la biodiversidad en España: ideas para una aproximación*.
- RODRIGUES, A.S.L., GASTON, K.J., 2001. *How large do reserve networks need to be?* Ecology Letters 4: 602-609.
- RUEDA HERNANZ, Germán, 1997. *La Desamortización en España: un balance (1766-1924)*. Arco Libros, Cuaderno de Historia nº 38, Madrid, 95 pp.
- RUIZ AMADO, Hilarión, 1862. *Los montes españoles bajo el punto de vista de su desamortización y administración, por una máscara sin careta*. Gerona, Imprenta de Dorca, 127 pp.
- UICN, 1993. *Parks for Life – Report of the 4th Word Conference on Natural Parks and Protected Areas*, IUCN, Gland, Switzerland. 260 pp.
- WILSON, E.O., 2002. *The future of life*. Knopf, New York.
- WOLHERE, G., 2005. *How much is enough? The recurrent problem of setting measurable objectives in conservation*. BioScience 55: 835-849.
- YLLA MORAGAS, José, 1975. *Sobre los montes de utilidad pública y los de dominio público*. Montes. Publicación de los Ingenieros de Montes, n.º 179, pp. 27-29.
- ZHAO, B, ET AL. (2004) *A ecosystem service value assessment of land use change on Chongming Island China*. Land use Policy 21 139

La movilidad eléctrica propuesta por Urbaser en los servicios urbanos, una realidad sostenible, segura y además, viable

Optimizar las baterías usadas de la flota, el gran hito de la empresa del grupo ACS en 2013

CARMEN L. MADERUELO

Que la opción del vehículo eléctrico se equipare al convencional en términos de fiabilidad, comodidad y rentabilidad es algo que, aunque se sabe que pasará, va dando pasos tan lentos como firmes, sin que nadie aún se atreva a poner fecha a su consecución. Ello en cuanto a la automoción en general se refiere. 2013 ha sido un año en el que los coches eléctricos han confirmado su suave despegue consolidando su presencia en determinados puntos del globo. En números, su camino sigue estableciéndose muy por debajo de las expectativas inmediatas de los más optimistas, pero siempre por encima de las de los menos creyentes. Ya se venden unos 20.000 automóviles de este tipo al mes en el mundo, y los expertos calculan en 2,2 millones los que funcionarán a fin de 2014.

En España, aunque ver circular un vehículo eléctrico ha dejado de ser algo excepcional, la posibilidad de que los 'enchufables' llegarán a los 200.000/250.000 en 2014 se ve ahora absolutamente inalcanzable. Pero no solo el Ministerio de Industria se ha equivocado en sus previsiones. También el sector había hecho otros cálculos, confiando en su más rápida penetración. «Cuestión de plazos» coinciden los expertos; lejos de hablar de fracaso, se trata de retraso. Toca esperar hasta que se resuelvan algunos obstáculos decisivos que actúan como freno.

Como avanzadilla de lo que sucederá en el sector de automoción en unos cuantos años (¿cuatro, cinco..o diez? ahí está el debate) los vehículos eléctricos (VE) como herramienta de trabajo en los servicios urbanos son una realidad más que palpable, quizás por su idoneidad para los trayectos y horarios requeridos, que no plantean quebraderos respecto a la autonomía. Los Ayuntamientos pueden desarrollar un papel ejemplarizante, mediante la incorporación a sus flotas de VE tanto para el transporte público (por ejemplo, microbuses eléctricos en Madrid) como para la limpieza y recogida de residuos (Urbaser, FCC; Madrid Avisa, dedicada a la reparación de calzadas).

2009, un pistoletazo de salida pionero

En el caso de Urbaser, empresa de medio ambiente del grupo ACS (Actividades de Construcción y Servicios) el carácter pionero en la apuesta por el VE es incuestionable. Santiago Losada, su Control Operativo, lo deja claro al dar un par de fechas: «En 1999 ya podíamos hablar de vehículo eléctrico, una especie de injerto, que sin embargo nos ha servido como escuela y como punto de partida para poder ir aprendiendo; todavía sigue en funcionamiento y probablemente lo trasformemos para darle un nuevo uso. Luego en 2009 ya podemos hablar de pistoletazo de salida del VE como realidad». En esta última fecha la empresa recibía además el Premio Príncipe Felipe a la Excelencia Empresarial en el Área de Eficiencia Energética y de las Energías Renovables, concedido por el Ministerio de Industria; Turismo y Comercio. En cualquier caso,

E

Experiencias de éxito

Urbaser se anticipaba así a la Estrategia Integral para el Impulso del Vehículo Eléctrico en España, aprobada por el Gobierno en abril de 2010.

«En 2009 ya veíamos clara la necesidad de que nuestras flotas fuesen incrementando esta otra alternativa de movilidad urbana. Y ha sido ahora, el año pasado, cuando creo que hemos dado el paso decisivo que nos permite decir que ya dominamos el vehículo eléctrico. Sin duda, el gran logro de 2013 ha sido poder recuperar las baterías que se usan para almacenar energía que generamos con una instalación fotovoltaica. Ya no es solo una propuesta sostenible medioambientalmente y conveniente; de este modo también es viable técnica y económicamente, puesto que revierte en rentabilidad para la empresa que con ello amortiza el sobrecoste inicial».

«El gran logro de 2013 ha sido poder recuperar las baterías que se usan para almacenar energía que generamos con una instalación fotovoltaica»

Gracias a acciones así, en muy pocos años España se ha convertido en un referente de desarrollo de la movilidad eléctrica, no solo a nivel normativo, sino también tecnológico e industrial, puesto que son muchos los esfuerzos encaminados a desarrollar una red de recarga eficiente y segura.

En este intento, a nadie se le había ocurrido hasta el año pasado integrar el uso de renovables para la recarga de estos vehículos. Hablamos de Recargo (*Renewable Energies, Electric Car and Grid Optimization*), proyecto demostrativo en el que participan la empresa E.ON como socio tecnológico, Urbaser como cliente de la instalación, Circutor como suministrador de los puntos de recarga

y Aeive (Agrupación de Empresas Innovadoras de la Infraestructura de Recarga del VE), encargada de su difusión.

Proyecto Recargo, movilidad con renovables

La solución para gestionar con eficiencia las flotas de vehículos sostenibles tiene su sede en el Parque Central de vehículos de Urbaser en Barcelona y engloba los servicios de alimentación de VE para servicios urbanos, con cuatro puntos de carga que funcionan gracias a una instalación fotovoltaica. En la cubierta del edificio en que la empresa de medio ambiente lleva a cabo su actividad de recogida de residuos (unas instalaciones de 27.500 m²) se ha colocado la instalación fotovoltaica de 16 kWp que alimenta los espacios de recarga habilitados para esos cuatro VE incluidos en el proyecto (dos de limpieza, uno de inspección y otro de enlace) así como para el autoconsumo de parte del edificio.



Vehículo eléctrico con punto de carga wallbox



Instalación fotovoltaica en la cubierta de la sede de Urbaser



Por tratarse de una instalación dentro del aparcamiento el punto de carga elegido es tipo pared (*wall-box*). El sistema capta la energía a través de los paneles fotovoltaicos y la transfiere a los vehículos conectados. Si los automóviles no estuvieran en proceso de carga, la energía es consumida por la propia instalación para otras necesidades, y si superase la demanda, es almacenada en baterías que serán utilizadas cuando haya déficit. En un año se calcula una generación de energía de 21.800 kilovatios hora, mientras que el consumo global asociado a la recarga anual de los cuatro VE se estima en 35.100 kilovatios hora al año.

Recarga permite aprovechar mejor la energía disponible y elegir los horarios más convenientes para proceder a la recarga por lo que se podrá operar de forma más eficiente en el sistema eléctrico, objetivo principal del proyecto. Las primeras previsiones hablan de que se evitará la emisión de 14,09 toneladas de CO₂ a la atmósfera anualmente.

Con la segunda vida de las baterías se evita un residuo y se genera nuevo negocio. «Es más sencillo amortizar costes con esta reutilización»

De igual forma, como comentaba Santiago Losada, el sistema puesto en marcha sirve para estudiar el aprovechamiento de esa segunda vida de las baterías con la reutilización de las que proceden de la flota de VE que Urbaser tiene en Barcelona desde 2009 (55 automóviles que suman más de un millón de kilómetros). **«Era importante llegar a saber qué hacer con las baterías usadas. Y ya sabemos. No sólo porque así evitamos un residuo, que es clave, sino porque con este segundo uso que se da al producto generamos de nuevo negocio. Es más sencillo amortizar costes con esta reutilización»** subraya Losada.

Pero en términos de rentabilidad, para el experto también son esenciales otros aspectos que en Urbaser se han cuidado mucho: «la recarga inteligente de los vehículos» acorde a los horarios en los que la energía es más barata, «la formación de los usuarios del VE, ya que un conductor que ejecute de forma adecuada la conducción puede llegar a ahorrar más de un 25% del consumo, y por tanto alargar la autonomía en la misma proporción», y «contar con un taller propio». Dentro de Urbaser se realiza el mantenimiento integral de todos los vehículos, que incluye desde la reparación de una celda hasta la fabricación de circuitos totalmente nuevos, por lo que los costes se ajustan mucho más.



El 80% de los vehículos del contrato Madrid Río son eléctricos



Precisamente uno de los problemas que actúan como freno en la incorporación del coche eléctrico son las dudas de los propietarios de flotas sobre la reparación de los mismos, que haya talleres suficientes y que éstos estén preparados para la nueva tecnología.

No obstante, «también existen otras inquietudes que hay que ir despejando». «La recarga inteligente que antes hemos mencionado es otro aspecto fundamental» explica el Control Operativo de Urbaser. «Un sistema de recarga con una demanda de servicio intensiva y exigente tiene que ser fiable, adaptativo, y por supuesto monitorizable, para un control total del proceso (incidencias, consumo y ahorro de emisiones detallado; una información que debe ser visualizada en tiempo real)».

Ir dando resolución a este tipo de dudas que plantea el uso del VE, es lo que Urbaser lleva años haciendo con empeño. De ahí que según las ha ido solucionando haya incrementado su flota cautiva, que recientemente ha añadido 30 vehículos más. Esto es lo que distingue a Urbaser tanto de la competencia como de otros agentes que intervienen en la expansión del VE, por ejemplo las Administraciones o las mismas empresas eléctricas, que van incorporando tímidamente este tipo de vehículo porque van probando. Mientras, para ellos «ya no se trata de probar, menos después de lograr el aprovechamiento de baterías usadas. Despejar esa duda ha ayudado a equilibrar el compromiso entre las claras ventajas medioambientales -consumos más reducidos, ahorro de emisiones contaminantes y menos contaminación acústica- y el coste económico, que como en todo sistema innovador precisaba mayor inversión frente a un sistema de movilidad convencional. Estamos plenamente convencidos de que el VE es el que tiene que dominar nuestras flotas» apunta Santiago Losada.

La trascendencia de Recargo proviene de la sede de Urbaser en Barcelona, «una ciudad referente tanto en España como probablemente en el mundo, cuyo modelo de gestión en servicios urbanos siempre ha sido replicado», sin embargo, la empresa de medio ambiente del Grupo ACS trabaja en otros puntos de la geografía española donde también tiene contratos interesantes. En suma, **Urbaser ya ha incorporado el VE a 50 de los contratos que gestiona, lo que se traduce en un total de 350 vehículos puestos en circulación.**

En Madrid, los contratos de Retiro y Madrid Río merecen mención especial por utilizarse 15 y 26 vehículos eléctricos respectivamente, lo que supone un 80% de toda la flota. En concreto los servicios en Madrid Río fueron reconocidos con el galardón del premio «MuéveteVerde 2011» en la categoría de eficiencia energética; pues según apunta Losada «es un contrato de referencia por ser integral, que incluye riego, iluminación, jardinería y limpieza, todo ello llevado a cabo mediante el uso del VE salvo en los casos en que la tecnologías no llega. La flota usada se carga en una estación inteligente».

Santander es otra de las ciudades emblemáticas para Urbaser. El compromiso adquirido con el Ayuntamiento para desarrollar los trabajos incorpora una flota exclusivamente eléctrica, «algo novedoso con respecto a

otros contratos ya que en todos los anteriores el VE se ha ido incorporando de forma más moderada y con menor número de unidades. En Santander funcionan 15».

En cuanto al negocio exterior, sin duda es el Latinoamérica donde la empresa concentra su actividad, «aunque allí el vehículo de gas está mucho más desarrollado que aquí, y en lo que van muy por delante». De países más cercanos, las adjudicaciones en París y Londres son de las más recientes, en el primer caso para la recogida de residuos y limpieza viaria en el casco histórico, y en el segundo para realizar tareas de jardinería en un barrio concreto. «Sin prisa pero por supuesto que nos interesa exportar nuestro modelo de gestión, y principalmente, nuestro conocimiento».

Más en general, los propósitos de Urbaser pasan «por profundizar y expandir lo aprendido hasta ahora. Seguir electrificando las flotas progresivamente y llevar a cabo nuevos desarrollos», eso es lo que aseguran esperar de 2014. «Y si los vientos soplan a favor, mejor que mejor ».

Santiago Losada a la hora de opinar sobre la reciente Ley Eléctrica aprobada por el Gobierno se muestra cauto, pues considera que «a día de hoy aún no se han notado sus efectos» ni por tanto esas previsiones supuestamente adversas para la generalización del vehículo eléctrico. «Es cierto que lo suyo sería que por

parte del Ministerio de Industria lo deseable sería que se evitaran las trabas y se desbloquearan algunos aspectos que no progresan y son esenciales, como la incorporación de los sistemas de carga en domicilios particulares. Así como la potenciación de determinados incentivos que sin duda ayudan mucho, como el uso del carril bus por los VE en Madrid, algo ya aprobado y oficial. Los temas de calidad del aire sí han repercutido, por ejemplo, a que Autonomías y Ayuntamientos se comprometan mucho más con estas alternativas sostenibles» comenta el entendido.

De cara al futuro, y aunque también cauteloso al hablar de plazos, el control operativo de Urbaser es optimista: «El sector de la automoción este año va a ampliar significativamente su oferta tanto en automóviles híbridos como eléctricos, y si hay más modelos en el mercado la demanda se animará».

La consultora Navigant Research ha realizado uno de los últimos estudios de previsiones sobre la evolución del vehículo eléctrico,

augurando un crecimiento mundial del 86% durante 2014, «concentrándose un mayor negocio en USA, Europa y Asia (especialmente Japón)». El informe, denominado *Electric Vehicles: 10 predictions for 2014* anticipa, entre otros, los siguientes 'hitos':

- Cambios normativos importantes en el gobierno de EE.UU. Fomento público para el aumento de ventas.
- Implantación de la moto eléctrica como alternativa.
- Crecimiento de las ventas de vehículos nuevos.
- Lucha entre vehículos eléctricos y los de hidrógeno.
- Empresas de alquiler de vehículos y negocios de *car-sharing* apostarán por el VE.
- La carga inalámbrica pasará del laboratorio a la calle.
- Los coches eléctricos de EE.UU. reducirán en un millón de toneladas el CO2 generado.
- Existirán 2,2 millones de coches eléctricos circulando en todo el mundo.
- Mejora de la red de recarga.

La consultora Navigant Research augura un crecimiento mundial del vehículo eléctrico del 86% durante 2014, «concentrándose un mayor negocio en USA, Europa y Asia (especialmente Japón)»



Saber sobre...

Hitos de la Responsabilidad Social Empresarial en 2013

IP

información práctica

Por BELÉN SILVES RENEÓ, Redacción *Ecosostenible*

Uno de los retos más importantes para las empresas en los últimos años ha sido adaptarse a las políticas de responsabilidad social exigidas, no sólo por los diferentes gobiernos sino también por la ciudadanía. Nos gusta comprar productos responsables, que no dañen el medio ambiente y que hayan sido transportados en vehículos de bajas emisiones. Los consumidores del todo el mundo se muestran cada vez más comprometidos con el cuidado de nuestro planeta y la mejora de la sociedad.

Así lo demostraban los resultados de un estudio elaborado por Nielsen a nivel global. El interés en la Responsabilidad Social Corporativa (RSC) ha aumentado en el 74% de los países analizados. Así, el 50% de los encuestados estarían dispuestos a pagar más por los productos de aquellas compañías que tengan implementadas una estrategia de RSC. Los datos de este informe recogen las respuestas de más de 29.000 usuarios de internet de 58 países de todas las regiones del mundo.

La responsabilidad social se ha convertido en un activo intangible enormemente valioso en el que hay que invertir mucho trabajo y dinero, también en tiempos de crisis. Repasamos por ello los hitos más importantes del 2013.

Pero en primer lugar hay que saber qué diferencia existe entre los conceptos de Responsabilidad Social Corporativa (RSC) y Responsabilidad Social Empresarial (RSE). La RSC se refiere a las exigencias externas que los miembros de la corporación deben conocer y aplicar, pero no necesariamente entender y sentir. Por su parte, la RSE hace referencia a los principios de convicción interna de la empresa que todos comparten y aplican de forma voluntaria.

La RSC incluye, por tanto, el cumplimiento de la legislación nacional vigente y especialmente de las normas internacionales en vigor (OIT, Declaración Universal de los Derechos Humanos, Normas de Naciones Unidas sobre Responsabilidades de las Empresas Transnacionales y otras Empresas Comerciales en la esfera de los Derechos Humanos, Líneas Directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales, etcétera). Es de carácter global y afecta a todas las áreas de negocio de la empresa y sus participadas, así como a todas las áreas geográficas en donde desarrollen su actividad. Por ello, de las dos disciplinas, es la más desarrollada, aunque este 2013 ha sido un año de gran actividad en materia de RSE.

Momentos más importantes del 2013

A nivel internacional, la Comisión Europea (CE) ha sentado las bases de la nueva **directiva sobre información no financiera y diversidad**. Michael Barnier, comisario de Mercado Interior y Servicios de la Unión Europea, presentaba en abril esta propuesta que busca mejorar la transparencia de determinadas organizaciones. Así, las empresas de más de 500 empleados tendrán que divulgar información sobre las estrategias, riesgos y resultados en lo referido a los aspectos medioambientales, sociales y laborales, al respeto de los derechos humanos, a la lucha contra la corrupción y el soborno y a la diversidad en los consejos de administración. No obstante, las empresas podrán utilizar las directrices internacionales o nacionales que consideren apropiadas y podrán divulgar esta información de la forma más conveniente.

«Las empresas que ya publican información sobre su rendimiento financiero y no financiero adoptan una perspectiva a más largo plazo a la hora de tomar sus decisiones. También disfrutan de menores costes de financiación, atraen a los trabajadores con talento y los conservan y, en última instancia, tienen más éxito. Esto es importante para la competitividad europea y la creación de más puestos de trabajo», afirmó Barnier.

En el siguiente enlace podrá consultar más información al respecto de la propuesta de Directiva:

http://ec.europa.eu/internal_market/accounting/non-financial_reporting/index_en.htm



La **Guía G4 de GRI para la elaboración de Memorias de Sostenibilidad** fue presentada poco después, en mayo, durante la *Global Conference on Sustainability Reporting* celebrada en Amsterdam. Entre las novedades en sus contenidos, se presta especial atención a buen gobierno, ética e integridad, cadena de suministro, emisiones de gases de efecto invernadero, anticorrupción y nuevo enfoque de gestión o *Disclosures on Management Approach* (DMA).

La guía se divide en dos bloques principales, «Reporting y guías» y «Manual de implantación». Ambos documentos pueden descargarse en el siguiente enlace:

<https://www.globalreporting.org/reporting/g4/Pages/default.aspx>

Bajo el nombre *The Post-2015 Business Engagement Architecture*, se presentó el 25 de septiembre en Nueva York la **nueva estrategia del Pacto Mundial** tras más de una década de trabajo con empresas en el ámbito de la sostenibilidad corporativa global.

La nueva «arquitectura», elaborada en colaboración entre la ONU y las empresas del Pacto, incluye tres nuevas plataformas de negocio en educación, agricultura y paz. La cartera de programas del Pacto Mundial de la ONU también incluye plataformas de emisión sobre el empoderamiento, derechos de los niños, el clima, el agua de las mujeres y la lucha contra la corrupción.

Las prioridades de la nueva estrategia para mejorar la sostenibilidad corporativa como herramienta de acción hacia el desarrollo sostenible serán el crecimiento inclusivo, la equidad social y el progreso, y la protección ambiental. Además, se incorporan como nuevas metas el crecimiento de ingresos, la productividad de los recursos y la gestión del riesgo.

Por último, a principios de diciembre el *International Integrated Reporting Council* (IIRC) presentó las directrices de la **Guía de Informe Integrado** tras cuatro años de elaboración y tres meses de consulta. Las directrices del Informe Integrado prestan especial atención al modelo de negocio y la creación de valor y se incluyen principios como el del enfoque estratégico y la orientación futura del negocio, la conectividad y la materialidad. Las oportunidades, riesgos, rendimiento y perspectivas futuras son también elementos claves.

Puede consultar dicha guía, elaborada en inglés, en la web:

<http://www.theiirc.org/international-ir-framework/>

Y 2014 ha empezado con la aprobación por parte del Comité de Asuntos Jurídicos del Parlamento Europeo de un **proyecto de ley sobre información no financiera**. Así, las empresas europeas de más de 500 empleados estarán obligadas a divulgar información sobre su impacto económico, ambiental, social, laboral, en Derechos Humanos y lucha contra la corrupción. Ahora resta esperar las negociaciones para que sea aprobada por el Consejo Europeo.

En España ha sido especialmente destacada la publicación del borrador de la Estrategia Española de RSE en el mes de octubre, después de casi dos años de elaboración

En España ha sido especialmente destacada la publicación del **borrador de la Estrategia Española de RSE** en el mes de octubre, después de casi dos años de elaboración. Y es que la Comisión Europea (CE) puso el año 2014 como tope a los gobiernos de la UE para que elaborasen su Plan Nacional de RSE, como pedía la nueva Comunicación de la CE sobre RSE de 2011-2014. El borrador se encuentra en consulta y la versión definitiva posiblemente verá la luz durante el primer trimestre del año.

La Estrategia «pretende favorecer el desarrollo de las prácticas responsables de las organizaciones públicas y privadas con el fin de que constituyan el motor que guíe a la transformación del país hacia una economía más competitiva, productiva, sostenible e integradora». Para ello, el texto propone un total de 10 líneas de actuación a partir de los principios de competitividad, creación de valor compartido,

sostenibilidad, cohesión social, ejemplaridad, transparencia y voluntariedad.

También en fase borrador se encuentra el **Plan de Empresa y Derechos Humanos**, presentado a finales de noviembre. Tras recoger los comentarios de empresas y sociedad civil, se realizará una versión por parte de la Oficina de Derechos Humanos del Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación, que se someterá a la aprobación del resto de las unidades ministeriales implicadas. Se prevé que el Consejo de Ministros podría aprobar el plan durante el mes de febrero.

Una de las novedades más destacadas que recoge el borrador para garantizar la responsabilidad de las empresas de respetar los Derechos Humanos es que el Gobierno estudiará e implementará antes del fin de 2015 un sistema de incentivos. El sistema incluirá tanto a grandes empresas como pymes que realicen unas políticas adecuadas en el ámbito de los Derechos Humanos y podrán ser económicos, comerciales, de presencia, visibilidad e imagen. Por otra parte, el Gobierno considera que las empresas que hayan provocado consecuencias negativas en el ámbito de los Derechos Humanos deben repararlas.

Por otro lado, la presidenta y la vicepresidenta de la CNMV, Elvira Rodríguez y Lourdes Centeno respectivamente, dirigen una comisión de expertos que desde mayo trabajan en la renovación del **Código de Buen Gobierno** de 2006, aprobado durante el mandato de Manuel Conthe. Posiblemente, durante 2014 se dará a conocer el nuevo texto.

Finalmente, el 10 de diciembre se publicó en el BOE la **Ley 19/2013 de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno**. La norma se dirige principalmente a las administraciones públicas y órganos constitucionales, aunque también afecta a las organizaciones empresariales. En concreto, tendrán que someterse a la transparencia las entidades privadas cuya financiación esté compuesta en un 40% por fondos públicos (siempre que reciban al menos 5.000 euros en subvenciones), así como todas aquellas que reciban más de 100.000 euros al año en ayudas.

Aplicando la RSE a las flotas de empresa

Es innegable, por tanto, la importancia de implementar estos comportamientos en la actividad empresarial. **SEUR** lleva desde 2006 trabajando por un desarrollo sostenible y sólo en 2012 consiguió reducir un 1,56% las toneladas CO2 asociadas al transporte, lo que significa más de 2.000 Toneladas de CO2 evitado.

¿Cómo lo ha conseguido? Con una **flota ecológica compuesta por vehículos eléctricos**, de Gas Natural, de Autogas, que van desde camiones, furgonetas, coches, motos, triciclos a bicicletas. Además presumen de contar con el servicio internacional terrestre más ecológico, y es que a través del proyecto internacional Total Zero los envíos son CO2 neutral.



Reparto ecológico con bicicletas en Sevilla

«Invertimos en movilidad sostenible desde el primer momento en el que tuvimos a nuestro alcance opciones tecnológicas que nos permitieron optimizar el funcionamiento de nuestra flota mejorando el servicio que prestamos a nuestros clientes. Pero quizá, el primer hito reconocible, fue en el 2006, donde comenzamos a utilizar vehículos y combustibles alternativos, al introducir en nuestra flota de reparto el SEUR City, una plataforma eléctrica para distribución en centros urbanos», comenta May López, responsable de RSC en SEUR.

A partir de ahí, se han incluido vehículos alternativos en la flota de forma progresiva, «tanto en número como en tipo». «En este último año hemos ampliado nuestra flota ecológica con dos triciclos en SEUR Barcino, cuatro bicicletas eléctricas en Alicante y una bicicleta eléctrica en Sevilla y, además, hemos realizado distintas pruebas, tanto en Tarragona como en Madrid, de varias motos eléctricas. Por último, mediante el proyecto FREVUE, incorporamos la Renault Kangoo eléctrica a nuestra flota por un periodo de tres años».

«En este último año hemos ampliado nuestra flota ecológica con dos triciclos en SEUR Barcino, cuatro bicicletas eléctricas en Alicante y una bicicleta eléctrica en Sevilla»

El proyecto FREVUE (*Freight Electric Vehicles in Urban Europe*: Vehículos eléctricos de mercancías en la Europa Urbana), en el que participa SEUR, se enmarca dentro del Séptimo Programa Marco de la Comisión Europea. Se trata de una experiencia piloto en Madrid para hacer el reparto de mercancías en vehículos eléctricos. En Europa se desarrolla en ciudades como Londres, Oslo, Estocolmo, Milán, Lisboa, Amsterdam y Rotterdam.

Pero contaminar menos no es sólo comprar vehículos alternativos. También consiste en **optimizar las rutas de reparto**, tal y como explica May López. Al aumentar la efectividad de la entrega se «evitan posteriores desplazamientos y la generación de emisiones de CO2 adicionales. No se trata solo de evitar desplazamientos innecesarios, se trata también de ofrecer opciones alternativas a los clientes para la entrega y recogida de sus envíos».

Una tercera línea de actuación de SEUR consiste en la **sensibilización de la población** a través de programas de formación en eco-conducción, entre otras acciones. «Desde 2009 participamos en la Semana Europea de Movilidad, en la que este año hemos repartido semillas junto con los envíos entregados con

vehículo ecológico y difundido información en eco-conducción aprovechando nuestra presencia en las redes sociales».

También han apostado por los comprobantes de entrega digitales, la facturación electrónica y el eco-embalaje (sobres con 40% y 70% plástico reciclado) consiguiendo una **reducción del 21,10% en el consumo de papel**.

«Cada día movemos más de 300.000 paquetes y hemos aprovechado esa oportunidad de visibilidad para, a través de los r-logo, difundir mensajes de sostenibilidad que nos ayuden a sensibilizar a la sociedad. Y, con la colaboración de varios fabricantes, hemos diseñado nuevos ecoembalajes diseñados con criterios de sostenibilidad».

Todas estas iniciativas les han valido numerosos reconocimientos. Entre ellos destaca el Premio Muévete Verde de Fundación Movilidad por SEUR City y por Vehículos GN, y el Premio SEMS 2012 en Movilidad Sostenible otorgado por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

Puede saber más sobre la política de responsabilidad de SEUR en el siguiente enlace:

http://www.responsabilidadseur.es/es/memoria_sostenibilidad/memoria_sostenibilidad.html

Las más responsables de 2013

Pero no son los únicos que apuestan por la RSE. Un total de 17 empresas españolas figuran en la edición 2013 del Índice de Sostenibilidad de Dow Jones (DJSI, por sus siglas en inglés), realizado por RobecoSAM, y presentado en el mes de septiembre. Otras dos compañías españolas (ACS y FCC) aparecían también en el *Dow Jones Sustainability Europe* de esta edición.

A nivel nacional, destacaba el regreso al índice de Telefónica y Abertis Infraestructuras mientras que Gas Natural Fenosa se convertía en la única española en liderar su grupo de actividad (el de *utilities* de gas). El resto de la presencia española se completaba con Acciona, BBVA, Banco Santander, Enagás SpA, Endesa, Ferrovial, Indra Sistemas, Mapfre y Red Eléctrica Corporación, entre otras.

Recientemente se ha publicado también el ránking de las empresas más responsables de nuestro país, elaborado por el Monitor de Empresas de Reputación Corporativa Merco. Inditex encabeza esta lista, seguido por Mercadona, Iberdrola, CaixaBank y Repsol.

En el puesto 32 de la lista encontramos al **grupo NH Hoteles**. Su labor medioambiental de este 2013 ha sido premiada el pasado mes de diciembre al recibir el Premio Capital 2013 a la mejor Empresa Medioambientalmente Responsable. Además, desde el mes de marzo, la compañía forma parte del índice de Inversión Socialmente Responsable FTSE4Good, siendo la única empresa española en este índice de la Bolsa de Londres. Se trata de uno de los marcadores internacionales más prestigiosos a la

hora de valorar el compromiso ético, la transparencia, la gestión medioambiental, la mitigación del cambio climático y los derechos humanos y laborales de compañías cotizadas de distintos sectores. Veamos por qué.

NH Hoteles consiguió reducir el consumo de energía en sus hoteles un 25% entre 2007 y 2012. En el mismo periodo descendieron las emisiones de CO₂ un 44% y la generación de residuos cayó un 34%. Además, se instalaron en grifos y duchas pequeños dispositivos que mezclan el agua con el aire, de tal forma que ahorran agua. Esta iniciativa ya ha sido aplicada en la mayoría de los hoteles, con lo que se ha reducido más de millón y medio de m³ en los últimos tres años. O lo que es lo mismo, la cantidad de agua suficiente para abastecer a más de 7.000 familias durante un año.

NH Hoteles consiguió reducir el consumo de energía en sus hoteles un 25% entre 2007 y 2012. En el mismo periodo descendieron las emisiones de CO₂ un 44%

Otras iniciativas reseñables son el fomento del *car sharing* entre sus clientes y la instalación de puntos de recarga de vehículos eléctricos en los hoteles. *Car sharing* es una sencilla nueva forma de moverse en coche. Un coche disponible en el parking del hotel, otros parkines de hoteles donde aparcarlo y un alquiler solo por tiempo de uso... Este servicio está disponible desde abril 2013 el hotel NH Eurobuilding, en Madrid. Con respecto a los puntos de recarga de vehículos eléctricos, se han instalado 71 puntos en 29 ciudades europeas.



Puntos de recarga de vehículos eléctricos instalados en Hoteles NH

Puede saber más sobre las acciones medioambientales llevadas a cabo por NH Hoteles en el siguiente enlace:

<http://medioambiente.nh-hoteles.es/>

Éstos son sólo algunos pocos ejemplos de un gran movimiento. El mundo empresarial ha cambiado y las compañías de todo el mundo «quieren ser grandes, no sólo hoy sino también en el futuro», tal y como afirmó José Luis Blasco. ¿Qué nos deparará el 2014? Ya lo adelantaba el secretario general de Naciones Unidas, Ban Ki-moon, «es el momento de elevar la RSE a un siguiente nivel».

Claves documentales...

Explorando los objetivos posibles de emisiones de CO₂ de coches y furgonetas para 2025 en Europa

IP

La consultora Ricardo-AEA realizó hace un año un interesante estudio de escenarios de evolución del nivel de emisiones de los vehículos en Europa con el horizonte 2025. Se trataba de un encargo de dos organizaciones: Greenpeace y *Transport & Environment*. Merece la pena hacer algunas consideraciones sobre esta última, quizás menos conocida por nuestros lectores

http://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/ES_20130130%20BR%202025%20car%20emission%20target_final_rev.pdf

RICARDO-AEA

Exploring possible car and van CO₂ emission targets for 2025 in Europe



Final report for Greenpeace and Transport & Environment
Ricardo-AEA/R/ED068334
Issue Number 2
Date: 10th December 2012

Establecida en 1990, *Transport & Environment* representa alrededor de 50 organizaciones de toda Europa, en su mayoría grupos ambientalistas que trabajan por el establecimiento de políticas de transporte sostenible a nivel local, regional y nacional. La organización T&E trata de añadir valor compartiendo conocimiento, ideas y redes entre aquéllas.

La misión de *Transport & Environment* es promover, en la escala europea (UE) y global, una política de transporte basada en los principios del desarrollo sostenible. La política de transporte debería minimizar los impactos perjudiciales al medio ambiente y a la salud, y maximizar la eficiencia de los recursos, incluyendo la energía y el territorio, y garantizar la accesibilidad segura y suficiente para todos.

Su trabajo se enfoca en las áreas donde las políticas europeas y globales tienen el potencial para conseguir grandes beneficios ambientales. Éstas incluyen, por un lado, la fijación de precio por el transporte, de manera que sean quienes contaminan, y no la sociedad en general, quienes paguen por la contaminación, estableciéndose estándares lo más limpios posible para coches, furgonetas, camiones y combustibles (amén de barcos y aviones), y por otro lado, la integración de criterios ambientales en toda la inversión de la UE en transporte.

T&E ha contribuido a un buen número de cambios políticos en la UE de alto perfil tales como los estándares vinculantes para coches y furgonetas más eficientes y para biocombustibles más sostenibles; la inclusión de la aviación en el mercado de carbono de la UE (ETS), la introducción de la etiqueta verde en neumáticos, etcétera.

El establecimiento de objetivos para la reducción de emisiones de CO2 en turismos y furgonetas para 2025

La evolución hacia vehículos más limpios y eficientes es una realidad incontestada. Constituye una necesidad en virtud de los retos de cambio climático, dependencia energética, factura energética, calidad local del aire, etcétera. No obstante existe una permanente y lógica controversia respecto a los ritmos e intensidad de esa evolución en virtud de los criterios obligatorios (estándares, en inglés *standards*) que establecen los gobiernos nacionales. En el ámbito europeo estos *standards* se deciden en el nivel comunitario.

Los fabricantes tienden a evitar -o aliviar al menos- los mandatos en este sentido. En frente, ciertos grupos ambientalistas tratan de convencer a las autoridades, a la opinión pública, incluso a los fabricantes, de la necesidad de objetivos más ambiciosos, y sobre todo de la posibilidad realista de alcanzarlos.

En este sentido entendemos que puede ser de interés para nuestros lectores, dado que llevamos a la portada de nuestro presente número la realidad de las «flotas verdes», estar al tanto de la argumentación y los informes que se manejan desde el sector ambientalista europeo para justificar sus pretensiones de marcar objetivos de emisiones de CO2 de 60 gr para el año 2025.

Es muy importante destacar que la información de T&E se basa fundamentalmente en un nuevo estudio realizado por la consultoría Ricardo-AEA, amén de en otras pruebas

Antecedentes

«La Unión Europea ha establecido un objetivo de obligado cumplimiento para limitar las emisiones de los vehículos nuevos a 95 gramos de CO2 por kilómetro (g/km) para 2020. El objetivo para las furgonetas es de 147 g/km. En julio de 2012, la Comisión Europea presentó sus propuestas para definir cómo se deberían cumplir dichos objetivos. Estas propuestas están siendo estudiadas por el Parlamento Europeo y el Consejo. La Comisión no ha propuesto ninguna norma adicional para 2025».

Hay cuatro argumentos convincentes (a juicio de T&E) según los cuales los objetivos para 2025 se deben establecer sin dilación:

- a) Ofrecer certidumbre en materia de planificación e inversión al sector de la automoción.
- b) Estimular el mercado de los vehículos hipocarbónicos, como vehículos eléctricos.
- c) Preservar el liderazgo mundial de la UE en el ámbito de la fabricación de vehículos más ecológicos y eficientes.
- d) Transmitir un mensaje político claro a los fabricantes de vehículos sobre la necesidad de una reducción continua de las emisiones.

Escenarios de vehículos eléctricos

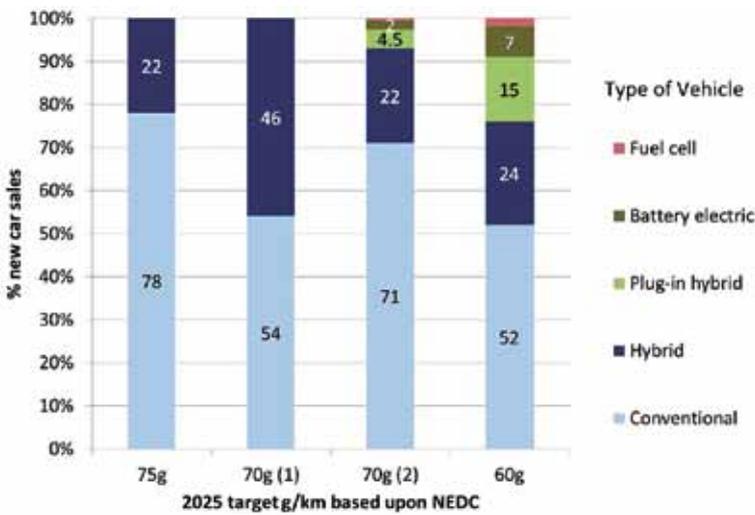
«Para cumplir los objetivos climáticos a largo plazo, la transición a los vehículos hipocarbónicos resulta fundamental. Estos vehículos ofrecen además la posibilidad de solucionar problemas de contaminación atmosférica y acústica. Muchos países europeos han establecido objetivos ambiciosos para la introducción inicial de los vehículos eléctricos. Los objetivos nacionales de ocho países de la UE ascienden a unas ventas acumuladas de 6,7 millones para 2020. El Consejo Asesor sobre la Investigación acerca del Transporte Europeo por Carretera (ERTRAC por sus siglas en inglés), un consorcio del sector, tiene como objetivo que cinco millones de vehículos eléctricos circulen por las carreteras de Europa para 2020».

Escenarios: 130 g/km, (2012-2015) 95 g/km (2020), 70 g/km y 60 g/km (2025)

130 g/km: «En 2008, la propuesta original de la Comisión para vehículos solamente incluía un objetivo de reducción de las emisiones de CO2 de 130 g/km para 2012, que posteriormente se aplazó hasta 2015».

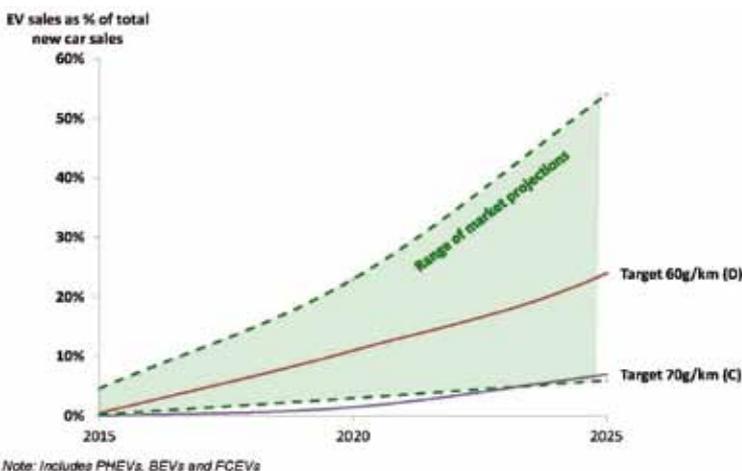
95 g/km: «El Parlamento Europeo votó para incluir un objetivo adicional de 95 g/km para 2020, que fue adoptado en el Reglamento final. Este objetivo ha demostrado ser una herramienta de valor incalculable para impulsar las mejoras y ha contribuido a que las compañías cumplan el objetivo poco exigente de 2015 antes del plazo previsto».

70 g/km o 60 g/km a 2025: «La consultoría Ricardo-AEA ha analizado los requisitos tecnológicos y los costes para que los fabricantes puedan cumplir los distintos objetivos para 2025. Los cálculos se basan en un vehículo de tamaño medio de la UE y no tienen en cuenta una transición a vehículos de menor tamaño y menos potentes como una posible fuente de una reducción rentable de las emisiones de CO2».



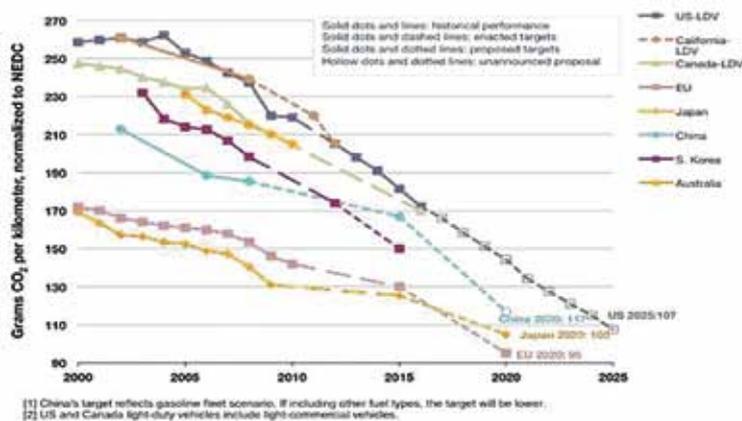
Combinación de tecnologías para cumplir los objetivos de 2025 (Ricardo-AEA, 2012)

«El estudio indica que un objetivo de 60 g/km para 2025 para los vehículos muy probablemente aceleraría la introducción de las tecnologías hipocarbónicas. Este objetivo no se puede cumplir solamente con vehículos convencionales e híbridos, si no se modifica el tamaño y el rendimiento de los mismos. Por consiguiente, en este caso sería necesario introducir algunos vehículos hipocarbónicos. Una posible combinación de tecnologías sería la compuesta por un 24% de vehículos eléctricos, un 24% de vehículos híbridos y un 52% de vehículos convencionales (gasolina y gasóleo). Este nivel de ejecución para los vehículos eléctricos se encuentra en un punto intermedio del rango de proyecciones y escenarios plausibles del mercado. En estas condiciones, se podrían vender unos 5,5 millones de vehículos eléctricos en total para 2020.»



Proyección de ventas de vehículos eléctricos para cumplir los objetivos de 70 g/km y 60 g/km (Ricardo-AEA, 2012)

«Un objetivo de 70 g/km para 2025 se podría conseguir con cuotas prácticamente iguales de vehículos convencionales y vehículos híbridos (escenario 1). Alternativamente, una modesta penetración de aproximadamente el 7% de los vehículos eléctricos permitiría una proporción mayor (en torno a un 71%) de vehículos convencionales y una proporción menor (en torno a un 22%) de vehículos híbridos (escenario 2). Este nivel de ejecución para los vehículos eléctricos se encuentra en el tramo inferior de los diversos escenarios y proyecciones de cuota de mercado para los vehículos eléctricos para 2025».



Niveles globales de emisiones de CO2 y ahorro de combustible (ICCT, 2012)

«La Unión Europea cuenta con la normativa sobre emisiones de CO2 de los vehículos para 2020 más estricta de los principales mercados mundiales. No obstante, la diferencia entre la normativa de la UE y otras normativas mundiales se está reduciendo. Por ejemplo, en los Estados Unidos, se aprobó una nueva norma para el ahorro de combustible y la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero en agosto de 2012, que establece una duplicación del ahorro de combustible para los turismos entre 2011 y 2025».

«Los fabricantes de vehículos plantean en la actualidad, como lo hicieron en 2008, que es demasiado pronto (12 años de antelación) para establecer un objetivo para 2025. Los fabricantes afirman que no pueden influir en la demanda de los consumidores, sobre todo en el caso de los vehículos eléctricos. Sin embargo, en los Estados Unidos 13 fabricantes globales (incluidos BMW, Toyota y Ford) han aceptado el objetivo propuesto para 2025, que implica cierto grado de penetración de tecnologías avanzadas».

El lector pregunta...

Apoyo a los emprendedores.

Ejemplo de actividad emprendedora en seguridad y salud laboral en actividades de gestión del pequeño comercio

IP

Consultas extraídas de Gestión Práctica de Riesgos Laborales, N.º 111, Enero 2014
Sección a cargo de GENARO GÓMEZ ETXEBARRIA, INSPECTOR DE TRABAJO Y MIEMBRO DEL CONSEJO EDITORIAL DE GESTIÓN PRÁCTICA DE RIESGOS LABORALES

Este consultorio se fundamenta en la normativa básica en materia de prevención de riesgos laborales y en la Ley 14/2013, de 27 de septiembre, de apoyo a los emprendedores y su internacionalización, así como en el Real Decreto 614/2013, de 2 de agosto, interpretando y considerando el contenido de su Anexo I, como ejemplo de apoyo a las microempresas y/o emprendedores en actividades de gestión del pequeño comercio en materia de seguridad y salud laboral.

Ésta es la razón por la que se han efectuado un conjunto de consultas, cuyas respuestas contemplan la prevención de riesgos laborales desde una óptica más moderna, una mayor simplificación documental y de obligaciones y un mayor compromiso inherente a los emprendedores y microempresarios.

El apoyo a los emprendedores comporta unas modificaciones muy importantes de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales que generarán una excelencia preventiva en las pequeñas y medianas empresas.

Por otra parte, el Anexo I del Real Decreto 14/2013, de 2 de agosto, ya citado, que lleva la denominación «actividades de gestión del pequeño comercio» contempla la prevención de riesgos laborales en las distintas actividades profesionales.

MATERIA: APOYO A LOS EMPRENDEDORES

Los interrogantes de esta primera materia de apoyo a los emprendedores versan sobre:

- Importancia del apoyo a las personas emprendedoras en actividades económicas.
- Asunción personal por el empresario de la actividad preventiva.
- Posibilidad de incrementar el número de trabajadores en la modalidad organizativa consistente en la asunción personal por el empresario de la actividad preventiva.
- Promoción pública de la seguridad y salud laboral.

- Asesoramiento técnico a empresas de hasta 25 trabajadores.
- Actuaciones de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social.
- Libro de Visitas electrónico de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social.

Las respuestas a estas consultas o preguntas son concluyentes, puesto que se fundamentan en la normativa aplicable.

1ª CONSULTA: ¿LA LEY 14/2013, DE 27 DE SEPTIEMBRE, DE APOYO A LOS EMPRENDEDORES Y SU INTERNACIONALIZACIÓN ES IMPORTANTE PARA AQUELLAS PERSONAS QUE PRETENDAN DESARROLLAR ACTIVIDADES ECONÓMICAS?

La respuesta afirmativa a este interrogante hay que deducirla de los siguientes aspectos tratados en la Ley citada.



Objeto

La Ley 14/2013, de 27 de septiembre tiene por objeto apoyar al emprendedor y la actividad empresarial, favorecer su desarrollo, crecimiento e internacionalización y fomentar la cultura emprendedora y un entorno favorable a la actividad económica, tanto en los momentos iniciales a comenzar la actividad, como en su posterior desarrollo, crecimiento e internacionalización.

Ámbito de aplicación

Esta Ley es de aplicación a todas las actividades económicas y de fomento de la internacionalización realizadas por los emprendedores en el territorio español.

Emprendedores

Se consideran emprendedores aquellas personas, independientemente de su condición de persona física o jurídica, que desarrollen una actividad económica empresarial o profesional, en los términos establecidos en esta Ley.

A estas cuestiones generales hay que añadir un conjunto de aspectos específicos tratados en la propia Ley.

- Apoyo a la iniciativa de los emprendedores.
- Apoyos fiscales y en materia de seguridad social a los emprendedores.
- Apoyo a la financiación.
- Apoyo al crecimiento y desarrollo de proyectos empresariales, abordando estos temas:
 - Simplificación de cargas administrativas.
 - Reducción de las cargas estadísticas.

Los interrogantes de esta primera materia de apoyo a los emprendedores versan sobre la promoción pública de la seguridad y salud laboral

- *Prevención de riesgos laborales en las PYMEs.*
- *Libro de visitas electrónico de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social.*
- *Internacionalización de la Economía española.*

2ª CONSULTA: ¿EN LA NORMATIVA VIGENTE SE CONTEMPLA COMO MODALIDAD ORGANIZATIVA LA ASUNCIÓN PERSONAL POR EL EMPRESARIO DE LA ACTIVIDAD PREVENTIVA?

Respuesta afirmativa. La Ley 25/2009, de 22 de diciembre, modifica el apartado 5 del artículo 30 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, contemplando lo siguiente:

- En las empresas de hasta 10 trabajadores el empresario puede asumir personalmente la gestión preventiva, bajo las siguientes condiciones:
 - Desarrollar de forma habitual su actividad en el centro de trabajo.
 - Dotación de la capacidad necesaria en función de los riesgos a que están expuestos los trabajadores y la peligrosidad de las actividades con el alcance determinado en las correspondientes normas reglamentarias.



- El Real Decreto 337/2010, de 19 de marzo, por el que se modifica el Reglamento de los Servicios de Prevención da una nueva redacción al apartado 1 del artículo 11 con el siguiente contenido.

El empresario podrá desarrollar personalmente la actividad de prevención, con excepción de las actividades relativas a la vigilancia de la salud de los trabajadores, cuando concurren las siguientes circunstancias:

- a) Que se trate de empresa de hasta diez trabajadores.
- b) Que las actividades desarrolladas en la empresa no estén incluidas en el Anexo del RSP.
- c) Que desarrolle de forma habitual su actividad profesional en el centro de trabajo.
- d) Que tenga la capacidad correspondiente a las funciones preventivas que va a desarrollar, de acuerdo con lo establecido en el capítulo VI del Reglamento de los Servicios de Prevención, RSP.

3ª CONSULTA: ¿EXISTE ALGUNA POSIBILIDAD DE QUE EL EMPRESARIO ASUMA PERSONALMENTE LA GESTIÓN PREVENTIVA CON UN NÚMERO DE PERSONAS SUPERIOR HASTA 10 TRABAJADORES?

Respuesta afirmativa. En fecha 28 de septiembre de 2013, se ha publicado en el Boletín Oficial del Estado la Ley 14/2013, de 27 de septiembre, de apoyo a los emprendedores y su internacionalización; el artículo 39 de esta Ley, que lleva el título «Prevención de riesgos laborales en las PYMEs», modifica el artículo 30.5 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales.



La citada modificación, adoptando los contenidos referentes a la Asunción personal por el empresario de la actividad preventiva previstos en la Ley de Prevención de Riesgos Laborales y Reglamento de los Servicios de Prevención en empresas de hasta 10 trabajadores, amplía esta posibilidad al empresario que cumpliendo los requisitos expuestos en la consulta precedente ocupe hasta 25 trabajadores, siempre y cuando la empresa disponga de un único centro de trabajo.

4ª CONSULTA: ¿LA NORMATIVA VIGENTE ABORDA CUESTIONES RELACIONADAS CON LA PROMOCIÓN PÚBLICA ESPECÍFICA DE LA SEGURIDAD Y SALUD LABORAL?

Sí. La normativa vigente aborda la promoción pública específica de la prevención de riesgos laborales.

La promoción de la prevención por parte de las autoridades públicas de una forma específica y entre otras materias ha de dirigirse a dos sectores de capital importancia, uno dedicado a la igualdad de mujeres y hombres y otro, a las pequeñas y medianas empresas.

1. Igualdad de mujeres y hombres

La Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres incluye un nuevo apartado, el 4, en el artículo 5 de la LPRL. En este apartado 4, se indica que las Administraciones públicas promoverán la efectividad del principio de igualdad entre mujeres y hombres, considerando las variables relacionadas con el sexo en materia de prevención de riesgos laborales.

Esta promoción de la igualdad tiene por objetivo detectar y prevenir posibles situaciones de riesgo que, de actualizarse, pudieran generar daños derivados del trabajo vinculados con el sexo de los trabajadores.

2. Pequeñas y medianas empresas

La Ley 25/2009, de 22 de diciembre, añade un nuevo apartado 5 en el artículo 5 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, planteando dos temas de interés en el ámbito de los objetivos específicos a cumplimentar:

- La política en materia de prevención de riesgos laborales deberá promover la integración eficaz de las actividades de seguridad y salud laboral en el sistema de gestión de la empresa.
- La política a implantar deberá tener en cuenta las necesidades y dificultades específicas de las pequeñas y medianas empresas; por ello, se plantea la necesidad de que en las disposiciones de carácter general se incorpore un informe sobre la aplicación de las mismas en las pequeñas y medianas empresas.

5ª CONSULTA: ¿LA LEY 14/2013, DE 27 DE SEPTIEMBRE, DE APOYO A LOS EMPRENDEDORES Y SU INTERNACIONALIZACIÓN CONTEMPLA EL ASESORAMIENTO TÉCNICO A LAS EMPRESAS DE HASTA 25 TRABAJADORES?

Respuesta afirmativa. La Ley 14/2013, de 27 de septiembre, de apoyo a los emprendedores y su internacionalización, introduce una nueva Disposición adicional decimoséptima en la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, contemplando los siguientes aspectos:

- El Ministerio de Empleo y Seguridad Social y el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, en colaboración con las Comunidades Autónomas y los agentes sociales, prestarán un asesoramiento técnico específico en materia de seguridad y salud en el trabajo a las empresas de hasta 25 trabajadores.

- El citado asesoramiento consistirá en el diseño y puesta en marcha de un sistema dirigido a facilitar al empresario el asesoramiento necesario para la organización de sus actividades preventivas, impulsando el cumplimiento efectivo de las obligaciones preventivas de forma simplificada.

6ª CONSULTA: ¿LOS EMPRESARIOS DEBEN SER CONSCIENTES DE LAS POSIBLES ACTUACIONES DE LA INSPECCIÓN DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL ANTE INCUMPLIMIENTOS DE LA NORMATIVA BÁSICA Y COMPLEMENTARIA EN SEGURIDAD Y SALUD LABORAL?

Respuesta afirmativa. La actuación de la Inspección responde a diversas causas y motivaciones y se realiza de acuerdo con distintas modalidades.

Iniciación

La inspección se inicia siempre de oficio como consecuencia de orden superior, a petición razonada de otros órganos públicos, por propia iniciativa, o en virtud de denuncia en los términos que reglamentariamente se determinen. La acción de denuncia es pública, no pudiendo el denunciante alegar la condición de interesado en la fase de investigación, aunque sí puede ostentar tal condición si se inicia el correspondiente procedimiento sancionador. No deben tramitarse las denuncias anónimas, las que manifiestamente carezcan de fundamento ni las que coincidan con asuntos de los que esté conociendo un órgano jurisdiccional.

Modalidades y documentación de la actuación inspectora. La actuación inspectora adopta las siguientes modalidades:

- Mediante visita a empresas o centros de trabajo, sin necesidad de previo aviso.
- Mediante requerimiento de comparecencia ante el Inspector actuante dirigido a quienes resulten obligados, consignándoles en el correspondiente oficio la documentación que deben presentar.
- En virtud de expediente administrativo cuando el contenido de su actuación permite iniciar y finalizar la actuación.
- Igualmente la Inspección de Trabajo y Seguridad Social podrá actuar mediante comprobación de datos o antecedentes que obren en las Administraciones públicas; a este efecto, se podrán valorar los datos o antecedentes que le suministren otras Administraciones públicas de la Unión Europea, de acuerdo con el apartado 1 bis del artículo 14 de la Ley 42/1997, de 14 de noviembre, introducido por la Ley 25/2009, de 22 de diciembre.

El funcionario actuante extenderá la correspondiente diligencia en el Libro de visitas que deberá estar depositado en cada centro de trabajo a disposición de la Inspección, de acuerdo con los criterios establecidos por la Autoridad Central.

Como nota adicional, hay que indicar que las cuestiones expuestas provenientes de las modificaciones efectuadas por la Ley 25/2009, de 22 de diciembre, también han sido reguladas reglamentariamente mediante el Real Decreto 107/2010, de 5 de febrero, por el que se modifica el Reglamento de organización y funcionamiento de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, aprobado por el Real Decreto 138/2000, de 4 de febrero.

7ª CONSULTA: ¿La Ley 14/2013, de 27 de septiembre, de apoyo a los emprendedores y su internacionalización, regula la posible utilización de Libro de Visitas electrónico de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social?

Respuesta afirmativa. El apartado 3 del artículo 14 de la Ley 42/1997, de 14 de noviembre, Ordenadora de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, es objeto de modificación por la Ley 14/2013, de 27 de septiembre, de apoyo a los emprendedores y su internacionalización.

Es posible la exclusión de la obligación de que las empresas tengan en cada centro de trabajo un Libro de Visitas a disposición de los funcionarios de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social; en su sustitución, la autoridad laboral central de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social pondrá a disposición de las empresas, de oficio y sin necesidad de solicitud de alta, un Libro de Visitas electrónico por cada uno de sus centros de trabajo, en el que los funcionarios actuantes harán constar las correspondientes diligencias sobre la actuación.

Es posible la exclusión de la obligación de que las empresas tengan en cada centro de trabajo un Libro de Visitas a disposición de los funcionarios de la ITSS

Como nota final, hay que contemplar que mediante la correspondiente Orden normativa del Ministerio de Empleo y Seguridad Social se determinarán:

- Los hechos y actos que deban incorporarse al Libro de Visitas electrónico, así como los obligados.
- La forma de remisión a los mismos y los sistemas de verificación electrónica de su integridad.
- Asimismo, se establecerán los supuestos excepcionados de llevar Libro de Visitas electrónico, el medio sustitutivo al mismo y el régimen transitorio de aplicación de esta medida.

MATERIA: EJEMPLO DE ACTIVIDAD EMPRENDEDORA EN SEGURIDAD Y SALUD LABORAL EN ACTIVIDADES DE GESTIÓN DEL PEQUEÑO COMERCIO

El pequeño comercio es uno de los sectores en los que intervendrán emprendedores con el fin de conservar los comercios existentes y/o la creación de otros nuevos a quienes se aplicaría la Ley 14/2013, de 27 de septiembre, de apoyo a los emprendedores y su internacionalización.

De una forma más estricta, el Real Decreto 614/2013, de 2 de agosto, establece el certificado de profesionalidad de la familia profesional comercio y marketing; se contempla parte del contenido del Anexo I que lleva el título «Actividades de gestión del pequeño comercio», que es objeto de consulta.

Las correspondientes consultas se refieren a las realizaciones profesionales y criterios de realización en materia de prevención de riesgos laborales que configuran el certificado profesional.

Las consultas versan sobre las siguientes cuestiones respecto a los pequeños comercios:

- Evaluación de los riesgos generales y específicos en pequeños comercios.
- Planificación y gestión de la actividad preventiva en pequeños comercios a partir de los resultados de la evaluación de los riesgos.
- Comprobación de la idoneidad y adecuación de las condiciones de seguridad y salud referentes a los lugares de trabajo del pequeño comercio.
- Medidas y protocolos de emergencia y evacuación.
- Desarrollo de las acciones de información y formación relativas a los riesgos laborales y medidas preventivas.
- Cooperación adecuada entre las microempresas y los servicios de prevención ajenos concertados.

Las respuestas a los interrogantes se fundamentan en el Real Decreto 614/2013, de 2 de agosto, citado.

1ª CONSULTA: ¿LOS TITULARES Y EMPRENDEDORES DE PEQUEÑOS COMERCIOS DEBEN CONOCER LAS REALIZACIONES PROFESIONALES O COMETIDOS REFERENTES A LAS EVALUACIONES DE LOS RIESGOS GENERALES Y ESPECÍFICOS EN FUNCIÓN DE LA VALORACIÓN EFECTUADA POR LA MODALIDAD ORGANIZATIVA ADOPTADA (ASUNCIÓN PERSONAL, TRABAJADOR DESIGNADO O SERVICIO DE PREVENCIÓN AJENO)?

Los criterios de realización se concretan en las siguientes afirmaciones sobre el cumplimiento de las obligaciones en la evaluación de los riesgos:

- Se identifican los riesgos laborales de forma documentada, incluyendo la determinación de los elementos peligrosos y la identificación de los trabajadores expuestos a los mismos, y teniendo en cuenta la información obtenida respecto a la organización del pequeño negocio, características y complejidad de los puestos de trabajo, las sustancias o materias primas utilizadas, los equipos de trabajo y del acondicionamiento de los lugares de trabajo.
- La información y propuestas de los trabajadores relativas a la identificación de riesgos y la aplicación de la actividad preventiva se obtiene mediante la realización de reuniones, charlas, encuestas y otros.
- Los riesgos identificados se evalúan en función de criterios objetivos de valoración, estimando la probabilidad de ocurrencia y la potencial severidad del daño.
- Se actualiza la evaluación de los riesgos laborales, cuando se modifiquen las condiciones de trabajo o con ocasión de los daños para la salud que se hayan producido, documentando los nuevos riesgos y su valoración conforme a criterios objetivos.

La información y propuestas de los trabajadores relativos a la identificación de riesgos y aplicación de la actividad preventiva se obtiene mediante la realización de reuniones, charlas, encuestas...

- Las medidas preventivas se definen a partir de los riesgos evaluados, los requisitos legales y en función de las características del pequeño negocio.
- Las medidas preventivas relativas a la realización de actividades potencialmente peligrosas y ante riesgos graves e inminentes detectados se adoptan a partir de los problemas o incidentes detectados en la evaluación de riesgos, la información aportada por los trabajadores y conforme a la normativa vigente.
- Las medidas correctoras de los riesgos graves e inminentes detectados se abordan a partir de la evaluación realizada, estableciendo un procedimiento y calendario de puesta en marcha y conforme a la normativa vigente.
- Se recopila la información relativa a accidentes y/o incidentes de forma documentada y cumplimentando, en su caso, el parte de accidentes, una vez de constatar los hechos ocurridos, equipos y su estado, personas involucradas, posibles causas, etc.

2ª CONSULTA: ¿EL REAL DECRETO 614/2013, DE 2 DE AGOSTO, CONTEMPLA LA PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DE LA ACTIVIDAD PREVENTIVA EN PEQUEÑOS COMERCIOS COMO RESULTADO DE LA EVALUACIÓN DE LOS RIESGOS?

La solución a este interrogante hay que deducirla de los siguientes criterios de realización profesional en seguridad y salud laboral en los pequeños comercios que hacen referencia a la contestación afirmativa sobre si se cumplen los siguientes requisitos:

- El plan de prevención de riesgos laborales se documenta recogiendo los elementos exigidos por la normativa aplicable; es decir, la política preventiva, objetivos y metas a conseguir en la materia, la organización

de la prevención en la empresa y utilizando el asesoramiento o servicios externos cuando la complejidad lo requiera.

- Se determinarán los medios humanos y materiales necesarios para la puesta en marcha de las medidas preventivas adoptadas, así como la asignación de los recursos económicos, a partir de la evaluación de riesgos y de las necesidades para prevención en el pequeño negocio.
- El desarrollo de la actividad preventiva debe programarse, estableciendo las fases y prioridades de su desarrollo en función de la magnitud de los riesgos identificados y del número de trabajadores expuestos a los mismos.
- La implantación del plan de prevención de los riesgos detectados en la evaluación debe comprobarse periódicamente, utilizando instrumentos como listas de control para la observación directa de aplicación de las medidas de prevención por los trabajadores y la utilización de medios y equipos de prevención establecidos en el plan.
- El cumplimiento de las actividades preventivas, deben ser objeto de control en la ejecución o prestación de servicios, manipulación de productos o procesos peligrosos, utilizando instrumentos específicos para la observación directa.
- Se comprueba que los equipos de protección individual están en correctas condiciones de uso, que son los adecuados a la actividad desarrollada y que están debidamente señalizados, de acuerdo a las medidas preventivas establecidas.
- La actividad preventiva se coordina con la de otras empresas concurrentes, en el caso de que los trabajadores pertenecientes a dos o más empresas desarrollen actividades en un mismo lugar de trabajo; a tal efecto, se establecerá la necesaria coordinación de los medios de protección empleados respecto a la prevención de riesgos e informando sobre los mismos a los empleados, conforme a lo establecido en la normativa.
- La planificación y gestión de la actividad preventiva se integra en el sistema de gestión del pequeño negocio conforme a lo establecido en la normativa específica.

3ª CONSULTA: ¿LA ACTIVIDAD POSTERIOR A LA EVALUACIÓN DE LOS RIESGOS CONSISTE EN COMPROBAR LA IDONEIDAD Y ADECUACIÓN DE LAS CONDICIONES VINCULADAS AL ORDEN, LA LIMPIEZA, MANTENIMIENTO GENERAL Y DE LOS DISTINTOS TIPOS DE SEÑALIZACIÓN, EN UN PEQUEÑO NEGOCIO?

Sí. El cumplimiento de tal actividad posterior a la evaluación se lleva a cabo, teniendo en cuenta los siguientes criterios de realización:

- Hay que comprobar que las zonas de paso, salidas y vías de circulación de los lugares de trabajo y, en especial, las salidas y vías de circulación previstas para la evacuación en casos de emergencia permanecen libres de obstáculos para que puedan ser utilizadas sin dificultades en todo momento.
- Hay que comprobar que los lugares de trabajo, incluidos los locales de servicio y de atención al público, y sus respectivos equipos e instalaciones se limpian según la periodicidad establecida para mantenerlos en todo momento en condiciones higiénicas adecuadas, y se eliminan con rapidez los desperdicios, las manchas de grasa, los residuos de sustancias peligrosas y demás productos residuales para evitar que puedan originar accidentes o contaminar el ambiente de trabajo.
- Se verifica de acuerdo con lo establecido el adecuado funcionamiento de las instalaciones, mobiliario y equipos en los lugares de trabajo, así como su mantenimiento periódico, detectando las deficiencias que puedan afectar a la seguridad y salud de los trabajadores, y en su caso, subsanándolas.
- La señalización de seguridad y salud en el trabajo se comprueba que está debidamente ubicada conforme a la evaluación de riesgos realizada y a la normativa, para informar, alertar y orientar a los trabajadores.

- Las condiciones de seguridad de los lugares, instalaciones, equipos y ambiente de trabajo se controlan mediante comprobaciones periódicas protocolizadas para prevenir riesgos laborales.
- Las actividades de promoción, en el ámbito del orden, la limpieza, la señalización y el mantenimiento en general, se realizan, utilizando diferentes medios y métodos de acuerdo a cada caso: carteles, demostraciones prácticas, tabloneros de anuncios, medios audiovisuales, entre otros, para impulsar la comunicación y recepción correcta del mensaje.
- Las propuestas preventivas relativas al orden, limpieza, señalización y el mantenimiento general aportadas por los trabajadores se recopila mediante la realización de reuniones formales o informales, charlas, preguntas, etc.

4ª CONSULTA: ¿EN LA GESTIÓN DE LA PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES EN PEQUEÑOS NEGOCIOS, EL REAL DECRETO 614/2013, DE 2 DE AGOSTO, CONTEMPLA LA NECESIDAD DE DESARROLLAR LAS MEDIDAS Y PROTOCOLOS DE EMERGENCIA Y EVACUACIÓN?

Respuesta afirmativa. Las medidas y protocolos de emergencia y evacuación se llevarán a cabo, adoptando las siguientes actuaciones puestas en práctica, como criterios de realización:

- Debe elaborarse el plan de emergencias o de evacuación de forma documentada, estableciendo las medidas y protocolos de actuación ante diferentes situaciones de emergencia, designando para ello al personal encargado de su puesta en práctica, y utilizando el asesoramiento o servicios externos cuando la complejidad lo requiera.
- Los protocolos de actuación ante diferentes situaciones de emergencia se comunicarán a los trabajadores a través de distintos medios y métodos, asegurando y comprobando su comprensión y realizando diferentes y sucesivas preguntas y aclaraciones o mediante la realización de prácticas o simulacros.

El sistema de trazabilidad deberá permitir conocer todas las materias primas utilizadas en el proceso de elaboración del producto fertilizante y una vez en el mercado deberá ser identificado mediante una numeración

- Las primeras intervenciones en situación de emergencia y las actuaciones dirigidas a los primeros auxilios, se ejecutan en su caso siguiendo los protocolos establecidos en el plan de emergencias o de evacuación.
- Las instalaciones fijas y equipos portátiles de extinción de incendios se revisan de forma periódica en cumplimiento de la normativa, comprobando la disponibilidad para su uso inmediato en caso de incendio.
- Los equipos de lucha contra incendios, medios de alarma, vías de evacuación y salidas de emergencia se revisan comprobando que se encuentran bien señalizados, visibles y accesibles para actuar en situaciones de emergencia y de acuerdo con la normativa.
- El botiquín de primeros auxilios se revisa y repone periódicamente con el fin de mantenerlo debidamente surtido, de acuerdo con la legislación.
- Los medios de información, comunicación y transporte, necesarios en la emergencia, se mantienen actualizados y operativos para actuar en caso de emergencia.

5ª CONSULTA: ¿LOS PROFESIONALES BAJO LA DIRECCIÓN DEL EMPRESARIO O EMPRENDEDOR EN LAS ACTIVIDADES PREVENTIVAS DEL PEQUEÑO COMERCIO DEBEN DESARROLLAR ACCIONES DE INFORMACIÓN Y FORMACIÓN RELATIVAS A RIESGOS LABORALES Y MEDIDAS PREVENTIVAS, CONFORME A LO ESTABLECIDO EN EL PLAN DE PREVENCIÓN?

La respuesta afirmativa a este interrogante comporta las siguientes actuaciones o realizaciones, adoptando los siguientes criterios que son objeto de seguimiento:

- Las acciones de información y formación a trabajadores, relativas a riesgos laborales y medidas preventivas, deben adaptarse a las necesidades detectadas en la evaluación de riesgos y planificación preventiva.
- La información y formación relativa a los riesgos laborales y la actividad preventiva deben transmitirse a los trabajadores de forma directa, utilizando diversos medios y métodos, y comprobando su comprensión mediante demostraciones, realización de prácticas, simulaciones, etcétera.
- La efectividad de las acciones de información y formación a trabajadores se comprueba verificando que en el desempeño de su trabajo se aplican las medidas preventivas, se utilizan los equipos de protección individual adecuadamente y se respetan las normas de seguridad.
- La información a los trabajadores especialmente sensibles a determinados riesgos se comunica a los mismos de manera efectiva por medio de entrevistas personales o cuestionarios preestablecidos, comprobando su comprensión y realizando aclaraciones.
- Las instrucciones y normas de uso respecto a la manipulación y mantenimiento de los equipos de protección individual (EPIs) se transmiten a los trabajadores de forma directa, utilizando diversos medios y métodos, y comprobando su efectividad a través de la realización de prácticas, simulaciones, preguntas, etcétera.
- Se comprueba que las pautas de acción preventiva en el desarrollo de las actividades de mayor riesgo se llevan a cabo de acuerdo a lo establecido en el plan de prevención, verificando de forma directa que se respetan las normas de seguridad y medidas previstas.

6ª CONSULTA: ¿EN EL REAL DECRETO 614/2013, DE 2 DE AGOSTO, SE CONTEMPLA LA NECESIDAD DE COOPERAR CON EL SERVICIO DE PREVENCIÓN AJENO CONCERTADO, CANALIZANDO LA INFORMACIÓN Y FORMACIÓN, PROPUESTAS DE MEJORA Y GESTIONANDO LA DOCUMENTACIÓN RELATIVA A LA PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES?

La respuesta afirmativa. El interrogante planteado se resuelve con las siguientes afirmaciones sobre el cumplimiento de las obligaciones previstas:

- Las funciones y competencias de los organismos y entidades ligadas a la prevención de riesgos laborales se identifican para seguir el protocolo establecido en las relaciones y pautas de comunicación necesarias.
- La documentación relativa a la gestión de la prevención, así como la que identifica a organismos y entidades competentes, se recopila, clasifica, archiva y mantiene actualizada para cooperar, en su caso, con los servicios de prevención.
- La obtención de información sobre incidentes, accidentes y enfermedades profesionales se registran en los documentos previstos al efecto para su posterior entrega en su caso, a los servicios de prevención ajenos.
- Las necesidades formativas e informativas, derivadas de conductas y accidentes e incidentes ocurridos en la empresa, que se detecten se comunican en su caso al servicio de prevención ajeno para realizar acciones concretas de mejora en la seguridad y salud de los trabajadores.
- La formulación de propuestas al técnico de prevención, al representante de los trabajadores, al servicio de prevención ajeno en su caso se realiza con el fin de mejorar los niveles de seguridad y salud.
- Las acciones de mejora y correctivas en materia preventiva se aplican estableciendo un procedimiento y calendario de puesta en marcha y conforme a la normativa vigente.

Novedades legales



El año 2014 ha empezado, legislativamente hablando, con grandes cambios, tal y como vamos a repasar en esta sección. Como siempre, hay que empezar con las normas de **ámbito europeo**. Así, destacamos la Directiva 2013/59/Euratom del Consejo, de 5 de diciembre de 2013, por la que se establecen normas de seguridad básicas para la protección contra los peligros derivados de la exposición a radiaciones ionizantes, y se derogan las Directivas 89/618/Euratom, 90/641/Euratom, 96/29/Euratom, 97/43/Euratom y 2003/122/Euratom, establece normas básicas de seguridad uniformes aplicables a la protección de la salud de las personas sometidas a exposición ocupacional, médica y poblacional frente a los riesgos derivados de las radiaciones ionizantes. La directiva, publicada en el DOUEL del pasado 17 de enero de 2014, cubre todas las situaciones y categorías de exposición, siendo aplicable a cualquier situación de exposición planificada, existente o de emergencia que implique un riesgo de exposición a radiaciones ionizantes que no pueda considerarse despreciable desde el punto de vista de la protección radiológica o en relación con el medio ambiente, a fin de proteger la salud humana a largo plazo.

El cálculo de las dosis a partir de cantidades mensurables debe basarse en valores y expresiones científicamente establecidos, teniendo en cuenta la metodología que utiliza la Comisión Internacional de Protección Radiológica (CIPR). Debiendo entenderse por «normas básicas» las dosis máximas admisibles con un suficiente margen de seguridad, la presente Directiva establece los límites de dosis uniformes a tal efecto.

Los Estados miembros establecerán requisitos legales y un régimen apropiado de control reglamentario que, para todas las situaciones de exposición, reflejen un sistema de protección radiológica basado en los principios de justificación, optimización y limitación de la dosis.

Deben mantener los actuales límites anuales de dosis efectivas en la exposición ocupacional y poblacional, pero ya no es necesario hacer un promedio a lo largo de cinco años, excepto en las circunstancias especiales especificadas en la legislación nacional.

Es necesario establecer niveles de referencia en recintos cerrados para las concentraciones de gas radón y para la exposición a la radiación gamma emitida por los materiales de construcción e introducir condiciones para el reciclado de residuos de las industrias que procesen material radiactivo natural para elaborar materiales de construcción. Ello sin perjuicio de las disposiciones del Reglamento nº 305/2011, que establece condiciones armonizadas para la comercialización de productos de construcción.

Dado que existe un mayor riesgo de padecer cáncer de pulmón derivado de la exposición prolongada al radón en recintos cerrados, es preciso contar con planes de acción nacionales para abordar los riesgos a largo plazo de la exposición a dicho gas. Si se supera el nivel de referencia nacional se deben adoptar las medidas adecuadas de reducción del radón y de la exposición. Si los niveles continúan siendo superiores al nivel de referencia nacional, las actividades realizadas dentro del lugar de trabajo no deben considerarse como prácticas.

La exposición del personal de tripulación a la radiación cósmica debe ser gestionada como una situación de exposición planificada, debiendo incluirse dicha actividad en el ámbito de aplicación de la presente Directiva. Si se superan los límites de dosis, debe gestionarse como una exposición especialmente autorizada.

Por lo que respecta a la contaminación del medio ambiente, la misma puede afectar a la salud humana a largo plazo por lo que debe ser protegido contra los efectos dañinos de las radiaciones ionizantes. Para ello deben tenerse en cuenta los criterios medioambientales basados en datos científicos internacionalmente reconocidos.

En el ámbito médico se ha producido un aumento notable de la exposición de los pacientes, por lo que es preciso justificar la exposición médica y exigirse requisitos más estrictos en cuanto a la información a proporcionar a los pacientes, el registro y la notificación de las dosis de los procedimientos médicos, el uso de niveles de referencia para diagnóstico y la disponibilidad de dispositivos indicadores de dosis. En materia de radiodiagnóstico médico o radioterapia debe existir un alto nivel de competencia y una clara definición de responsabilidades y funciones entre todos los profesionales implicados en la exposición médica. La autoridad competente en materia de protección radiológica abordará la prevención de dichas exposiciones y las medidas consecutivas en caso de que se produzcan.

En la práctica veterinaria la obtención de imágenes debe someterse a un control reglamentario adecuado y justificarse de forma similar a las exposiciones médicas, debiendo diferenciarse entre los procedimientos que utilizan equipos médico-radiológicos y los que no los utilizan.

Por lo que respecta a la protección radiológica de los productos de consumo, el control reglamentario comienza en la fase de concepción y fabricación de los mismos o en el momento de su importación, debiendo poder justificarse el uso que se pretende dárseles y si éste puede quedar exento del control reglamentario. La adición deliberada de sustancias radiactivas a determinadas categorías de productos de consumo sigue estando prohibida, aplicándose también a la activación de estos productos mediante radiación, sin perjuicio de la legislación existente al respecto.

Los Estados miembros deben someter a un sistema de control reglamentario determinadas prácticas que impliquen riesgos derivados de las radiaciones ionizantes o bien prohibir ciertas prácticas. Asimismo, deben poder acogerse a un planteamiento gradual del control reglamentario, proporcionado a la magnitud y probabilidad de las exposiciones resultantes de las prácticas, y a las repercusiones que el control reglamentario pueda tener al reducir tales exposiciones o mejorar la seguridad de las instalaciones. Deben tener la posibilidad de otorgar exenciones específicas de autorización para ciertas prácticas que conlleven actividades superiores a los valores de exención. Y deben garantizar que los trabajadores exteriores reciban la misma protección que los trabajadores expuestos empleados por una empresa que realice prácticas con fuentes de radiación.

Por lo que respecta a la gestión de situaciones de exposición de emergencia, debe establecerse un sistema más exhaustivo que comprenda una evaluación de las posibles situaciones de exposición de emergencia, un sistema global de gestión de emergencias, planes de respuesta ante emergencias y estrategias planificadas de antemano para la gestión de cada evento contemplado. La introducción de niveles de referencia en situaciones de exposición de emergencia y existentes permite proteger a las personas.

Por otra parte, los Estados miembros deben contar con requisitos precisos para la emisión de autorizaciones de vertidos y para la supervisión de los mismos. La notificación de datos sobre vertidos de centrales nucleares y plantas de reelaboración a la autoridad competente debe basarse en información normalizada. Y deben garantizar que exista un programa adecuado de control del nivel de radioactividad en el medioambiente, así como adoptar medidas para prevenir la fundición accidental de fuentes huérfanas, así como para garantizar que los metales liberados de las instalaciones nucleares cumplan los criterios de desclasificación.

En el **ámbito estatal** y como cada año, el legislador ha apurado hasta el último momento para aprobar y publicar algunas de las normas más importantes. Así, en el mes de diciembre de 2013 se han publicado en el BOE dos leyes de gran importancia en el ámbito medioambiental. Hablamos de la nueva Ley de Evaluación Ambiental y la Reforma del Sector Eléctrico.

La **Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental** (B.O.E. de 11 de diciembre de 2013) contiene el régimen jurídico que debe regir la evaluación ambiental de los planes, programas y proyectos que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente, garantizando en todo el territorio del Estado



un elevado nivel de protección ambiental. Para ello se propone simplificar el procedimiento de evaluación ambiental, incrementar la seguridad jurídica de los operadores y lograr la concertación de la normativa sobre evaluación ambiental en todo el territorio nacional.

La nueva ley unifica en una sola norma la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente y el Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos y modificaciones posteriores al citado texto refundido, estableciéndose un esquema similar para ambos procedimientos (evaluación ambiental estratégica y evaluación de impacto ambiental), regulándolos de manera exhaustiva y unificando la terminología. Además, se incrementa la seguridad jurídica de los promotores.

Se establecen los principios aplicables a la evaluación ambiental estratégica y a la evaluación de impacto ambiental diseñando el ordinario y el simplificado. Asimismo, se regulan las relaciones entre las distintas Administraciones públicas y se hace un llamamiento a la cooperación en el marco de la Conferencia Sectorial de Medio Ambiente. Se define tanto el ámbito de aplicación de la evaluación ambiental estratégica, como el de la evaluación de impacto ambiental, incluyendo los supuestos excluidos de evaluación ambiental y los supuestos exceptuables. Se establece la obligación de someter a evaluación ambiental los planes, programas y proyectos incluidos en el ámbito de aplicación y la consecuencia jurídica de la falta de emisión de las declaraciones e informes ambientales, que consistirá en la falta de validez del acto de adopción, aprobación o autorización de aquéllos. Determina el órgano ambiental y del órgano sustantivo, estableciéndose que este órgano informe a aquél de cualquier incidencia que se produzca durante la tramitación del procedimiento de adopción, aprobación o autorización de un plan, programa o proyecto que tenga relevancia a los efectos de la tramitación de los procedimientos de evaluación ambiental.

Y se declara que la falta de emisión de la declaración ambiental estratégica, del informe ambiental estratégico, de la declaración de impacto ambiental o del informe de impacto ambiental, en los plazos legalmente establecidos, no equivale a una evaluación ambiental favorable. Tienen la naturaleza jurídica de un informe preceptivo y determinante.

Por último la ley incorpora el seguimiento de las declaraciones ambientales estratégicas y de los informes ambientales estratégicos, que se atribuyen al órgano sustantivo, así como el régimen sancionador (clasificando las infracciones y atribuyendo las correspondientes sanciones) y el procedimiento sancionador.

El 14 de diciembre salió a la luz el Real Decreto-ley 15/2013, de 13 de diciembre, sobre reestructuración de la entidad pública empresarial «Administrador de Infraestructuras Ferroviarias» (ADIF) y otras medidas urgentes en el orden económico. Esta norma es importante debido a que modifica la Ley del sector de hidrocarburos, para adecuar la normativa nacional a la Directiva comunitaria que obliga a los Estados miembros a mantener un nivel mínimo de reservas de petróleo crudo o productos petrolíferos, así como la Ley General Presupuestaria, para permitir que el Ministro de Economía y Competitividad pueda autorizar la realización de operaciones de depósito a plazo y colocación de fondos en cuentas tesoreras, además de las ya contempladas de préstamo y adquisiciones temporales de activos.

En cuanto a la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del **Sector Eléctrico** (BOE 27 diciembre), regula el sector eléctrico con la finalidad de garantizar el suministro de energía eléctrica y de adecuarlo a las necesidades de los consumidores en términos de seguridad, calidad, eficiencia, objetividad, transparencia y al mínimo coste, asegurando la sostenibilidad económica y financiera del sistema y permitiendo un nivel de competencia efectiva en el sector eléctrico. Además, se considera el suministro de energía eléctrica como un servicio de interés económico general.

La inestabilidad económica y financiera del sistema eléctrico, provocada por el déficit de tarifa, ha impedido garantizar un marco regulatorio estable, necesario para el desarrollo de una actividad muy intensa en inversión. Los cambios normativos que se han ido produciendo han distorsionado el normal funcionamiento del sistema eléctrico, debiendo corregirse mediante una estabilidad regulatoria, unida a la necesidad de acometer reformas que garanticen la sostenibilidad del sistema a largo plazo y de resolver las deficiencias existentes en el funcionamiento del sistema.

El principio de sostenibilidad económica y financiera del sistema eléctrico (entendido como la capacidad para satisfacer la totalidad de los costes) implica que un incremento del coste o una reducción de ingresos debe incorporar una reducción equivalente de otras partidas de costes o un incremento equivalente de ingresos que asegure el equilibrio del sistema. Se definen los ingresos del sistema eléctrico y sus costes. Además, se establecen restricciones tasadas a la aparición de desajustes temporales anuales, incluyendo como mecanismo correctivo la obligación de revisión automática de los peajes y cargos que correspondan si se superan determinados umbrales. Los desfases temporales que se produzcan desde la entrada en vigor de la Ley, sin sobrepasar los umbrales que se introducen, serán financiados por todos los sujetos del sistema de liquidación en función de los derechos de cobro que generen.

Mantiene la financiación de los costes del sistema por parte de los consumidores mediante el pago de los peajes de acceso a las redes y el resto de cargos, así como, mediante otros instrumentos financieros, y, excepcionalmente y para los supuestos específicamente previstos, mediante las partidas provenientes de los Presupuestos Generales del Estado.

Se clarifican las competencias de la Administración General del Estado, estableciendo la competencia del Gobierno para la regulación básica del sector, para el establecimiento y adjudicación de los regímenes económicos de aplicación a las distintas actividades y para garantizar la seguridad de suministro de energía eléctrica a los consumidores.

También se mantiene el carácter vinculante de la planificación de la red de transporte, incorporando herramientas para alinear el nivel de inversiones a la situación del ciclo económico y a los principios de sostenibilidad económica.

Respecto a la retribución de las actividades destinadas al suministro de energía eléctrica, se establece expresamente que los ingresos del sistema eléctrico serán destinados a pagar exclusivamente la retribución propia de las actividades destinadas al suministro eléctrico. La metodología del cálculo de las retribuciones del transporte, distribución, gestión técnica y económica y producción no peninsular considerará los costes necesarios para realizar la actividad por una empresa.

Se llevan a cabo cambios en el régimen retributivo de las actividades reguladas. Para las actividades con retribución regulada, se refuerzan los principios y criterios para establecer regímenes que permitan obtener rentabilidades adecuadas en relación con el riesgo de la actividad. Para los sistemas eléctricos no peninsulares, recoge la posibilidad de establecer un régimen singular para el que se tendrán en consideración exclusivamente los extracostes de estos sistemas eléctricos asociados a su carácter aislado.

Se regula el régimen retributivo de las energías renovables, cogeneración y residuos, estableciendo la posibilidad, con carácter excepcional, de establecer nuevos regímenes retributivos específicos. Y se precisan los criterios de prioridad de acceso y despacho para la electricidad de estas fuentes de energía.

Respecto a la fijación de las retribuciones de las actividades de redes, sistemas eléctricos no peninsulares y régimen de energías renovables y cogeneración, se introduce el concepto de período regulatorio y herramientas de flexibilidad cuya finalidad es adaptar las retribuciones a la situación cíclica de la economía y a las necesidades del sistema.

Se regula de forma específica el desarrollo del autoconsumo como fuente alternativa de generación de electricidad. Estas instalaciones de autoconsumo están obligadas a contribuir a financiar costes y servicios del sistema en la misma cuantía que el resto de los consumidores.

Y para impulsar el principio de competencia efectiva en el sector eléctrico, se introduce un mecanismo competitivo para reducir el poder de monopolio en los mercados de restricciones, un nuevo régimen de regulación de las energías renovables, de cogeneración y residuos y un aumento de la competencia en las comercializadoras de referencia y mejorando la posición del consumidor en cuanto información disponible y facilitación de procesos de cambio de suministrador.



En materia de acceso a las redes, se concretan los conceptos de acceso y conexión, se refuerzan los principios de objetividad, transparencia y no discriminación en su otorgamiento y se fija el régimen de otorgamiento y denegación bajo criterios exclusivamente técnicos. Contiene la regulación de las relaciones entre consumidores y empresas comercializadoras y distribuidoras de energía eléctrica, estableciendo sus derechos y obligaciones.

Se establece el denominado precio voluntario para el pequeño consumidor, precio máximo de referencia al que podrán contratar los consumidores de menos de determinada potencia contratada que deseen utilizar esta modalidad. Asimismo, define la figura del consumidor vulnerable, vinculado a determinadas características sociales, de consumo y poder adquisitivo, incorporando medidas que garanticen una protección adecuada del mismo. Estos consumidores tendrán derecho a una tarifa reducida respecto del precio voluntario para el pequeño consumidor.

Se regula la producción de energía, así como la demanda y contratación de la misma, los derechos y obligaciones de los productores de energía eléctrica y el registro de régimen retributivo específico.

Se contempla el transporte y la distribución de la energía eléctrica. También se especifica el régimen de autorizaciones, expropiación y servidumbres, así como las autorizaciones necesarias para las instalaciones de transporte, distribución, producción, líneas directas, transmisión y cierre de las instalaciones.

Y por lo que respecta al régimen sancionador, tipifica las infracciones, determina las sanciones aplicables a cada una de ellas, instaura la competencia para su imposición y regula el procedimiento sancionador.

Tampoco podemos dejar de mencionar la Ley 27/2013, de 27 de diciembre, de **racionalización y sostenibilidad de la Administración Local** (BOE 30 diciembre), conocida como reforma local. La norma incluye un nuevo reparto de competencias y despoja a los ayuntamientos de las que tenían en educación, sanidad y servicios sociales, que pasan a manos de las comunidades en unos plazos definidos.

La protección del medio ambiente urbano sí será competencia de cada municipio, que deberá gestionar los servicios de agua, residuos y limpieza del entorno urbano. Sin embargo, se deja la puerta abierta a que dicha gestión se traspase a manos privadas, algo que ha suscitado una gran polémica. La crisis económica y la falta de financiación de los Ayuntamientos parecen estar detrás de esta posible privatización de servicios medioambientales.

Además, el nuevo texto elimina la reserva de determinadas actividades a las entidades locales y la consiguiente posibilidad de realizarlas en régimen de monopolio. Es el caso de las actividades de suministro de gas y calefacción, los mataderos o el abastecimiento industrial de aguas. El abastecimiento de agua a los hogares seguirá estando reservado a los Ayuntamientos.

Finalmente, hay que destacar la aprobación de una nueva línea de ayudas para la compra de vehículos eficientes, el llamado **Plan PIVE-5**, que analizamos en la sección de subvenciones.

En el ámbito autonómico, se han publicado dos normas especialmente importantes en **Cantabria**: la Ley 7/2013, de 25 de noviembre, por la que se regula el **aprovechamiento eólico en la Comunidad Autónoma de Cantabria** (B.O.C. de 5 de diciembre de 2013) y la Ley 8/2013, de 2 de diciembre, por la que se modifica el Plan de Ordenación del Litoral (B.O.C. de 10 de diciembre de 2013).

La primera de ellas regula el procedimiento para autorizar la construcción, explotación, ampliación, modificación, transmisión y cierre de los parques eólicos. Además, crea un Fondo para la Compensación Ambiental y la Mejora Energética, como instrumento para la preservación de la cohesión y equilibrio territorial y del medio natural.

Contiene, por lo tanto, la regulación del procedimiento para autorizar la construcción, explotación, ampliación, modificación, transmisión y cierre de los parques eólicos, así como la creación del Fondo para la Compensación Ambiental y la Mejora Energética, como instrumento para la preservación de la cohesión y equilibrio territorial y el medio natural.



Las autorizaciones a las que se refiere esta ley deben otorgarse sin perjuicio de aquéllas otras o demás licencias necesarias conforme a la normativa aplicable. La norma regula la garantía que debe prestar el promotor, cuya finalidad es garantizar el cumplimiento de las obligaciones que se establezcan en la resolución de aprobación del proyecto técnico, y establece que el incumplimiento de las obligaciones, condiciones y requisitos establecidos en la autorización podrá dar lugar a la revocación de ésta.

En la regulación del procedimiento de autorización de los parques eólicos destaca el establecimiento de un trámite previo de selección competitiva de proyectos que se adecua a la especialidad del sector de la energía eólica. Dicho procedimiento está justificado por la seguridad del suministro, la promoción de las nuevas tecnologías y de la eficiencia energética y la protección ambiental. La instalación de parques eólicos ya no depende del resultado de un trámite de concurso general expuesto a los riesgos derivados de eventuales impugnaciones, y la intervención administrativa previa se limita al procedimiento ordinario de autorización de parques eólicos, estableciendo un trámite de selección competitiva de proyectos cuando haya más de un interesado en promover parques en una misma ubicación.

Se incluyen las disposiciones aplicables a la aprobación del proyecto de ejecución y puesta en servicio de las instalaciones de parques eólicos, así como a la modificación, transmisión y cierre de las mismas.

Y teniendo en cuenta que la implantación de parques eólicos no es completamente inocua, al implicar el establecimiento de cargas inevitables para el entorno, tanto por el impacto visual producido por los aerogeneradores como por el resultado de las infraestructuras que esas instalaciones llevan consigo (caminos de acceso y líneas de evacuación), se crea el Fondo para la Compensación Ambiental y la Mejora Energética. Se financiará, entre otros recursos, con las aportaciones económicas comprometidas por los promotores de los parques eólicos que hayan obtenido una autorización en competencia. Y se configura como un instrumento destinado a financiar actuaciones vinculadas a la conservación, reposición y restauración ambiental, así como a la promoción de proyectos que contribuyan al desarrollo del sector de la energía en la Comunidad.

En cuanto a la Ley de Cantabria 8/2013, de 2 de diciembre, por la que se modifica la Ley de Cantabria 2/2004, de 27 de septiembre, del **Plan de Ordenación del Litoral**, introduce modificaciones en aquellos preceptos que regulan las condiciones relativas a los desarrollos urbanísticos y cambios de uso en las Áreas de Ordenación, con la finalidad de extender las nuevas condiciones establecidas en la Ley que se modifica al conjunto de los municipios de la región, y añade otras determinaciones para facilitar la incorporación del nuevo régimen a los planeamientos municipales.

Las reformas que se han ido introduciendo en la normativa aplicable pretenden conceder al suelo rústico una serie de usos que permitan su puesta en valor y hagan posible darle un destino que contribuya a un desarrollo sostenible y a dinamizar los núcleos rurales. Se persigue ofrecer al medio rural una alternativa real de futuro.

Los usos autorizables en toda el Área de Ordenación se hacen corresponder directamente con los de la LOTRUSCA. Por lo que respecta a la posibilidad de aprobar Planes Especiales de Suelo Rústico con carácter general en toda el Área de Ordenación, prevista en el apartado 2 del artículo 46 de la citada Ley, se supera la limitación existente que impedía aprobar este tipo de planes en el entorno de los núcleos con más de 40 viviendas y ubicados en Áreas de Modelo Tradicional y se extiende el ámbito de aplicación de estos Planes Especiales a las Áreas Periurbanas. Con la modificación introducida en la Disposición Transitoria Primera, en su apartado relativo a la aplicación de las determinaciones relativas al Área de Ordenación, se pretende no hacer depender la aplicación de las nuevas posibilidades que se abren en la LOTRUSCA a la adaptación de los planes urbanísticos.

Por último, se contempla la posibilidad de que los planeamientos urbanísticos ya adaptados puedan recoger las nuevas determinaciones del POL y del nuevo régimen del suelo rústico, sin necesidad de proceder a su revisión.

También hay que destacar el Decreto-Legislativo 3/2013, de 3 de diciembre, del Gobierno de **Aragón**, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de regulación y fomento de la actividad industrial de Aragón (BOA 13 diciembre), cuyas claves son:

- La actuación administrativa en materia de industria se rige por los principios de libertad de establecimiento y de actividad, intervención necesaria y suficiente, eficacia y proporcionalidad y adaptación a las necesidades de la actividad industrial, con plena garantía de la legalidad, la seguridad industrial y el interés público.
- El Gobierno de Aragón adoptará planes y programas de promoción y fomento, conforme al contexto global de la actividad económica, con especial atención a las pequeñas y medianas empresas.

Por su parte, en **Castilla y León** se ha publicado la Ley 9/2013, de 3 de diciembre, de Pesca de Castilla y León (BOCL 13 diciembre), norma que pretende un aprovechamiento sostenible de los recursos pesqueros y que la pesca contribuya al desarrollo rural. Además, define las especies pescables, las exóticas y las de interés preferente, y establece para éstas la práctica de la pesca sin muerte, como principio para salvaguardar su conservación. Clasifica las masas de agua distinguiendo entre aguas pescables y aguas que no lo son. Desarrolla las modalidades de pesca, procedimientos y medios permitidos o prohibidos y establece los cauces para la participación de los sectores y organizaciones sociales relacionadas con la pesca a través de los Consejos de Pesca.

AGUAS

Resolución de 18 de noviembre de 2013, de la Dirección General del Agua, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 15 de noviembre de 2013 sobre aprobación de las nuevas tarifas para aprovechamiento del acueducto Tajo-Segura. (BOE n.º 285 de 28 de noviembre 2013)

Ley Foral 34/2013, de 26 de noviembre, por la que se modifica la Ley Foral 10/1988, de 29 de diciembre, de Saneamiento de las Aguas Residuales de Navarra. (BON n.º 233 de 4 de diciembre 2013)

Orden AAA/2391/2013, de 10 de diciembre, por la que se modifican diversas órdenes ministeriales relativas a ficheros con datos de carácter personal gestionados por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente y sus Confederaciones Hidrográficas para adecuarlas al Real Decreto 670/2013, de 6 de septiembre, por el que se modifica el Reglamento del Dominio Público Hidráulico, aprobado por el Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, en materia de registro de aguas y criterios de valoración de daños al dominio público hidráulico. (BOE n.º 304 de 20 de diciembre 2013)

Resolución del director general de Recursos Hídricos mediante la cual se dispone la publicación de las determinaciones de contenido normativo del Plan Hidrológico de las Islas Baleares, aprobado mediante el Real decreto 684/2013, de 6 de septiembre. (BOIB n.º 180 de 28 de diciembre 2013)

Orden 3556/2013, de 20 de diciembre, del Consejero de Presidencia, Justicia y Portavoz del Gobierno, por la que se aprueba la modificación de las tarifas de los servicios de abastecimiento, saneamiento y agua reutilizable prestados por Canal de Isabel II Gestión. (BOCM n.º 309 de 30 de diciembre 2013)

Resolución de 19 de diciembre de 2013, de la Dirección General del Agua, por la que se publica el tercer Acuerdo de modificación y prórroga del Convenio de colaboración con el Gobierno de Canarias, para el desarrollo de actuaciones en materia de agua en las Islas Canarias. (BOE n.º 2 de 2 de enero 2014)

BIOCARBURANTES

Orden IET/2458/2013, de 26 de diciembre, por la que se amplía el plazo previsto en el apartado 1 de la disposición transitoria segunda del Real Decreto 1088/2010, de 3 de septiembre, por el que se modifica el Real Decreto 61/2006, de 31 de enero, en lo relativo a las especificaciones técnicas de gasolinas, gasóleos, utilización de biocarburos y contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo, en relación con la obligación relativa a la disponibilidad de gasolina de protección. (BOE n.º 313 de 31 de diciembre 2013)

Resolución de 27 de diciembre de 2013, de la Secretaría de Estado de Energía, por la que se actualiza el anexo de la Orden ITC/2877/2008, de 9 de octubre, por la que se establece un mecanismo de fomento

del uso de biocarburantes y otros combustibles renovables con fines de transporte. (BOE n.º 313 de 31 de diciembre 2013)

Decisión 2014/6/UE de Ejecución de la Comisión, de 9 de enero de 2014, sobre el reconocimiento del «Régimen del HVO diésel renovable para la comprobación del cumplimiento de los criterios de sostenibilidad RED para biocarburantes» para demostrar el cumplimiento de los criterios de sostenibilidad de conformidad con las Directivas 98/70/CE y 2009/28/CE del Parlamento Europeo y del Consejo. (DOUEL n.º 5 de 10 de enero 2014)

CAZA

Ley 13/2013, de 23 de diciembre, de caza de Galicia. (DOG n.º 4 de 8 de enero 2014)

CONTAMINACIÓN

Decreto 459/2013, de 10 de diciembre, sobre los vertidos efectuados desde tierra al mar. (BOPV n.º 237 de 13 de diciembre 2013)

Decisión nº 1359/2013/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de diciembre de 2013, que modifica la Directiva 2003/87/CE con objeto de precisar las disposiciones sobre el calendario de las subastas de derechos de emisión de gases de efecto invernadero. (DOUEL n.º 343 de 19 de diciembre 2013)

Reglamento (UE) nº 1293/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, relativo al establecimiento de un Programa de Medio Ambiente y Acción por el Clima (LIFE) y por el que se deroga el Reglamento (CE) nº 614/2007. (DOUEL n.º 347 de 20 de diciembre 2013)

Decisión de la Comisión 2013/801/UE, de 17 de diciembre de 2013, relativa a la notificación por parte del Reino de España del plan nacional transitorio a que se refiere el artículo 32 de la Directiva 2010/75/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre las emisiones industriales. (DOUEL n.º 352 de 24 de diciembre 2013)

Resolución de 18 de diciembre de 2013, de la Consejería de Fomento, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente, por la que se fija la fecha límite para que las instalaciones existentes soliciten autorización de actividades potencialmente contaminadoras de la atmósfera. (BOPA n.º 297 de 26 de diciembre 2013)

Decisión 2013/807/UE de Ejecución de la Comisión, de 17 de diciembre de 2013, por la que se confirman o modifican las emisiones medias específicas de CO₂ y los objetivos de emisiones específicas aplicables a los fabricantes de vehículos comerciales ligeros, en relación con el año natural 2012, en aplicación del Reglamento (UE) no 510/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo. (DOUEL n.º 353 de 28 de diciembre 2013)

Decisión 2013/808/UE de Ejecución de la Comisión, de 18 de diciembre de 2013, por la que se determinan los límites cuantitativos y se asignan cuotas de sustancias reguladas de conformidad con el Reglamento (CE) nº 1005/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre las sustancias que agotan la capa de ozono, para el período comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2014. (DOUEL n.º 353 de 28 de diciembre 2013)

Instrumento de Aceptación de la Enmienda al Anexo A del Convenio de Estocolmo sobre Contaminantes Orgánicos Persistentes, adoptada en Ginebra el 29 de abril de 2011. (BOE n.º 312 de 30 de diciembre 2013)

Real Decreto 1042/2013, de 27 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Impuesto sobre los Gases Fluorados de Efecto Invernadero, y por el que se modifican el Reglamento del Procedimiento para el ejercicio de la potestad sancionadora, aprobado por el Real Decreto 1398/1993, de 4 de agosto, el Reglamento del Impuesto sobre Sociedades, aprobado por el Real Decreto 1777/2004, de 30 de julio, el Regla-

mento del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas, aprobado por el Real Decreto 439/2007, de 30 de marzo, y el Reglamento del Impuesto sobre el Valor Añadido, aprobado por el Real Decreto 1624/1992, de 29 de diciembre. (BOE n.º 312 de 30 de diciembre 2013)

Decisión 2014/9/UE de la Comisión, de 18 de diciembre de 2013, por la que se modifican las Decisiones 2010/2/UE y 2011/278/UE, en relación con los sectores y subsectores que se consideran expuestos a un riesgo significativo de fuga de carbono. (DOUEL n.º 9 de 14 de enero 2014)

Resolución de 8 de enero de 2014, de la Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental, por la que se actualiza el modelo de notificación anual de emisiones y transferencias de contaminantes. (BOJA n.º 11 de 17 de enero 2014)

COSTA Y MAR

Ley de Cantabria 8/2013, de 2 de diciembre, por la que se modifica la Ley de Cantabria 2/2004, de 27 de septiembre, del Plan de Ordenación del Litoral. (BOC n.º 236 de 10 de diciembre 2013)

Acuerdo GOV/5/2014, de 21 de enero, por el que se revisan las zonas sensibles del Distrito de cuenca fluvial de Cataluña y de las zonas costeras. (DOGC n.º 6546 de 23 de enero 2014)

DISEÑO Y PRODUCCIÓN ECOLÓGICA

Reglamento (UE) n.º 4/2014 de la Comisión, de 6 de enero de 2014, que modifica el Reglamento (CE) n.º 640/2009, por el que se aplica la Directiva 2005/32/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo a los requisitos de diseño ecológico para los motores eléctricos. (DOUEL n.º 2 de 7 de enero 2014)

EFICIENCIA ENERGÉTICA

Orden EYE/1034/2013, de 10 de diciembre, por la que se modifica la Orden EYE/23/2012, de 12 de enero, por la que se regula el procedimiento de inscripción en el Registro de Certificaciones de Eficiencia Energética de Edificios de Castilla y León. (BOCL n.º 246 de 24 de diciembre 2013)

Resolución de 12 de diciembre de 2013, de la Dirección General de Energía y Minas, por la que se modifica la Resolución de 7 de junio de 2012, por la que se da publicidad a la aplicación del Plan de Activación de la Eficiencia Energética en los Centros Consumidores de Energía de la Administración Pública (Plan 2000 ESE) en las Administraciones Autonómica y Local de la Comunidad de Castilla y León. (BOCL n.º 246 de 24 de diciembre 2013)

ENERGÍA

Decisión del Consejo Ministerial de la Comunidad de la Energía D/2013/03/MC-EnC sobre la prórroga del Tratado de la Comunidad de la Energía. (DOUEL n.º 320 de 30 de noviembre 2013)

Orden HAP/2223/2013, de 28 de noviembre, por la que se modifica la Orden HAP/538/2013, de 5 de abril, por la que se aprueban los modelos 584 "Impuesto sobre la producción de combustible nuclear gastado y residuos radiactivos resultantes de la generación de energía nucleoelectrica. Autoliquidación y pagos fraccionados" y 585 "Impuesto sobre el almacenamiento de combustible nuclear gastado y residuos radiactivos en instalaciones centralizadas. Autoliquidación y pagos fraccionados", y se establece la forma y procedimiento para su presentación. (BOE n.º 287 de 30 de noviembre 2013)

Acuerdo entre el Gobierno del Reino de España y el Gobierno de Nueva Zelanda relativo a los Contratos de Reservas Petrolíferas, hecho en Madrid el 28 de octubre de 2013. (BOE n.º 291 de 5 de diciembre 2013)

Ley de Cantabria 7/2013, de 25 de noviembre, por la que se regula el aprovechamiento eólico en la Comunidad Autónoma de Cantabria. (BOC n.º 234 de 5 de diciembre 2013)

Reglamento (UE) nº 1272/2013 de la Comisión, de 6 de diciembre de 2013, por el que se modifica, con relación a los hidrocarburos aromáticos policíclicos, el anexo XVII del Reglamento (CE) nº 1907/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo al registro, la evaluación, la autorización y la restricción de las sustancias y mezclas químicas (REACH). (DOUEL n.º 328 de 7 de diciembre 2013)

Decreto-ley 9/2013, de 17 de diciembre, por el que se articulan los procedimientos necesarios para la reapertura de la mina de Aznalcóllar. (BOJA n.º 246 de 18 de diciembre 2013)

Orden IET/2390/2013, de 10 de diciembre, por la que se extinguen los permisos de investigación de hidrocarburos denominados "Calderín" y "Horquilla". (BOE n.º 304 de 20 de diciembre 2013)

Reglamento Delegado (UE) nº 1391/2013 de la Comisión, de 14 de octubre de 2013, por el que se modifica el Reglamento (UE) nº 347/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a las orientaciones sobre las infraestructuras energéticas transeuropeas, en cuanto a la lista de la Unión de proyectos de interés común. (DOUEL n.º 349 de 21 de diciembre 2013)

Resolución de 18 de noviembre de 2013, de la Dirección General de Política Energética y Minas, por la que se autoriza la concentración de trabajos e inversiones de los permisos de investigación de hidrocarburos "Ebro-B, Ebro-C, Ebro-D y Ebro-E" y "Ebro-A y Cameros-2". (BOE n.º 309 de 26 de diciembre 2013)

Orden IET/2446/2013, de 27 de diciembre, por la que se establecen los peajes y cánones asociados al acceso de terceros a las instalaciones gasistas y la retribución de las actividades reguladas. (BOE n.º 312 de 30 de diciembre 2013)

Orden IET/2459/2013, de 26 de diciembre, por la que se aprueban las cuotas de la Corporación de Reservas Estratégicas de Productos Petrolíferos correspondientes al ejercicio 2014. (BOE n.º 313 de 31 de diciembre 2013)

Resolución de 26 de diciembre de 2013, de la Dirección General de Política Energética y Minas, por la que se aprueba el perfil de consumo y el método de cálculo a efectos de liquidación de energía, aplicables para aquellos consumidores tipo 4 y tipo 5 que no dispongan de registro horario de consumo, según el Real Decreto 1110/2007, de 24 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento unificado de puntos de medida del sistema eléctrico, para el año 2014. (BOE n.º 313 de 31 de diciembre 2013)

Resolución de 26 de diciembre de 2013, de la Dirección General de Política Energética y Minas, por la que se publica la tarifa de último recurso de gas natural. (BOE n.º 313 de 31 de diciembre 2013)

Resolución de 30 de diciembre de 2013, de la Secretaría de Estado de Energía, por la que se fijan las cantidades de carbón, el volumen máximo de producción y los precios de retribución de la energía, para el año 2014, a aplicar en el proceso de resolución de restricciones por garantía de suministro. (BOE n.º 313 de 31 de diciembre 2013)

Resolución de 8 de enero de 2014, de la Dirección General de Política Energética y Minas, por la que se convoca el procedimiento de asignación coordinada de capacidad de interconexión de gas natural a corto plazo entre España y Francia para el periodo comprendido entre el 1 de abril de 2014 y el 30 de septiembre de 2014. (BOE n.º 12 de 14 de enero 2014)

Anuncio de 15 de enero de 2014, de la Dirección General de Medio Ambiente y Obras Hidráulicas, de aprobación del Plan Foral Gipuzkoa Energía - Acciones 2012-2015. (BOG n.º 12 de 21 de enero 2014)

Anuncio de 18 de diciembre de 2013, del Diputado Foral de Medio Ambiente, de aprobación de la «Estrategia de Energía Sostenible para Bizkaia, EESB 2020». (BOB n.º 15 de 23 de enero 2014)

Orden IET/75/2014, de 27 de enero, por la que se regulan las transferencias de fondos, con cargo a las empresas productoras de energía eléctrica, de la cuenta específica de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia al Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía, en el año 2013, para la ejecu-

ción de las medidas del Plan de Acción de Ahorro y Eficiencia Energética 2011-2020, y los criterios para la ejecución de las medidas contempladas en dicho plan. (BOE n.º 25 de 29 de enero 2014)

Resolución de 27 de enero de 2014, de la Secretaría de Estado de Energía, por la que se aprueban las reglas de funcionamiento del mercado diario e intradiario de producción de energía eléctrica. (BOE n.º 26 de 30 de enero 2014)

Resolución de 28 de enero de 2014, de la Dirección General de Política Energética y Minas, por la que se corrigen errores en la de 26 de diciembre de 2013, por la que se publica la tarifa de último recurso de gas natural. (BOE n.º 26 de 30 de enero 2014)

Resolución de 15 de enero de 2014, de la Dirección General de Política Energética y Minas, por la que se determina la anualidad correspondiente a 2013 y el importe pendiente de compensación a 31 de diciembre de 2013, de los proyectos de centrales nucleares paralizados definitivamente por la disposición adicional séptima de la Ley 54/1997, de 27 de diciembre, del Sector Eléctrico. (BOE n.º 26 de 30 de enero 2014)

Orden de 27 de enero de 2014 por la que se aprueban las normas de aplicación del canon eólico. (DOG n.º 20 de 30 de enero 2014)

ETIQUETA ECOLÓGICA

Decisión 2013/806/UE de la Comisión, de 17 de diciembre de 2013, por la que se establecen los criterios ecológicos para la concesión de la etiqueta ecológica de la UE a equipos de impresión de imágenes. (DOUEL n.º 353 de 28 de diciembre 2013)

EVALUACIÓN AMBIENTAL

Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. (BOE n.º 296 de 11 de diciembre 2013)

Resolución de 30 de diciembre de 2013, de la Viceconsejería, por la que se aprueba el Plan de Inspección y Control Medioambiental para el año 2014. (BOJA n.º 18 de 28 de enero 2014)

Orden MED/2/2014, de 20 enero, por la que se aprueba el Plan de Inspección Ambiental en Cantabria para las instalaciones sometidas a Autorización Ambiental Integrada (2014-2020). (BOC n.º 20 de 30 de enero 2014)

FLORA Y FAUNA

Orden AAA/2230/2013, de 25 de noviembre, por la que se regula el procedimiento de comunicación entre las administraciones autonómicas, estatal y comunitaria de la información oficial de los espacios protegidos Red Natura 2000. (BOE n.º 288 de 2 de diciembre 2013)

Orden de 15 de noviembre de 2013, del Consejero de Agricultura, Ganadería y Medio Ambiente, por la que se declara establecida la enfermedad de los vegetales conocida como "fuego bacteriano" de las rosáceas en todo el ámbito territorial de Comunidad Autónoma de Aragón y se adoptan diversas medidas fitosanitarias para su control. (BOA n.º 238 de 3 de diciembre 2013)

Resolución de 10 de diciembre de 2013, de la Dirección General de Sanidad de la Producción Agraria, por la que se publican los programas nacionales de erradicación, control y vigilancia de las enfermedades de los animales para el año 2014. (BOE n.º 304 de 20 de diciembre 2013)

Orden de 16 de diciembre de 2013, del Consejero de Agricultura, Ganadería y Medio Ambiente, por la que se modifica el ámbito de aplicación del plan de recuperación del águila-azor perdicera, *Hieraaetus fasciatus*, aprobado por el Decreto 326/2011, de 27 de septiembre, del Gobierno de Aragón. (BOA n.º 4 de 8 de enero 2014)

Resolución 1150/2013 de 31 de diciembre, del Director General de Medio Ambiente y Agua, por la que se delimitan las áreas prioritarias de reproducción, alimentación, dispersión y concentración local de las especies de aves amenazadas y se dispone la publicación de las zonas de protección a los efectos de la aplicación en Navarra del Real Decreto 1432/08, de 29 de agosto por el que se establecen medidas para la protección de la avifauna contra la colisión y la electrocución en líneas de alta tensión. (BON n.º 18 de 28 de enero 2014)

FRACTURA HIDRÁULICA

Resolución de 10 de enero de 2014, de la Secretaría General de Coordinación Autonómica y Local, por la que se publica el Acuerdo de la Junta de Cooperación Administración General del Estado-Comunidad Foral de Navarra en relación con la Ley Foral 30/2013, de 15 de octubre, por la que se prohíbe en el territorio de la Comunidad Foral de Navarra el uso de la fractura hidráulica como técnica de investigación y extracción de gas no convencional. (BOE n.º 23 de 27 de enero 2014)

GESTIÓN AMBIENTAL

Ley 10/2013, de 19 de diciembre, del Instituto Aragonés de Gestión Ambiental. (BOA n.º 5 de 9 de enero 2014)

LUGARES DE IMPORTANCIA COMUNITARIA (LIC)

2013/734/UE Decisión de Ejecución de la Comisión, de 7 de noviembre de 2013, por la que se adopta la cuarta lista actualizada de lugares de importancia comunitaria de la región biogeográfica macaronésica [notificada con el número C(2013) 7340]. (DOUEL n.º 350 de 21 de diciembre 2013)

2013/735/UE Decisión de Ejecución de la Comisión, de 7 de noviembre de 2013, por la que se adopta la quinta lista actualizada de lugares de importancia comunitaria de la región biogeográfica panónica [notificada con el número C(2013) 7348]. (DOUEL n.º 350 de 21 de diciembre 2013)

2013/736/UE Decisión de Ejecución de la Comisión, de 7 de noviembre de 2013, por la que se adopta la segunda lista actualizada de lugares de importancia comunitaria de la región biogeográfica estépica [notificada con el número C(2013) 7352]. (DOUEL n.º 350 de 21 de diciembre 2013)

2013/737/UE Decisión de Ejecución de la Comisión, de 7 de noviembre de 2013, por la que se adopta la segunda lista actualizada de lugares de importancia comunitaria de la región biogeográfica del mar Negro [notificada con el número C(2013) 7353]. (DOUEL n.º 350 de 21 de diciembre 2013)

2013/738/UE Decisión de Ejecución de la Comisión, de 7 de noviembre de 2013, por la que se adopta la séptima lista actualizada de lugares de importancia comunitaria de la región biogeográfica alpina [notificada con el número C(2013) 7355]. (DOUEL n.º 350 de 21 de diciembre 2013)

2013/739/UE Decisión de Ejecución de la Comisión, de 7 de noviembre de 2013, por la que se adopta la séptima lista actualizada de lugares de importancia comunitaria de la región biogeográfica mediterránea [notificada con el número C(2013) 7356]. (DOUEL n.º 350 de 21 de diciembre 2013)

2013/740/UE Decisión de Ejecución de la Comisión, de 7 de noviembre de 2013, por la que se adopta la séptima lista actualizada de lugares de importancia comunitaria de la región biogeográfica atlántica [notificada con el número C(2013) 7357]. (DOUEL n.º 350 de 21 de diciembre 2013)

2013/741/UE Decisión de Ejecución de la Comisión, de 7 de noviembre de 2013, por la que se adopta la séptima lista actualizada de lugares de importancia comunitaria de la región biogeográfica continental [notificada con el número C(2013) 7358]. (DOUEL n.º 350 de 21 de diciembre 2013)

2013/742/UE Decisión de Ejecución de la Comisión, de 7 de noviembre de 2013, por la que se adopta la séptima lista actualizada de lugares de importancia comunitaria de la región biogeográfica boreal [notificada con el número C(2013) 7361]. (DOUEL n.º 350 de 21 de diciembre 2013)

MEDIDAS FISCALES Y ADMINISTRATIVAS

Ley 7/2013, de 21 de noviembre, de adecuación de procedimientos administrativos y reguladora del régimen general de la declaración responsable y comunicación previa. (DOCM n.º 232 de 29 de noviembre 2013)

Ley 7/2013, de 26 de noviembre, de régimen jurídico de instalación, acceso y ejercicio de actividades en las Illes Balears. (BOIB n.º 166 de 30 de noviembre 2013)

Decreto 52/2013, de 29 de noviembre, por el que se regulan las agrupaciones de defensa vegetal en el ámbito de las Illes Balears y se crea el Registro Oficial de Agrupaciones de Defensa Vegetal de las Illes Balears. (BOIB n.º 166 de 30 de noviembre 2013)

Orden AAA/2272/2013, de 27 de noviembre, por la que se crea la Comisión permanente para situaciones de adversidad climática o medioambiental. (BOE n.º 290 de 4 de diciembre 2013)

Decreto-Legislativo 2/2013, de 3 de diciembre, del Gobierno de Aragón, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de creación del Consejo de Protección de la Naturaleza. (BOA n.º 244 de 13 de diciembre 2013)

Decreto Foral 42/2013 del Consejo de Diputados, de 10 de diciembre, por el que se aprueba la creación, organización y funcionamiento del Registro Administrativo «Catálogo de la Red de Itinerarios Verdes en Álava». (BOTHA n.º 145 de 18 de diciembre 2013)

Orden AYG/1038/2013, de 29 de noviembre, por la que se crea el Registro Oficial de Proveedores de Vegetales de Castilla y León. (BOCL n.º 246 de 24 de diciembre 2013)

Ley 27/2013, de 27 de diciembre, de racionalización y sostenibilidad de la Administración Local. (BOE 30 diciembre)

Orden TES/341/2013, de 16 de diciembre, por la que se crea y se organiza el Registro de Seguridad de Presas y Embalses de Cataluña. (DOGC n.º 6534 de 7 de enero 2014)

Decreto 6/2014, de 14 de enero, de creación de la Junta Rectora del Parque Natural del Montgrí, les Illes Medes y el Baix Ter. (DOGC n.º 6541 de 16 de enero 2014)

Resolución de 10 de enero de 2014, de la Secretaría General Técnica, sobre aplicación del artículo 32 del Decreto 801/1972, de 24 de marzo, relativo a la Ordenación de la actividad de la Administración del Estado en materia de Tratados Internacionales. (BOE n.º 18 de 21 de enero 2014)

MONTES

Decreto 192/2013, de 20 de diciembre, del Consell, por el que se modifica el Catálogo de Montes de Dominio Público y de Utilidad Pública de la Provincia de Valencia, con la exclusión de 6.735 m² y la inclusión de 20.436 m² en el monte de utilidad pública número V-68, denominado Malacara, sito en el término municipal de Siete Aguas y propiedad de su ayuntamiento. (DOCV n.º 7178 de 23 de diciembre 2013)

Resolución de 12 de noviembre de 2013, de la Dirección General de Gestión Forestal, por la que se aprueba el plan anual de aprovechamientos del año 2014 (PAA), en montes propios de la Comunidad Autónoma de Aragón, montes de utilidad pública y montes consorciados, administrados por el Gobierno de Aragón en la provincia de Huesca. (BOA n.º 11 de 17 de enero 2014)

Resolución de 19 de diciembre de 2013, de la Dirección General de Gestión Forestal, por la que se aprueba el plan anual de aprovechamientos del año 2014 (PAA), en montes propios de la Comunidad Autónoma de Aragón, montes de utilidad pública y montes consorciados, administrados por el Gobierno de Aragón en la provincia de Teruel. (BOA n.º 11 de 17 de enero 2014)

Resolución de 20 de diciembre de 2013, de la Dirección General de Gestión Forestal, por la que se aprueba el plan anual de aprovechamientos del año 2014 (PAA), en montes propios de la Comunidad Autónoma de Aragón, montes de utilidad pública y montes consorciados, administrados por el Gobierno de Aragón en la provincia de Zaragoza. (BOA n.º 11 de 17 de enero 2014)

NORMAS UNE

Resolución de 13 de noviembre de 2013, de la Dirección General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa, por la que se publica la relación de normas europeas que han sido ratificadas durante el mes de octubre de 2013 como normas españolas. (BOE n.º 295 de 10 de diciembre 2013)

Resolución de 13 de noviembre de 2013, de la Dirección General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa, por la que se publica la relación de normas UNE anuladas durante el mes de octubre de 2013. (BOE n.º 295 de 10 de diciembre 2013)

Resolución de 13 de noviembre de 2013, de la Dirección General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa, por la que se publica la relación de normas UNE aprobadas por AENOR durante el mes de octubre de 2013. (BOE n.º 295 de 10 de diciembre 2013)

Resolución de 9 de diciembre de 2013, de la Dirección General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa, por la que se publica la relación de normas europeas que han sido ratificadas durante el mes de noviembre de 2013 como normas españolas. (BOE n.º 9 de 10 de enero 2014)

Resolución de 9 de diciembre de 2013, de la Dirección General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa, por la que se publica la relación de normas UNE anuladas durante el mes de noviembre de 2013. (BOE n.º 9 de 10 de enero 2014)

Resolución de 9 de diciembre de 2013, de la Dirección General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa, por la que se publica la relación de normas UNE aprobadas por AENOR durante el mes de noviembre de 2013. (BOE n.º 9 de 10 de enero 2014)

ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

Acuerdo GOV/166/2013, de 3 de diciembre, por el que se declaran zonas especiales de conservación de la región biogeográfica mediterránea, integrantes de la red Natura 2000, siete lugares de importancia comunitaria situados en La Plana de Lleida. (DOGC n.º 6516 de 5 de diciembre 2013)

Acuerdo de 29 de octubre de 2013, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba la formulación del Plan de Ordenación de los Recursos Naturales y el Plan Rector de Uso y Gestión del Espacio Natural de Doñana. (BOJA n.º 241 de 11 de diciembre 2013)

Decreto 449/2013, de 19 de noviembre, por el que se aprueba definitivamente la Modificación del Plan Territorial Sectorial de Ordenación de los Ríos y Arroyos de la CAPV (Vertientes Cantábrica y Mediterránea). (BOPV n.º 236 de 12 de diciembre 2013)

Decreto 358/2013, de 4 de junio, por el que se designan Zonas Especiales de Conservación 4 lugares de importancia comunitaria del ámbito de Urdaibai y San Juan de Gaztelugatxe y se aprueban las medidas de conservación de dichas ZEC y de la ZEPA Ría de Urdaibai. (BOPV n.º 244 de 24 de diciembre 2013)

Acuerdo GOV/176/2013, de 17 de diciembre, por el que se declaran las zonas especiales de conservación de la región biogeográfica alpina, integrantes de la red Natura 2000, y se aprueba su instrumento de gestión. (DOGC n.º 6530 de 30 de diciembre 2013)

Resolución nº 12/2014, de 9 de enero de 2014, del Consejero de Agricultura, Ganadería y Medio Ambiente, por la que se modifica la Resolución nº 489, de 22 de mayo, por la que se delimitan las zonas de protección

para la alimentación de las especies necrófagas de interés comunitario (B.O.R. 1 de junio de 2012). (BOLR n.º 4 de 10 de enero 2014)

Decreto 221/2013, de 5 de noviembre, por el que se declaran las zonas especiales de conservación Marismas del río Palmones (ES6120006) y Estuario del río Guadiaro (ES6120003), se amplía el ámbito territorial de los parajes naturales Marismas del río Palmones y Estuario del río Guadiaro y se aprueba el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de los citados espacios naturales. (BOJA n.º 7 de 13 de enero 2014)

Resolución de 21 de enero de 2014, de Parques Nacionales, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 10 de enero de 2014 por el que se amplían los límites del Parque Nacional de las Tablas de Daimiel por incorporación de terrenos colindantes al mismo. (BOE n.º 23 de 27 de enero 2014)

Acuerdo de 21 de enero de 2014, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba la formulación del Plan de Ordenación de los recursos naturales del ámbito de Los Alcornocales y del Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Natural Los Alcornocales. (BOJA n.º 14 de 22 de enero 2014)

PATRIMONIO NATURAL

Orden AAA/2231/2013, de 25 de noviembre, por la que se regula el procedimiento de comunicación a la Comisión Europea de las medidas compensatorias en materia de conservación de la Red Natura 2000 adoptadas en relación con planes, programas y proyectos, y de consulta previa a su adopción, previstas en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad. (BOE n.º 288 de 2 de diciembre 2013)

Real Decreto 1015/2013, de 20 de diciembre, por el que se modifican los anexos I, II y V de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad. (BOE n.º 305 de 21 de diciembre 2013)

Resolución de 20 de noviembre de 2013, de Parques Nacionales, por la que se publica la aprobación por la UNESCO de tres reservas de la biosfera españolas: Reserva de la Biosfera de Las Mariñas Coruñesas y Terras de Mandeo, Galicia; Reserva de la Biosfera de Terres de l'Ebre, Cataluña; Reserva de la Biosfera del Real Sitio de San Ildefonso-El Espinar, Castilla y León, y la ampliación de la Reserva de la biosfera Ordesa-Viñamala, Aragón. (BOE n.º 312 de 30 de diciembre 2013)

Decreto 222/2013, de 5 de noviembre, por el que declaran las Zonas Especiales de Conservación Torcal de Antequera (ES0000032), Los Reales de Sierra Bermeja (ES6170004), Sierra Crestellina (ES6170005) y Desfiladero de los Gaitanes (ES6170003), se amplía el ámbito territorial del Paraje Natural Torcal de Antequera y se aprueba el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de los Parajes Naturales Torcal de Antequera, Los Reales de Sierra Bermeja, Sierra Crestellina y Desfiladero de los Gaitanes. (BOJA n.º 8 de 14 de enero 2014)

PESCA

Orden GAN/64/2013, de 18 de noviembre, por la que se dictan las normas para el ejercicio de la pesca en aguas continentales de la Comunidad Autónoma de Cantabria, durante el año 2014. (BOC n.º 229 de 28 de noviembre 2013)

Orden FYM/991/2013, de 27 de noviembre, por la que se establece la Normativa Anual de Pesca de la Comunidad de Castilla y León para el año 2014. (BOCL n.º 231 de 29 de noviembre 2013)

Orden AAM/302/2013, de 27 de noviembre, por la que se prohíbe temporalmente la pesca de cerco en aguas interiores del litoral de Cataluña. (DOGC n.º 6515 de 4 de diciembre 2013)

Ley 9/2013, de 3 de diciembre, de Pesca de Castilla y León. (BOCL n.º 239 de 13 de diciembre 2013)

Orden AAA/2392/2013, de 18 de diciembre, por la que establece una veda temporal para la pesca de la modalidad de cerco en el litoral de la Región de Murcia. (BOE n.º 304 de 20 de diciembre 2013)

Orden de 16 de diciembre de 2013 por la que se establecen las normas de pesca en las aguas continentales de la Comunidad Autónoma de Galicia durante la temporada de 2014. (DOG n.º 248 de 30 de diciembre 2013)

Real Decreto 963/2013, de 5 de diciembre, por el que se fijan las tripulaciones mínimas de seguridad de los buques de pesca y auxiliares de pesca y se regula el procedimiento para su asignación. (BOE n.º 313 de 31 de diciembre 2013)

Orden AAM/342/2013, de 20 de diciembre, por la que se establecen periodos de veda para la modalidad de pesca de arrastre en determinadas zonas del litoral de Cataluña durante el año 2014. (DOGC n.º 6534 de 7 de enero 2014)

Orden AAA/39/2014, de 21 de enero, por la que se establece una veda para la pesca de la modalidad de cerco en determinada zona del litoral de la Comunitat Valenciana. (BOE n.º 20 de 23 de enero 2014)

Orden AAA/40/2014, de 21 de enero, por la que se establecen vedas temporales para la pesca de la modalidad de cerco en determinadas zonas del litoral de Cataluña. (BOE n.º 20 de 23 de enero 2014)

Decreto 8/2014, de 16 de enero, por el que se regulan las cofradías de pescadores de Galicia y sus federaciones. (DOG n.º 19 de 29 de enero 2014)

Resolución de 29 de enero de 2014, del Secretaría General de Pesca, por la que se establece la apertura de la pesquería de la caballa, para los buques censados en la modalidad de arrastre de fondo del Cantábrico y Noroeste, conforme a la Orden AAA/1307/2013, de 1 de julio. (BOE n.º 26 de 30 de enero 2014)

PILAS

Directiva 2013/56/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre de 2013, por la que se modifica la Directiva 2006/66/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a las pilas y acumuladores y a los residuos de pilas y acumuladores, por lo que respecta a la puesta en el mercado de pilas y acumuladores portátiles que contengan cadmio, destinados a utilizarse en herramientas eléctricas inalámbricas, y de pilas botón con un bajo contenido de mercurio, y se deroga la Decisión 2009/603/CE de la Comisión. (DOUEL n.º 329 de 10 de diciembre 2013)

PREVENCIÓN DE INCENDIOS

Resolución AAM/2503/2013, de 22 de noviembre, por la que se establece la zona de seguridad en torno a los focos de fuego bacteriano (*Erwinia amylovora*), detectados en diferentes municipios de las comarcas de El Segrià, La Noguera y El Baix Empordà. (DOGC n.º 6513 de 2 de diciembre 2013)

Real Decreto 893/2013, de 15 de noviembre, por el que se aprueba la Directriz básica de planificación de protección civil de emergencia por incendios forestales. (BOE n.º 293 de 7 de diciembre 2013)

Norma Foral 8/2013, de 13 de diciembre, por la que se regula la tasa por el mantenimiento de los servicios de prevención y extinción de incendios y de emergencias de la Diputación Foral de Gipuzkoa. (BOG n.º 241 de 19 de diciembre 2013)

Resolución de 17 de diciembre de 2013, del conseller de Governación y Justicia, por la que se aprueba el plan local de prevención de incendios forestales de Torrent. (DOCV n.º 7197 de 22 de enero 2014)

PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES

Decreto 99/2013, de 28/11/2013, por el que se atribuyen competencias en materia de cooperativas, sociedades laborales, trabajo, prevención de riesgos laborales y empleo. (DOCM n.º 235 de 4 de diciembre 2013)

Decreto 80/2013, de 26 de diciembre, por el que se adapta la normativa de prevención de riesgos laborales a la Administración General de la Comunidad de Castilla y León y sus Organismos Autónomos. (BOCL n.º 249 de 30 de diciembre 2013)

Reglamento (UE) nº 68/2014 de la Comisión, de 27 de enero de 2014, que modifica el Reglamento (UE) nº 141/2013 de la Comisión, por el que se aplica el Reglamento (CE) nº 1338/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre estadísticas comunitarias de salud pública y de salud y seguridad en el trabajo, por lo que se refiere a las estadísticas basadas en la encuesta europea de salud mediante entrevista (EHIS). (DOUEL n.º 23 de 28 de enero 2014)

PRODUCCIÓN AGRÍCOLA, GANADERA, AVÍCOLA Y VITÍCOLA

Orden de 22 de noviembre de 2013 por la que se suprime la obligación de presentación anual para la inspección y visado de los libros de registro ovino, caprino y porcino exigida en la Orden de 29 de julio de 1999 por la que se establece el sistema de identificación y registro de los animales de la especie bovina, porcina, ovina y caprina, en la Comunidad Autónoma de Extremadura. (DOE n.º 232 de 2 de diciembre 2013)

Orden Foral 567/2013, de 20 de noviembre por la que se establecen las cuotas para el ganado que padece en los montes públicos alaveses durante el año forestal 2014. (BOTH A n.º 138 de 2 de diciembre 2013)

Decreto 226/2013, de 3 de diciembre, por el que se regulan las condiciones para la instalación, modificación y reposición de los cerramientos cinegéticos y no cinegéticos en la Comunidad Autónoma de Extremadura. (DOE n.º 235 de 5 de diciembre 2013)

Orden AAA/2281/2013, de 27 de noviembre, por la que se modifica el Reglamento técnico de control y certificación de patata de siembra, aprobado por la Orden de 24 de mayo de 1989. (BOE n.º 292 de 6 de diciembre 2013)

Decreto Foral de la Diputación Foral de Bizkaia 167/2013, de 3 de diciembre, que modifica por segunda vez el Decreto Foral 28/2010, de 9 de marzo, por el que se crea el Fondo de Suelo Agrario del Territorio Histórico de Bizkaia. (BOB n.º 236 de 11 de diciembre 2013)

Resolución de 22 de noviembre de 2013, del director general de Producción Agraria y Ganadería, por la que se desarrolla el procedimiento de gestión de informes en materia de ordenación de explotaciones ganaderas. (DOCV n.º 7173 de 16 de diciembre 2013)

Resolución de 5 de diciembre de 2013, del director general de Producción Agraria y Ganadería, por la que se aprueba el Plan de Diagnóstico Precoz y Alerta de Patógenos de Vegetales (PDPAPV). (DOCV n.º 7173 de 16 de diciembre 2013)

Decreto 453/2013, de 26 de noviembre, sobre la aplicación de lodos en suelos agrarios de la Comunidad Autónoma del País Vasco. (BOPV n.º 240 de 18 de diciembre 2013)

Reglamento de Ejecución (UE) nº 1364/2013 de la Comisión, de 17 de diciembre de 2013, que modifica el Reglamento (CE) nº 889/2008, por el que se establecen disposiciones de aplicación del Reglamento (CE) nº 834/2007 del Consejo en lo que atañe a la utilización de juveniles de la acuicultura no ecológica y de material de reproducción de moluscos bivalvos no ecológicos en la acuicultura ecológica. (DOUEL n.º 343 de 19 de diciembre 2013)

Orden AYG/1037/2013, de 5 de diciembre, por la que se modifica la Orden AYG/1328/2009, de 17 de junio, por la que se regula el potencial de producción vitícola en la Comunidad Autónoma de Castilla y León. (BOCL n.º 246 de 24 de diciembre 2013)

Resolución de 20 de diciembre de 2013, del director general de Producción Agraria y Ganadería, por la que se aprueba el Plan Anual Zoonosario para 2014 de la Comunitat Valenciana y otras actuaciones complementarias. (DOCV n.º 7187 de 8 de enero 2014)

Resolución AAM/8/2014, de 3 de enero, por la que se aprueba el Plan anual de transferencia tecnológica del Departamento de Agricultura, Ganadería, Pesca, Alimentación y Medio Natural para el año 2014. (DOGC n.º 6538 de 13 de enero 2014)

Decreto n.º 1/2014, de 17 de enero, por el que se establece la ordenación sanitaria y zootécnica de las explotaciones avícolas de la Región de Murcia. (BORM n.º 16 de 21 de enero 2014)

Orden Foral 491/2013, de 13 de diciembre, del Consejero de Desarrollo Rural, Medio Ambiente y Administración Local, por la que se regula los certámenes ganaderos y otras concentraciones de animales en la Comunidad Foral de Navarra. (BON n.º 17 de 27 de enero 2014)

Resolución nº 93 de 23 de enero de 2014, del Consejero de Agricultura, Ganadería y Medio Ambiente, por la que se aprueban las cuotas para 2014 del Consejo Regulador de la Producción Agraria Ecológica de La Rioja. (BOLR n.º 12 de 29 de enero 2014)

PRODUCTOS FITOSANITARIOS

Orden de 15 de noviembre de 2013, del Consejero de Agricultura, Ganadería y Medio Ambiente, por la que se regulan las condiciones en las que deben prestarse las inspecciones periódicas de los equipos de aplicación de los productos fitosanitarios en la Comunidad Autónoma de Aragón. (BOA n.º 243 de 12 de diciembre 2013)

Resolución de 11 de diciembre de 2013, de la Dirección General de Producción Agropecuaria, por la que se regula la inclusión de los usuarios profesionales dentro de la sección de manipulación y utilización de productos fitosanitarios de uso profesional dentro del Registro Oficial de Productores y Operadores de medios de defensa fitosanitarios (ROPO). (DOG n.º 240 de 17 de diciembre 2013)

Orden GAN/68/2013, de 13 de diciembre, por la que se establecen los requisitos en materia de formación de usuarios profesionales y vendedores de productos fitosanitarios y se regula la homologación de las entidades encargadas de impartir la citada formación. (BOC n.º 248 de 27 de diciembre 2013)

RESIDUOS

Decreto Foral de la Diputación Foral de Bizkaia 146/2013, de 25 de noviembre, por el que se modifica el Decreto Foral 126/2006, de 11 de julio, por el que se acuerda la aplicación y se desarrolla la regulación del precio público por el servicio de tratamiento de residuos urbanos para su eliminación definitiva prestado por la Diputación Foral de Bizkaia. (BOB n.º 230 de 2 de diciembre 2013)

Decisión 2013/727/UE de Ejecución de la Comisión, de 6 de diciembre de 2013, por la que se establece el formato para la notificación de la información sobre la adopción y las revisiones sustanciales de los planes de gestión de residuos y de los programas de prevención de residuos. (DOUEL n.º 329 de 10 de diciembre 2013)

Reglamento (UE) nº 1257/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre de 2013, relativo al reciclado de buques y por el que se modifican el Reglamento (CE) no 1013/2006 y la Directiva 2009/16/CE. (DOUEL n.º 330 de 10 de diciembre 2013)

Resolución de la directora general de Comercio y Empresa por la que se aprueba el modelo de declaración responsable que acredita la destrucción de las máquinas de tipo B y/o C titularidad de las empresas operadoras inscritas en el Registro de Empresas de Juego. (BOIB n.º 9 de 18 de enero 2014)

Reglamento (UE) nº 51/2014 de la Comisión, de 20 de enero de 2014, por el que se modifica el anexo II del Reglamento (CE) nº 396/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo por lo que respecta a los límites

máximos de residuos de dimetomorf, indoxacarbó y piraclostrobina en determinados productos. (DOUEL n.º 16 de 21 de enero 2014)

Reglamento (UE) nº 36/2014 de la Comisión, de 16 de enero de 2014, por el que se modifican los anexos II y III del Reglamento (CE) no 396/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo con respecto a los límites máximos de residuos de aminopirald, clorantraniliprole, ciflufenamida, mepiquat, metalaxilo-M, propamocarb, pirofenona y quinoxifeno en determinados productos. (DOUEL n.º 17 de 21 de enero 2014)

Orden PRE/26/2014, de 16 de enero, por la que se modifica el anexo II del Real Decreto 1383/2002, de 20 de diciembre, sobre gestión de vehículos al final de su vida útil. (BOE n.º 18 de 21 de enero 2014)

Resolución de 20 de diciembre de 2013, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 13 de diciembre de 2013, por el que se aprueba el Programa Estatal de Prevención de Residuos 2014-2020. (BOE n.º 20 de 23 de enero 2014)

Resolución de 17 de enero de 2014, de la Directora General de Calidad Ambiental, por la que se actualizan las tarifas de distintos servicios públicos de gestión de residuos en la Comunidad Autónoma de Aragón para el año 2014. (BOA n.º 18 de 27 de enero 2014)

RUIDO

Orden FYM/937/2013, de 13 de noviembre, por la que se aprueba el Plan de Acción en materia de contaminación acústica del municipio de León. (BOCL n.º 230 de 28 de noviembre 2013)

Orden Foral 5799/2013, de 28 de noviembre, por la que se resuelve el trámite de información pública y se aprueban definitivamente los Mapas de Ruido de las carreteras forales de Bizkaia. (BOB n.º 236 de 11 de diciembre 2013)

Resolución TES/2673/2013, de 25 de noviembre, por la que se aprueba el Plan de acción en materia de contaminación acústica de la aglomeración de ámbito supramunicipal Baix Llobregat I, constituida por los municipios de L'Hospitalet de Llobregat, Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Sant Feliu de Llobregat, Sant Joan Despí y Sant Just Desvern. (DOGC n.º 6526 de 20 de diciembre 2013)

Resolución TES/2677/2013, de 25 de noviembre, por la que se aprueba el Plan de acción en materia de contaminación acústica de la aglomeración de ámbito supramunicipal Barcelonès II, constituida por los municipios de Badalona y Santa Coloma de Gramenet. (DOGC n.º 6526 de 20 de diciembre 2013)

SECTOR ELÉCTRICO

Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico. (BOE n.º 310 de 27 de diciembre 2013)

Orden IET/2442/2013, de 26 de diciembre, por la que se establecen las retribuciones del segundo periodo de 2013 para las actividades de transporte y distribución de energía eléctrica y se establecen otras medidas en relación con la retribución de las actividades de transporte y distribución de años anteriores. (BOE n.º 311 de 28 de diciembre 2013)

Real Decreto 1047/2013, de 27 de diciembre, por el que se establece la metodología para el cálculo de la retribución de la actividad de transporte de energía eléctrica. (BOE n.º 312 de 30 de diciembre 2013)

Real Decreto 1048/2013, de 27 de diciembre, por el que se establece la metodología para el cálculo de la retribución de la actividad de distribución de energía eléctrica. (BOE n.º 312 de 30 de diciembre 2013)

Resolución de 30 de diciembre de 2013, de la Dirección General de Política Energética y Minas, por la que se revisa el coste de producción de energía eléctrica y los precios voluntarios para el pequeño consumidor a aplicar a partir de 1 de enero de 2014. (BOE n.º 313 de 31 de diciembre 2013)

SEGURIDAD INDUSTRIAL

Orden de 19 de noviembre de 2013, de la Consejería de Economía y Hacienda, por la que se establece el procedimiento para la tramitación, puesta en servicio e inspección de las instalaciones frigoríficas y se adaptan las disposiciones de desarrollo del Decreto 38/2002, de 28 de febrero, a lo establecido en la Directiva 2006/123/CE del Parlamento y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, relativa a los servicios en el mercado interior. (BOCM n.º 307 de 27 de diciembre 2013)

Directiva 2013/59/Euratom del Consejo, de 5 de diciembre de 2013, por la que se establecen normas de seguridad básicas para la protección contra los peligros derivados de la exposición a radiaciones ionizantes, y se derogan las Directivas 89/618/Euratom, 90/641/Euratom, 96/29/Euratom, 97/43/Euratom y 2003/122/Euratom. (DOUEL n.º 13 de 17 de enero 2014)

SEGUROS AGRARIOS

Orden AAA/2356/2013, de 10 de diciembre, por la que se modifica la Orden AAA/1737/2013, de 10 de septiembre, por la que se establece el seguro base de garantías adicionales para explotaciones vitícolas en la península e Islas Baleares, comprendido en el Plan 2013 de Seguros Agrarios Combinados, y se definen los bienes y rendimientos asegurables, las condiciones técnicas mínimas de cultivo, el ámbito de aplicación, los periodos de garantía, las fechas de suscripción y los precios unitarios de esta línea de seguro. (BOE n.º 300 de 16 de diciembre 2013)

Resolución de 27 de diciembre de 2013, de la Subsecretaría, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 27 de diciembre de 2013, que aprueba el Plan de Seguros Agrarios Combinados para el ejercicio 2014. (BOE n.º 313 de 31 de diciembre 2013)

Resolución de 28 de noviembre de 2013, de la Subsecretaría, por la que se publica el Acuerdo de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos de 28 de noviembre de 2013, por el que se aprueba la modificación por segunda vez del Plan de Seguros Agrarios Combinados para el ejercicio 2013. (BOE n.º 10 de 11 de enero 2014)

SOSTENIBILIDAD

Decreto 176/2013, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Plan de seguimiento de las Directrices de ordenación del territorio de Galicia y de la sostenibilidad territorial. (DOG n.º 233 de 5 de diciembre 2013)

SUSTANCIAS Y PREPARADOS QUÍMICOS

Orden de 20 de noviembre de 2013 por la que se modifica la Orden de 26 de mayo de 2008 por la que se crea el Registro Oficial de Establecimientos y Servicios Biocidas y se establecen las bases para la inscripción en este y su funcionamiento en la Comunidad Autónoma de Galicia. (DOG n.º 229 de 29 de noviembre 2013)

Reglamento (UE) nº 1275/2013 de la Comisión, de 6 de diciembre de 2013, por el que se modifica el anexo I de la Directiva 2002/32/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a los niveles máximos de arsénico, cadmio, plomo, nitritos, esencia volátil de mostaza e impurezas botánicas perjudiciales. (DOUEL n.º 328 de 7 de diciembre 2013)

Decisión 2013/732/UE de Ejecución de la Comisión, de 9 de diciembre de 2013, por la que se establecen las conclusiones sobre las mejores tecnologías disponibles (MTD) para la producción de cloro-álcali conforme a la Directiva 2010/75/UE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre las emisiones industriales. (DOUEL n.º 332 de 11 de diciembre 2013)

Reglamento (UE) nº 1317/2013 de la Comisión, de 16 de diciembre de 2013, por el que se modifican los anexos II, III y V del Reglamento (CE) nº 396/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo a

los límites máximos de residuos de 2,4-D, beflubutamida, ciclanilida, diniconazol, florasulam, metolacloro y S-metolacloro y milbemectina en determinados productos. (DOUEL n.º 339 de 17 de diciembre 2013)

Directiva Delegada 2014/1/UE de la Comisión, de 18 de octubre de 2013, que modifica, para adaptarlo al progreso técnico, el anexo IV de la Directiva 2011/65/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo a una exención para el plomo como elemento de aleación en los cojinetes y superficies de contacto de los productos sanitarios expuestos a radiaciones ionizantes. (DOUEL n.º 4 de 9 de enero 2014)

Directiva Delegada 2014/2/UE de la Comisión, de 18 de octubre de 2013, que modifica, para adaptarlo al progreso técnico, el anexo IV de la Directiva 2011/65/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo a una exención para el cadmio en los revestimientos de fósforo de los intensificadores de imagen de rayos X hasta el 31 de diciembre de 2019 y en las piezas de repuesto para sistemas de rayos X comercializadas en la UE antes del 1 de enero de 2020. (DOUEL n.º 4 de 9 de enero 2014)

Directiva Delegada 2014/3/UE de la Comisión, de 18 de octubre de 2013, que modifica, para adaptarlo al progreso técnico, el anexo IV de la Directiva 2011/65/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo a una exención para el acetato de plomo utilizado como marcador en marcos estereotáticos de cabeza para TC (tomografía computarizada) e IRM y en sistemas de posicionamiento de equipos de gammaterapia y terapia de partículas. (DOUEL n.º 4 de 9 de enero 2014)

Directiva Delegada 2014/4/UE de la Comisión, de 18 de octubre de 2013, que modifica, para adaptarlo al progreso técnico, el anexo IV de la Directiva 2011/65/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo a una exención para el plomo en conexiones estancas a prueba de vacío entre el aluminio y el acero en intensificadores de imagen de rayos X. (DOUEL n.º 4 de 9 de enero 2014)

Directiva Delegada 2014/5/UE de la Comisión, de 18 de octubre de 2013, que modifica, para adaptarlo al progreso técnico, el anexo IV de la Directiva 2011/65/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo a una exención para el plomo en soldaduras utilizadas en circuitos impresos, revestimientos de terminaciones de componentes eléctricos y electrónicos y de circuitos impresos, soldaduras para la conexión de hilos y cables y soldaduras para la conexión de transductores y sensores que se emplean durante un período prolongado de tiempo a una temperatura inferior a $-20\text{ }^{\circ}\text{C}$ en condiciones normales de funcionamiento y almacenamiento. (DOUEL n.º 4 de 9 de enero 2014)

Directiva Delegada 2014/6/UE de la Comisión, de 18 de octubre de 2013, que modifica, para adaptarlo al progreso técnico, el anexo IV de la Directiva 2011/65/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo a una exención para el plomo en los revestimientos de superficie de los sistemas de conectores de clavijas que requieren conectores no magnéticos y se utilizan durante un período prolongado de tiempo a una temperatura inferior a $-20\text{ }^{\circ}\text{C}$ en condiciones normales de funcionamiento y almacenamiento. (DOUEL n.º 4 de 9 de enero 2014)

Directiva Delegada 2014/7/UE de la Comisión, de 18 de octubre de 2013, que modifica, para adaptarlo al progreso técnico, el anexo IV de la Directiva 2011/65/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo a una exención para el plomo en soldaduras, revestimientos de terminaciones de componentes eléctricos y electrónicos y de circuitos impresos, conexiones de cables eléctricos, pantallas y conectores cerrados utilizados en a) campos magnéticos situados en una esfera de 1 m de radio alrededor del isocentro del imán de los equipos médicos de imagen por resonancia magnética, incluidos los monitores de paciente diseñados para su uso dentro de esa esfera, o b) campos magnéticos situados como máximo a 1 m de distancia de las superficies externas de los imanes ciclotrónicos y de los imanes para el transporte de los haces y el control de la dirección de estos, utilizados en terapia de partículas. (DOUEL n.º 4 de 9 de enero 2014)

Directiva Delegada 2014/8/UE de la Comisión, de 18 de octubre de 2013, que modifica, para adaptarlo al progreso técnico, el anexo IV de la Directiva 2011/65/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo a una exención para el plomo en soldaduras de montaje de detectores digitales de telururo de cadmio y telururo de cadmio-zinc en circuitos impresos. (DOUEL n.º 4 de 9 de enero 2014)



Directiva Delegada 2014/9/UE de la Comisión, de 18 de octubre de 2013, que modifica, para adaptarlo al progreso técnico, el anexo IV de la Directiva 2011/65/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo a una exención para el plomo y el cadmio en enlaces metálicos que permiten la creación de circuitos magnéticos superconductores en detectores de IRM, SQUID, RMN (resonancia magnética nuclear) o FTMS (espectrometría de masas con transformada de Fourier). (DOUEL n.º 4 de 9 de enero 2014)

Directiva Delegada 2014/10/UE de la Comisión, de 18 de octubre de 2013, que modifica, para adaptarlo al progreso técnico, el anexo IV de la Directiva 2011/65/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo a una exención para el plomo en aleaciones, como superconductor o conductor térmico, utilizadas en cabezas frías de criorefrigeradores y/o en sondas frías criorefrigeradas y/o en sistemas de conexión equipotencial criorefrigerados, en productos sanitarios (categoría 8) y/o en instrumentos industriales de vigilancia y control. (DOUEL n.º 4 de 9 de enero 2014)

Directiva Delegada 2014/11/UE de la Comisión, de 18 de octubre de 2013, que modifica, para adaptarlo al progreso técnico, el anexo IV de la Directiva 2011/65/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo a una exención para el cromo hexavalente en dispensadores alcalinos utilizados para crear fotocátodos en los intensificadores de imagen de rayos X hasta el 31 de diciembre de 2019 y en piezas de repuesto de sistemas de rayos X comercializados en la UE antes del 1 de enero de 2020. (DOUEL n.º 4 de 9 de enero 2014)

Directiva Delegada 2014/12/UE de la Comisión, de 18 de octubre de 2013, que modifica, para adaptarlo al progreso técnico, el anexo IV de la Directiva 2011/65/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo a una exención para el plomo en soldaduras en los circuitos impresos de detectores y unidades de adquisición de datos para tomógrafos de emisión de positrones integrados en equipos de imagen por resonancia magnética. (DOUEL n.º 4 de 9 de enero 2014)

Directiva Delegada 2014/13/UE de la Comisión, de 18 de octubre de 2013, que modifica, para adaptarlo al progreso técnico, el anexo IV de la Directiva 2011/65/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo a una exención para el plomo en soldaduras sobre circuitos impresos, con componentes electrónicos montados, utilizados en productos sanitarios móviles de las clases IIa y IIb de la Directiva 93/42/CEE distintos de los desfibriladores portátiles de emergencia. (DOUEL n.º 4 de 9 de enero 2014)

Directiva Delegada 2014/14/UE de la Comisión, de 18 de octubre de 2013, que modifica, para adaptarlo al progreso técnico, el anexo III de la Directiva 2011/65/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo a una exención para la utilización de 3,5 mg de mercurio por lámpara en lámparas fluorescentes compactas de casquillo único para usos generales de alumbrado de menos de 30 W con una vida útil igual o superior a 20000 horas. (DOUEL n.º 4 de 9 de enero 2014)

Directiva Delegada 2014/15/UE de la Comisión, de 18 de octubre de 2013, que modifica, para adaptarlo al progreso técnico, el anexo IV de la Directiva 2011/65/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo a una exención para el plomo, cadmio y cromo hexavalente en piezas de repuesto reutilizadas, procedentes de productos sanitarios comercializados antes del 22 de julio de 2014 y utilizadas como parte de aparatos de la categoría 8 comercializados antes del 22 de julio de 2021, siempre que la reutilización se enmarque en sistemas de recuperación interempresas de circuito cerrado que puedan ser objeto de control, y que la reutilización de dichas piezas se notifique al consumidor. (DOUEL n.º 4 de 9 de enero 2014)

Directiva Delegada 2014/16/UE de la Comisión, de 18 de octubre de 2013, que modifica, para adaptarlo al progreso técnico, el anexo IV de la Directiva 2011/65/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo a una exención para el plomo empleado como activador en el polvo fluorescente de las lámparas de descarga utilizadas como lámparas de fotoféresis extracorpórea que contengan fósforos del tipo BSP (BaSi2O5:Pb). (DOUEL n.º 4 de 9 de enero 2014)

Decisión 2014/8/UE de Ejecución de la Comisión, de 10 de octubre de 2013, que modifica la Decisión 2010/372/UE, relativa al uso de sustancias reguladas como agentes de transformación de conformidad con el artículo 8, apartado 4, del Reglamento (CE) no 1005/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo. (DOUEL n.º 8 de 11 de enero 2014)



TRANSPORTE

Resolución de 21 de noviembre de 2013, de la Presidencia del Congreso de los Diputados, por la que se ordena la publicación del acuerdo de convalidación del Real Decreto-ley 13/2013, de 25 de octubre, por el que se conceden créditos extraordinarios por importe total de 17.421.238.125 euros, para la concesión de un préstamo al Fondo para la Financiación de los Pagos a Proveedores, para financiar al Servicio Público de Empleo Estatal la aportación al IV Plan Integral de Empleo en Canarias, para dotar la participación de España en la Facilidad Financiera Internacional para la Inmunización y para la cuarta convocatoria de ayudas al Programa de Incentivos al Vehículo Eficiente (PIVE 4). (BOE n.º 285 de 28 de noviembre 2013)

Real Decreto-ley 15/2013, de 13 de diciembre, sobre reestructuración de la entidad pública empresarial «Administrador de Infraestructuras Ferroviarias» (ADIF) y otras medidas urgentes en el orden económico (BOE 14 diciembre)

Resolución de 16 de diciembre de 2013, de la Dirección de Tráfico, del Departamento de Seguridad, por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico durante el año 2014 en la Comunidad Autónoma del País Vasco. (BOE n.º 307 de 24 de diciembre 2013)

Instrucción IS-35, de 4 de diciembre de 2013, del Consejo de Seguridad Nuclear, en relación con el tratamiento de las modificaciones de diseño de bultos de transporte de material radiactivo con certificado de aprobación de origen español y de las modificaciones físicas o de operación que realice el remitente de un bulto sobre los embalajes que utilice. (BOE n.º 4 de 4 de enero 2014)

Reglamento (UE) nº 69/2014 de la Comisión, de 27 de enero de 2014, que modifica el Reglamento (UE) nº 748/2012 por el que se establecen las disposiciones de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre la certificación de las organizaciones de diseño y de producción. (DOUEL n.º 23 de 28 de enero 2014)

Real Decreto 35/2014, de 24 de enero, por el que se regula la concesión directa de subvenciones del "Programa de Incentivos al Vehículo Eficiente (PIVE-5)". (BOE n.º 24 de 28 de enero 2014)

URBANISMO Y TURISMO

Resolución de la Dirección General de Industria, Energía y Minas, por la que se aprueba el modelo de certificado de inspección periódica de instalación eléctrica de baja tensión común de edificio de viviendas para su utilización por los organismos de control. (BORM n.º 284 de 10 de diciembre 2013)

Dictamen 18/2013, de 21 de noviembre, sobre el Real decreto 635/2013, de 2 de agosto, por el que, en desarrollo del "Plan de impulso al medio ambiente en el sector hotelero PIMA Sol", para la rehabilitación energética de sus instalaciones, se regula la adquisición de créditos futuros de carbono por el Fondo de carbono para una economía sostenible. (DOGC n.º 6526 de 20 de diciembre 2013)

Decreto 1/2014, de 9 de enero, por el que se regulan las condiciones y se crea el Registro de los Informes de Evaluación del Edificio. (BOC n.º 11 de 17 de enero 2014)

Decreto 2/2014, de 9 de enero, por el que se regula el Libro del Edificio de la Comunidad Autónoma de Cantabria. (BOC n.º 11 de 17 de enero 2014)



Real Decreto 1048/2013, de 27 de diciembre, por el que se establece la metodología para el cálculo de la retribución de la actividad de distribución de energía eléctrica

FICHA TÉCNICA

Ámbito territorial: Estatal

Fecha de publicación: BOE n.º 312 de 30 de diciembre 2013

Entrada en vigor: 31 de diciembre 2013

A QUIÉN AFECTA

Ámbito de aplicación (art. 2): A todas aquellas sociedades mercantiles o sociedades cooperativas de consumidores y usuarios que desarrolle la actividad de distribución.

A aquellos activos que por sus características sean catalogados como distribuidores y gestores de acuerdo a los criterios establecidos en el art. 38 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre (arts. 4 y 5).

Al Ministerio de Industria, Energía y Turismo y la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, en cuanto a que por orden Ministerial establecerán el conjunto de parámetros técnicos y económicos que se utilizarán para el cálculo de la retribución (art. 6.3).

A la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, que deberá remitir un informe antes del 15 de mayo del último año de cada periodo regulatorio con una propuesta del conjunto de parámetros (art. 6.3).

A la Dirección General de Política Energética y Minas.

La metodología para la retribución tiene como finalidad establecer la formulación para remunerar la construcción, operación y mantenimiento de las redes de transporte incentivando la mejora continua de la eficacia de la gestión y de la disponibilidad de las redes, la eficiencia económica y técnica, calidad de suministro, reducción de pérdidas y del fraude (art. 6).

LICENCIAS, AUTORIZACIONES, PERMISOS

Autorización del volumen de inversión (art. 16).

REGISTROS E INSCRIPCIONES (DOCUMENTACIÓN)

Sin contenido.

OBLIGACIONES Y RESPONSABILIDADES

Los distribuidores, además de las obligaciones contenidas en el art. 40 de la Ley 24/2013 de 26 de diciembre, deberán llevar un **inventario actualizado de las redes de distribución** de baja tensión bajo su gestión que hayan sido puestas en servicio desde el año siguiente al de entrada en vigor de este Real Decreto y de la totalidad de las redes de distribución de alta tensión bajo su gestión, debiendo ser remitido en formato electrónico anualmente antes del 1 de mayo a la Dirección General de Política Energética y Minas y a la CNMC (art. 5).

Los distribuidores deberán conservar durante un mínimo de 12 años toda la información derivada del ejercicio de sus funciones (art. 5.4).

La CNMC notificará de manera individualizada a cada una de las empresas el resultado del análisis de sus planes de inversión (art. 16.4).

Anualmente las empresas distribuidoras presentarán ante la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, antes del 1 de junio del año n-1 un **informe del plan de inversiones** en el que se acredite el grado de cumplimiento del plan de inversión ejecutado el año n-2. Las empresas distribuidoras con menos de 100.000 clientes estarán a las especificaciones contenidas (art. 17 y 31).

Obligación de información de las empresas distribuidoras (art. 31).

Las distribuidoras deberán elaborar un **informe de auditoría** externa anualmente según los criterios que el Director General de Política Energética y Minas establezca mediante resolución antes del 1 de febrero de cada año (art. 32).

ESTÁNDARES Y MÉTODOS DE CONTROL

Criterios generales de retribución de la actividad de distribución (art. 6): La retribución se determinará atendiendo a periodos regulatorios de seis años de duración.

Criterios generales de retribución de redes (art. 8): Se considerará que una línea está en servicio y puede ser objeto de retribución cuando la instalación cuente con la autorización de explotación para la totalidad del tramo que discurre entre dos interruptores.

En la retribución de las instalaciones de la red de distribución con cargo al sistema eléctrico se considerarán exclusivamente la inversión o los costes de operación y mantenimiento reconocidos por la normativa básica estatal en los términos establecidos en esta norma.

La determinación de la retribución de la actividad de distribución deberá seguir las fórmulas y estándares establecidos en los artículos 10 a 13.

Cálculo de la tasa de retribución financiera del activo de distribución con derecho a retribución a cargo del sistema eléctrico (art. 14).

Extensión de la vida útil de las instalaciones (art. 15): Una vez finalizada la vida útil de la instalación de distribución, la retribución devengada por la misma en concepto de retribución por inversión será nula.

El **volumen anual de inversión de la red** de distribución de energía eléctrica puesto en servicio el año n con derecho a retribución a cargo del sistema el año n+2 no podrá superar el 0,13 por ciento del PIB de España previsto por el Ministerio de Economía y Competitividad para el año n, pudiendo modificarse por Orden Ministerial en caso de causas económicas o técnicas imprevistas (art. 16.1).

La Secretaría de Estado de Energía, establecerá mediante resolución el contenido y formato en el que se deberán presentar los planes de inversión anuales y plurianuales de las empresas distribuidoras previa propuesta de la CNMC (art. 18).

Establecimiento de valores unitarios y procedimiento de actualización (arts. 19 y 20).

La red de distribución tendrá consideración de red única, por lo que el **crecimiento vegetativo** en un elemento de la red de un distribuidor conectado a la red de distribución de otra empresa distribuidora de mayor tamaño será asumido como tal por el distribuidor de mayor tamaño (art. 21).

Las acometidas eléctricas y demás actuaciones necesarias para atender el suministro eléctrico habrán de estar a lo establecido en los arts. 23 a 30.

Se establecen diversos **incentivos**:

- a la reducción de pérdidas (arts. 33 a 37).
- a la mejora de la calidad del suministro en las redes de distribución (arts. 37 y 38).
- a la reducción del fraude (art. 40).

Particularidades y metodología del primer periodo regulatorio (D.A. 3ª).

Quedan derogados el Real Decreto 222/2008, de 15 de febrero, por el que se establece el régimen retributivo de la actividad de distribución de energía eléctrica salvo la D.A. 4ª y los artículos 44, 45, 47, 49, 50 y 51 del R.D. 1955/2000, de 1 de diciembre, por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimientos de autorización de instalaciones de energía eléctrica.





SUBVENCIONES



ESTATALES

PLAN PIVE-5

Real Decreto 35/2014, de 24 de enero, por el que se regula la concesión directa de subvenciones del «Programa de Incentivos al Vehículo Eficiente (PIVE-5)»

(BOE n.º 24 de 28 de enero 2014)

Beneficiarios: Podrán ser beneficiarios:

- a) Las personas físicas. En el caso de los profesionales autónomos habrán de estar dados de alta en el Censo de Empresarios, Profesionales y Retenedores.
- b) Las microempresas, entendiéndose por tales aquellas empresas que ocupan a menos de 10 personas y cuyo importe neto de la cifra anual de negocios o total de las partidas del activo no supera los 2 millones de euros, computándose los límites de acuerdo con el anexo I del Reglamento (CE) n.º 800/2008 de la Comisión, de 6 de agosto de 2008, por el que se declaran determinadas categorías de ayudas compatibles con el mercado común en aplicación de los artículos 87 y 88 del Tratado (Reglamento general de exención por categorías).
- c) Las pequeñas y medianas empresas (PYMES) definidas de acuerdo con lo establecido en el mencionado anexo I del Reglamento (CE) n.º 800/2008 de la Comisión y que cumplan los siguientes requisitos:
 1. Que empleen a menos de 250 personas.
 2. Que su importe neto de la cifra anual de negocios no exceda de 50 millones de euros, o el total de las partidas del activo no exceda de 43 millones de euros.

Objeto: Regular el procedimiento para la concesión directa de subvenciones para el «Programa de Incentivos al Vehículo Eficiente (PIVE-5)» consistente en potenciar una disminución del consumo energético nacional mediante la incentivación de la modernización del parque de vehículos turismo (M1) y comerciales (N1) con modelos de alta eficiencia energética, con menor consumo de combustibles y emisiones de CO₂, todo ello en el marco del Plan de Ahorro y Eficiencia Energética 2011-2020.

Acciones subvencionables: Adquisición de vehículos nuevos de la categoría M1 (vehículos de motor con al menos cuatro ruedas diseñados y fabricados para el transporte de pasajeros, que tengan, además del asiento del conductor, ocho plazas como máximo) o de la categoría N1 (vehículos cuya masa máxima no supere las 3,5 toneladas, diseñados y fabricados para el transporte de mercancías), matriculados en España, y que cumplan los siguientes requisitos:

a) Turismos de la categoría M1:

1. Convencionales, híbridos, híbridos enchufables y eléctricos de autonomía extendida (propulsados total o parcialmente mediante motores de combustión interna de gasolina o gasóleo y eléctricos), que a la fecha de activación de la reserva de presupuesto se encuentren clasificados como clase A o B en la «Base de Datos del IDAE de consumo de carburantes y emisiones de CO₂ en coches nuevos» publicada en la página web de IDAE, conforme a lo dispuesto por el Real Decreto 837/2002, de 2 de agosto, por el que se regula la información relativa al consumo de combustible y a las emisiones de CO₂ de los turismos nuevos que se pongan a la venta o se ofrezcan en arrendamiento en territorio español.
2. Eléctricos puros.
3. Propulsados por motores de combustión interna que puedan utilizar combustibles fósiles alternativos (autogás GLP y Gas Natural) que figuren en la referida «Base de Datos del IDAE de consumo de carburantes y emisiones de CO₂ en coches nuevos», y además, acrediten contar con emisiones de CO₂ homologadas no superiores a 160 g/km (gramos por kilómetro).

b) Comerciales ligeros de la categoría N1:

1. Convencionales, híbridos, híbridos enchufables y eléctricos de autonomía extendida propulsados total o parcialmente por medio de motores de combustión interna de gasolina, gasóleo, GLP y Gas Natural que, además, acrediten contar con emisiones de CO₂ homologadas no superiores a 160 g/km (gramos por kilómetro).
2. Eléctricos puros.

- c) Los vehículos turismos (M1) y comerciales (N1) con emisiones de CO₂ iguales o inferiores a 120 g/km y que a la fecha de activación de la reserva de presupuesto se encuentren clasificados como clase A, B, C o D, en la «Base de Datos del IDAE de consumo de carburantes y emisiones de CO₂ en coches nuevos».

- d) Sólo en el caso de que el solicitante sea una persona física, integrante de familia numerosa, vehículos de la categoría turismos (M1) dotados con más de cinco plazas que a la fecha de activación de la reserva de presupuesto se encuentren clasificados como clase A, B y C, en la «Base de Datos del IDAE de consumo de carburantes y emisiones de CO₂ en coches nuevos», citada en este mismo punto en el párrafo a).

- e) Asimismo, será requisito necesario que el precio de adquisición de los vehículos objeto de apoyo, en el momento de solicitar las subvenciones, no supere los 25.000 euros, antes de IVA o IGIC, exceptuando el caso recogido en el apartado anterior y para el caso de que el solicitante sea una persona con discapacidad que acredite su movilidad reducida y que adquiera un vehículo adaptado, donde el precio de adquisición de los vehículos objeto de apoyo, en el momento de solicitar las subvenciones establecidas en estas bases, no deberá superar los 30.000 euros, antes de IVA o IGIC.

Cuantía:

1. Las subvenciones para la adquisición de vehículos de categoría M1 y N1 estarán condicionadas a la aplicación en la factura de compraventa correspondiente, por parte del punto de venta adherido al programa, de un descuento mínimo de 1.000 euros por vehículo, realizado por el fabricante/importador o punto de venta del vehículo adquirido. La cuantía de la ayuda pública aportada por el IDAE en este programa será de 1.000 euros por vehículo.

Esta ayuda ascenderá hasta 1.500 euros por vehículo en el caso de vehículos de categoría turismo (M1) de más de cinco plazas, siempre que el solicitante sea una persona física integrante de una familia numerosa. Del mismo modo, esta ayuda se aplicará para el caso de que el solicitante sea una persona con discapacidad que acredite su movilidad reducida y que adquiera un vehículo adaptado.



2. Teniendo en cuenta lo referido en los párrafos anteriores, el descuento total que deberá figurar en la factura con cargo al programa será, como mínimo, de 2.000 euros: un descuento mínimo de 1.000 euros, aplicado antes de impuestos y a cargo del fabricante/importador o comercializador/punto de venta del vehículo adquirido, al que se añaden otros 1.000 euros por vehículo después de impuestos, a cargo del presupuesto de la ayuda.

En el caso de personas con discapacidad que acrediten su movilidad reducida y de vehículos turismo (M1) de más de cinco plazas, y sólo para el caso de solicitantes integrantes de familias numerosas, el descuento total que deberá figurar en la factura con cargo al programa será, como mínimo, de 3.000 euros; un descuento mínimo de 1.500 euros, aplicado antes de impuestos y a cargo del fabricante/importador o comercializador/punto de venta del vehículo adquirido, al que se añaden otros 1.500 euros por vehículo después de impuestos, a cargo del presupuesto del programa.

CANARIAS

EFICIENCIA ENERGÉTICA

Orden de 2 de enero de 2014, por la que se aprueban las bases reguladoras por las que se regirán las subvenciones destinadas a favorecer el ahorro y la eficiencia energética en el sector del transporte terrestre.

(BOIC n.º 11 de 17 de enero 2014)

Objeto: Regular las subvenciones que se concedan destinadas a actuaciones, realizadas en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Canarias encaminadas por una parte a la mejora del ahorro y la eficiencia energética en el sector del transporte terrestre, consistentes en la adquisición de vehículos turismos, comerciales e industriales, impulsados por energía eléctrica, así como el desarrollo de infraestructuras para la recarga de los vehículos eléctricos, en el marco del Programa Operativo de Canarias 2007-2013, a través del eje 4, tema prioritario 43, y por otra a la adaptación de vehículos existentes de las administraciones públicas a usar como combustible gas licuado del petróleo, o su sustitución por vehículos que consuman este combustible, en el mismo marco a través del eje 4, tema prioritario 52.

Son gastos subvencionables los costes de los equipos e instalaciones que forman parte de la instalación así como el montaje y conexionado del conjunto, obra civil asociada, diseño de ingeniería de la instalación, dirección de obra, auditoría limitada al proyecto de inversión, puesta en marcha, documentación técnica, manuales de uso y operación y tramitación de permisos y ayudas, en los siguientes programas: línea de acción a la adquisición de vehículos turismos y vehículos comerciales, eléctricos, de hasta 3.500 kg de MMA (P.O.C. 2007-2013, a través del eje 4, tema prioritario 43); línea de acción a la adquisición de vehículos industriales eléctricos (P.O.C. 2007-2013, a través del eje 4, tema prioritario 43); línea de acción al desarrollo de infraestructuras para la recarga de vehículos eléctricos (P.O.C. 2007-2013, a través del eje 4, tema prioritario 43); y línea de acción a la sustitución de vehículos turismos, por otros que usen como combustible GLP, o adaptación de existentes para usar este combustible (P.O.C. 2007-2013, a través del eje 4, tema prioritario 52).

Cuantía: No podrá superar los 300.000 euros por beneficiario ni los 200.000 euros por instalación. Además, según líneas de subvención:

- Línea de actuación para la adquisición de vehículos turismos o vehículos comerciales de hasta 3.500 kg de MMA: para vehículos híbridos enchufables, eléctricos puros, 7.000 euros por vehículo.
- Línea de subvención para la adquisición de vehículos industriales: para autobuses, vehículos de transporte de mercancías y material móvil eléctricos, de propulsión de hidrógeno, de pilas de combustible, híbridos (con doble fuente de energía) con acumulación de energía en baterías, 50.000 euros por vehículo.

- Línea de subvención para el desarrollo de infraestructuras para la recarga de vehículos eléctricos: para la instalación de puntos de recarga para garajes de flotas de vehículos y material móvil de empresas, de uso privado: instalación completa de un punto de recarga con potencia igual o inferior a 40 kW, el coste subvencionable máximo será de 20.000 euros, constituyendo la subvención hasta el 40% del coste subvencionable, con un máximo de 12.000 euros; instalación completa de un punto de recarga con potencia superior a 40 kW, el coste subvencionable máximo será de 30.000 euros, con una subvención de hasta el 40% del coste subvencionable, con un máximo de 15.000 euros; instalación de un sistema centralizado de control y gestión del sistema de puntos de recarga, un coste máximo de 30.000 euros, con una subvención de hasta el 40% del coste subvencionable, con un máximo de 15.000 euros; instalación de puntos de recarga en plazas de aparcamiento de viviendas unifamiliares y/o comunitarias, de uso privado, hasta el 40% del coste subvencionable, con un máximo de 5.000 euros por punto de recarga instalado y un límite total de 20.000 euros por actuación subvencionada; instalación de puntos de recarga independientes y de redes de puntos de recarga, de uso público: dependerá de las características de la instalación, variando entre los 15.000 y 24.000 euros.
- Línea de actuación para la adquisición por sustitución de vehículos turismos de hasta 3.500 kg de MMA, o transformación para el uso de este combustible: vehículos públicos alimentados por GLP y gases licuados del petróleo: 600 euros por vehículo; vehículos públicos transformados a GLP: 450 euros por vehículo.

Beneficiarios: Podrán ser beneficiaria de las subvenciones cualquier entidad o persona física o jurídica, de naturaleza pública o privada, incluidas las empresas de servicios energéticos, siempre y cuando la actuación se realice en Canarias, así como las agrupaciones de personas físicas o jurídicas, públicas o privadas, las comunidades de bienes o cualquier otro tipo de unidad económica o patrimonio separado que, aun careciendo de personalidad jurídica, puedan llevar a cabo actuaciones de ahorro y eficiencia en el sector del transporte terrestre. Asimismo, y según programas de ayudas, podrán ser beneficiarios:

- En las líneas de subvención para la adquisición de vehículos turismos y vehículos comerciales de menos de 3.500 kg de masa máxima autorizada (MMA), y de subvenciones al desarrollo de infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos, los particulares, las empresas, así como cualquier otra persona, física o jurídica, de derecho público o privado, incluidas las comunidades de propietarios, que lleven a cabo actividades empresariales o profesionales, en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Canarias.
- En la línea de subvención para la adquisición de vehículos industriales, las empresas que desarrollen su actividad profesional en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Canarias.
- En la línea de subvención para la adaptación de vehículos para consumir GLP, o sustitución de vehículos existentes por nuevos que usen este combustible, las administraciones públicas que desarrollen sus competencias en el territorio de la Comunidad Autónoma;

Por otro lado, y en atención a la política presupuestaria y la coexistencia con fondos o instrumentos financieros, en los dos primeros guiones antes citados se podrá limitar la condición de beneficiarias a las personas jurídicas de derecho público.

Plazo de solicitud: El que se establezca en la correspondiente convocatoria.

Lugar de presentación: Las solicitudes se presentarán en los registros situados en la calle León y Castillo, 200, Edificio de Servicios Múltiples III, planta baja, en Las Palmas de Gran Canaria; en la calle La Marina, 26, Edificio de Servicios Múltiples I, 7ª planta, en Santa Cruz de Tenerife; o bien de forma telemática, así como por los medios previstos en el artículo 38.4 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

PAÍS VASCO

EFICIENCIA ENERGÉTICA

Decreto Foral de la Diputación Foral de Bizkaia 205/2013, de 23 de diciembre, por el que se establecen las bases y convocatoria reguladoras de la concesión de subvenciones para la implantación de planes de acción local (Agenda Local 21) en materia de eficiencia energética.

(BOB n.2 de 3 de enero 2014)

Objeto: Establecer las bases y la convocatoria para la concesión de subvenciones en régimen de libre concurrencia, a los municipios, y mancomunidades del Territorio Histórico de Bizkaia, para la realización de proyectos de inversión prioritarios en materia de eficiencia energética que figuren expresamente recogidos en los distintos Planes de Acción de las Agendas Locales 21, incorporando en los proyectos la perspectiva de género, no contemplando elementos de discriminación en el uso del lenguaje y de la imagen.

Son gastos subvencionables los derivados de los siguientes conceptos: alumbrado público exterior, sistemas de monitorización y edificios públicos (instalaciones de climatización y/o producción de agua caliente sanitaria, instalaciones de cogeneración/trigeneración, instalaciones de iluminación interior, sistemas de monitorización energética e instalaciones de aprovechamiento de recursos renovables).

Cuantía: Se calculará conforme a determinados criterios de valoración (porcentajes según la población municipal), con el límite de 80.000 euros si el beneficiario es un Ayuntamiento, y de 140.000 euros si fuese una Mancomunidad.

Beneficiarios: Podrán ser beneficiarios de las subvenciones los Ayuntamientos del Territorio Histórico de Bizkaia que tengan aprobada la Agenda Local 21, así como las Mancomunidades del citado Territorio Histórico que soliciten la ayuda para realizar proyectos de carácter supramunicipal incluidos en las Agendas Locales 21.

Plazo de solicitud: Desde el día siguiente al de la publicación del Decreto Foral en el Boletín Oficial de Bizkaia, hasta el 31 de mayo de 2014.

Lugar de solicitud: Las solicitudes se presentarán en el Registro General del Departamento de Medio Ambiente (Alameda Rekalde, 30, 3º de Bilbao), en el Registro Central de la Diputación Foral de Bizkaia (Diputación 7, planta baja, edificio de cristal de la Biblioteca Foral, trasera del Palacio Foral de Bilbao), sin perjuicio de los medios previstos en el Decreto Foral 120/1992, de 17 de noviembre, por el que se establecen las normas básicas de organización y funcionamiento de los registros de documentos de la Diputación Foral de Bizkaia, y en el artículo 38.4 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.



Normas para el envío de trabajos

Se publicarán en *Ecosostenible* los escritos que reúnan las siguientes características:

- 1.^a Los escritos deben ser originales: por lo tanto, no publicados ni presentados para su publicación en ningún otro medio de difusión.
- 2.^a Los trabajos deben versar sobre la materia objeto de la revista con independencia de que la perspectiva sea jurídica, económica o tecnológica, u otra equivalente. Se tendrá especialmente en cuenta que el lenguaje utilizado no sea un obstáculo para la comprensión de su contenido, particularmente por los no versados en la materia de la especialidad correspondiente.
- 3.^a Los escritos incluirán un breve resumen y conclusiones (o consideraciones finales), así como unos términos descriptores del mismo, en caso contrario, se rechazará el trabajo.
Se estructurará en los siguientes niveles:
 1.
 - 1.1.
 - 1.2.
 - a)
 - b)
 - 2.
- 4.^a Los escritos se redactarán utilizando el tipo de letras Times 10 e interlineado 1,5. La extensión no podrá ser superior a 15 páginas, incluyendo gráficos y cuadros. Los escritos deberán remitirse por correo electrónico.
- 5.^a Las notas irán numeradas correlativamente, incluyéndose su contenido a pie de página, a espacio sencillo.
- 6.^a Las referencias bibliográficas que aparezcan en el texto o la bibliografía, en su caso, se recogerán al final del escrito, con el siguiente formato: apellido e inicial del nombre del autor o autores (en mayúscula); año de publicación (entre paréntesis); título del libro (en cursiva) o del artículo de la revista (en este último caso entre comillas); en su caso, título de la revista (en cursiva); editorial y lugar de publicación (en caso de libro). La referencia a incluir en el texto sólo indicará el apellido del autor, año y página entre paréntesis.
- 7.^a Los escritos irán precedidos de una página independiente que contenga el título (que deberá ser breve), el nombre del autor o autores, su dirección y teléfono, n.º de NIF, así como la institución a la que pertenecen y/o cargo que desean que aparezca en la Revista.
- 8.^a Los trabajos se remitirán a la siguiente dirección electrónica: Imarinc@wke.es / bsilves@wke.es
- 9.^a Los escritos serán sometidos a un proceso de evaluación anónimo. La Dirección de la Revista decidirá, a la vista del resultado de la evaluación, sobre la procedencia de la publicación.
- 10.^a El autor o autores del trabajo enviado y publicado en *Ecosostenible* expresamente autorizan a la editorial la publicación de este trabajo en cualquiera de las otras publicaciones pertenecientes al grupo Wolters Kluwer y en cualquier soporte (CD, DVD, internet, papel, etc.).

ECOSOSTENIBLE

DIRECCIÓN

Antonio Lucio Gil

COLABORADORES

Carmen L. Maderuelo

Observatorio de la Sostenibilidad en España

COORDINACIÓN EDITORIAL

Belén Silves Reneo

DISEÑO Y PREIMPRESIÓN

Wolters Kluwer España, S.A.

ISSN: 2254-9463



Wolters Kluwer

ECOSOSTENIBLE

EDITA WOLTERS KLUWER

Servicio de Atención al Cliente: Collado Mediano nº 9, 28230 Las Rozas, Madrid

Tel. 902 250 500. Fax. 902 250 502. E-mail: clientes@wkempresas.es

www.wkempresas.es

NUEVO

NACE EL PORTAL DE REVISTAS

EL PRIMER QUIOSCO JURÍDICO EN LA RED

Wolters Kluwer España | **Revistas**



LÍDERES EN OPINIÓN Y ANÁLISIS DOCTRINAL

Las más prestigiosas firmas del panorama jurídico, dirigen y componen los consejos de nuestras revistas garantizando la calidad y la excelencia de los más de 500 artículos que cada mes se incorporan al portal.

ADEMÁS...

- ✓ Actualización permanente y sistema de búsqueda.
- ✓ Revistas semanales por correo electrónico.
- ✓ Contenidos nuevos e interrelacionados.
- ✓ Nuevos formatos compatibles con todo tipo de tabletas.
- ✓ Alertas personalizables por correo electrónico.
- ✓ Vídeos y encuentros digitales.
- ✓ Interacción con los contenidos con posibilidad de votar, opinar o sugerir.
- ✓ Reciba también su revista en papel.

ENTRE EN
<http://revistas.wke.es>
Y COMPRUÉBELO

tel.: 902 250 500