



Valoración inicial del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de España

PROSOXI

Observatorio para la transición
ecológica socialmente justa

Prosoxi es una alianza de organizaciones constituida con el objetivo de velar para que los proyectos que se diseñen y ejecuten bajo el Plan Next Generation UE no se desvíen de unos requisitos sociales y ambientales deseables.

PROSOXI

Observatorio para la transición
ecológica socialmente justa

Está formada por:

Centro Ibérico de Restauración Fluvial
Foro Transiciones
Fundación Nueva Cultura del Agua
Fundación Renovables
Fundación Savia
Fundación Transición Verde
Promoción del Transport Público
Retorna
Sociedad Española de Agricultura Ecológica

Más información en <https://prosoxi.es>

5 de mayo de 2021
1ª revisión, 18 de mayo

Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de España.

Valoración inicial

La Unión Europea y España quieren aprovechar la respuesta a los efectos sociales y económicos de la pandemia provocada por la Covid-19 para acelerar el proceso de cambio de modelo productivo para hacerlo más descarbonizado y verde y contribuir de esa manera a la lucha contra el cambio climático y a la generación de nuevos sectores y actividades económicas y la creación de millones de empleos verdes.

El programa Next Generation de la UE y los fondos económicos del Plan de Reconstrucción y Resiliencia dotados con 750 mil millones de euros para toda la Unión Europea son el centro de estas nuevas políticas y de ellos 140 mil millones llegarán a España en los próximos años). Un 37% de estos fondos tiene que ser invertidos en financiar programas y actividades de transición ecológica justa y otro 10% en la mejora de la biodiversidad. Programas que deben ceñirse a las condiciones establecidas por la UE.

Las organizaciones y fundaciones que hemos decidido crear la alianza **Prosoxi: Observatorio para la transición ecológica socialmente justa**, pretendemos implicarnos como representantes que somos de una parte de la sociedad civil en el diseño y evaluación del Plan y hemos decidido hacerlo de manera conjunta para optimizar los recursos y fortalecer nuestra capacidad de proposición e interlocución.

En el marco de esta voluntad vamos a solicitar al gobierno que cree una mesa de diálogo con las organizaciones sociales y ambientales que, como las nuestras, quieran involucrarse en este proceso de reconstrucción social, ambiental y económico en el que tanto nos jugamos como país y como sociedad no solo en el presente, si no especialmente, en el futuro.

Periódicamente realizaremos análisis de las decisiones y proyectos que se vayan conociendo y aprobando en el marco del Plan y, ceñidos al **eje de la Transición Ecológica**, para trasladarlos al conocimiento del conjunto de la sociedad. Creemos que la información, la transparencia y la participación son imprescindibles para que este Plan se oriente a las necesidades colectivas y permita avanzar hacia una sociedad ambientalmente más sostenible y socialmente más justa.

1. Valoración general

Acerca de los procedimientos, participación pública, transparencia y gobernanza

Valoramos positivamente que el gobierno de España haya elaborado y entregado a la UE antes del 30 de abril el Plan de Reconstrucción, Transformación y Resiliencia. Lamentamos que haya otros países que aún no lo hayan hecho y que eso, y otros obstáculos que siguen apareciendo, puedan suponer un retraso en la llegada de los fondos.

Queremos señalar que el marco normativo, los procedimientos y la gobernanza para la implementación del Plan nos suscitan preocupación. En relación con la agilización administrativa, la aceleración de los procesos de gestión de los fondos pretende conseguirse reduciendo o eliminando una gran cantidad de cautelas administrativas y ambientales de todo tipo.

Consideramos especialmente peligroso que el Decreto permita excluir del procedimiento de evaluación ambiental algunos de los proyectos que reciban fondos europeos a partir de una declaración *a priori* de que tales proyectos supondrán mejoras de eficiencia y no supondrán un impacto ambiental significativo. Esta exclusión podría vulnerar la directiva europea en materia de evaluación ambiental¹ y además no se alinea con el Reglamento² europeo de los fondos, cuyo artículo 19 deja claro que se debe garantizar que ninguno de los proyectos generará un "*perjuicio significativo a objetivos medioambientales*", garantía que no se puede establecer si se excluyen de la evaluación ambiental determinados proyectos obligados a dicho procedimiento de acuerdo con la normativa actual.

1 *Directiva 2014/52/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014, por la que se modifica la Directiva 2011/92/UE, relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente Texto pertinente a efectos del EEE.*

2 *Reglamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo de 12 de febrero de 2021 por el que se establece el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia.*

Por otra parte, los mecanismos de gobernanza y participación puestos en marcha y previstos por el Plan son insuficientes, puesto que se prevé el diálogo con otras administraciones y se pone en marcha una Mesa de Diálogo Social con organizaciones sindicales y empresariales, pero no hay previsto mecanismo alguno para el diálogo y participación de otros actores de la sociedad civil organizada, muy especialmente con entidades cuyos objetivos son, precisamente, impulsar una transición verde y justa.

De igual forma no se prevé la participación de la sociedad civil en la evaluación y seguimiento de tales fondos ni en la proposición de proyectos e implementación de proyectos que pudieran acogerse a tales fondos.

Otro signo de insuficiente transparencia es que en los documentos complementarios no aparecen desglosados con el suficiente nivel de detalle los fondos asignados a cada una de las medidas de inversión. Ni se concretan esas actuaciones, ni se dimensionan, ni se localizan en el territorio, ni se identifican los responsables de su ejecución. Hay que recordar que estos datos ya están disponibles, por ejemplo, en Portugal desde hace más de un mes.

Consideramos especialmente peligroso que el Decreto permita excluir del procedimiento de evaluación ambiental algunos de los proyectos

2.

Transición energética justa e inclusiva

Valoramos positivamente el **plan de Rehabilitación energética**. Destacamos cómo óptimos, siendo un gran primer paso, los recursos financieros destinados al plan de rehabilitación de vivienda y regeneración urbana, consistente en la mejora de la eficiencia energética y la integración de fuentes de energía renovables, la accesibilidad, la conservación y la digitalización en viviendas, permitiendo adelantar el cumplimiento de los objetivos de rehabilitación contemplados en el PPNIEC y en la Estrategia a largo plazo para la rehabilitación energética en el sector de la edificación en España (ERESEE).

No obstante, consideramos insuficiente el ritmo de rehabilitación energética de los edificios residenciales propuesto de 30.000 viviendas anuales en 2021, hasta alcanzar las 300.000 viviendas en 2030. Es una propuesta insuficiente en ritmo y en concreción ya que se centra en la reforma de la envolvente térmica de los edificios, sin apostar por la electrificación para calefacción y agua caliente sanitaria (ACS).

Igualmente consideramos positiva la **reforma del sistema de fiscalidad ambiental** como mecanismo para lograr un modelo socioeconómico más sostenible, que respalde las medidas de protección del medio ambiente, de movilidad sostenible, de lucha contra el cambio climático y que facilite el cumplimiento de los compromisos adquiridos en materia medioambiental.

Consideramos que **los objetivos en materia de energía no son todo lo ambiciosos que se requiere y que el Plan Next Generation UE permitiría**. Los objetivos propuestos en este Plan no presentan diferencias significativas con respecto a los del PNIEC (Plan Nacional Integrado de Energía y Clima), lo que consideramos una gran oportunidad perdida para mejorar el liderazgo del cambio de modelo energético en la Unión Europea. Los objetivos del PNIEC fijados para 2025 se pretenden conseguir en 2023 gracias a la financiación de los Fondos *Next Generation UE*.

Es decir, el Plan de Recuperación propone acelerar el ritmo de descarbonización de la economía hasta 2023, para ralentizarla durante los siguientes 7 años, al mantener los mismos objetivos del PNIEC a 2030. Esta década es fundamental para hacer frente, con urgencia, a la emergencia climática, por lo que consideramos fundamental que con este impulso inicial del Plan se aumenten los objetivos del PNIEC a 2030.

Esto conlleva acentuar y cronificar los problemas que existen en el PNIEC, como la escasa apuesta por la electrificación de la demanda y la no fijación de objetivos de implantación para la generación distribuida (autoconsumo y comunidades energéticas). Esperamos que cuando el Plan se concrete se puedan subsanar estas debilidades.

Sobre los proyectos de impulso al Hidrógeno

Valoramos negativamente considerar el hidrógeno verde como proyecto de país, al carecer de un valor social inclusivo y generador de actividad económica local de manera distribuida, como sí tiene la energía fotovoltaica, además de su capacidad de modular y costes bajos, a través de las diferentes modalidades del autoconsumo y las comunidades energéticas. Las fuertes inversiones dedicadas al hidrógeno, ponen en riesgo el cambio a un modelo energético descentralizado al mantener el dominio estructural de las grandes empresas eléctricas, permitiéndoles abarcar el poder económico, las tomas de decisiones y el ritmo de la transición energética.

La tecnología del hidrógeno tiene ciertas ventajas, pero es una tecnología incipiente y poco madura y cuya sostenibilidad ambiental depende mucho del tipo de fuentes energéticas que se utilicen y de otros múltiples factores. No hay que olvidar que, a día de hoy, el 99% del hidrógeno que se produce en España proviene del gas natural (hidrógeno gris) y se produce en plantas de fabricación de productos industriales y en refinerías, siendo su uso principal como materia prima. Por un lado, la baja competitividad del mercado y la falta de desarrollo

industrial para el hidrógeno verde (electrolizadores) supone, para muchos expertos, un refugio para la continuidad y la perpetuación del gas fósil (se puede hibridar gas en los gaseoductos con hasta un 6%-10% de hidrógeno), expandiendo una red de gaseoductos que se convertirán en activos financieros obsoletos en pocos años y cuya deuda se pagará vía tarifa eléctrica. Además, la eficiencia energética del proceso de obtención del hidrógeno varía entre el 20% y el 40% en función de los sectores y de las tecnologías de aplicación y al no ser una fuente de energía primaria puede implicar pérdidas de hasta el 70% en todo el proceso de conversión. Así, se tiende a ocultar otras alternativas más competitivas, con una mayor disponibilidad y más eficientes como la mejora del ferrocarril (transporte público eléctrico) y la movilidad sostenible (peatonalización y bicicletas).

Por último, nos suscita preocupación que el Plan se refiera a las energías renovables en general, sin detallar qué energías renovables en concreto se pretende promover y en qué grado, porque no todas las energías renovables tienen la misma huella ambiental ni todas son sostenibles. Desde el punto de vista del agua y los ecosistemas acuáticos, preocupa la indefinición del papel que se pretende otorgar a la energía hidroeléctrica, renovable, pero con un elevado impacto ambiental sobre los ecosistemas fluviales; así como el posible papel que el Plan tiene previsto otorgar a la energía hidroeléctrica en el despliegue del denominado "hidrógeno renovable".

Sobre Transición Justa

En el Plan la Transición Justa queda limitada prácticamente a la Transición Energética. La Estrategia de Transición Justa es un componente de la palanca III (Transición Energética Justa e Inclusiva), pero habla de una Estrategia que ya se ha puesto en marcha desde 2020. Dice que su objetivo es «minimizar el impacto económico y social de la transición a una economía verde y baja en carbono, que implicará el cese de actividades como la minería del carbón, las centrales térmicas de carbón y las centrales nucleares conforme se avance en su cierre».

También habla de Inversiones en Transición Justa para reducir el impacto de la pandemia Covid. Y menciona como objetivo «impulsar "palancas" de cambio con actuaciones que no se habían realizado hasta ahora y que permitirán preparar las del Fondo de Transición Justa escalando las de mayor impacto» pero sin asignar recursos a estos últimos. Por otra parte indica

que contribuye a cinco de los seis pilares del PRTR, pero con una dotación económica mínima.

Pocas conclusiones se pueden sacar ya que no se habla de las actuaciones que estarán enmarcadas dentro de la estrategia de transición justa.

Consideramos como negativo que no aporta nada nuevo a los planes que ya se están llevando a cabo desde el Instituto de Transición Justa a las zonas de la minería del carbón. Son 300 millones dedicados a este sector, pero consideramos que van a ser muchos sectores los que se van a ver afectados por el proceso de transición ecológica y que por tanto habría que ir trabajando en ampliar el foco y los recursos.

Reconocemos que la Estrategia puesta en marcha desde 2020, al margen del Plan de Reconstrucción y Resiliencia que estamos analizando, es de las más avanzadas y mejor desarrolladas en Transición Justa a nivel mundial.

Consideramos positiva la reforma del sistema de fiscalidad ambiental como mecanismo para lograr un modelo socioeconómico más sostenible

Los objetivos en materia de energía no son todo lo ambiciosos que se requiere y que el Plan Next Generation UE permitiría

3.

Movilidad sostenible, segura y conectada

En relación con este eje, consideramos positivamente los siguientes programas:

Cercanías ferroviarias: Apuesta por reforzar significativamente la red de cercanías, claves para la buena articulación de la población en el territorio. (C1.113). Sin embargo, encontramos a faltar la inclusión en este capítulo de los servicios regionales (media distancia), cuya correcta articulación resulta imprescindible para las zonas no metropolitanas. Con respecto a la financiación, consideramos que la dotación de 1.600 millones es insuficiente para revertir la sequía inversora en ferrocarril convencional de las últimas décadas. Echamos en falta la creación de nuevos núcleos de cercanías en las zonas que no lo tienen.

Zonas de bajas emisiones en municipios de más de 50.000 habitantes que incentiven a la reducción del vehículo privado, incluyendo plan de incentivos de transformación de las flotas de transporte de viajeros y mercancías (C1.11).

Traspaso modal hacia el ferrocarril del transporte de mercancías, con desarrollo de los puntos de intermodalidad y los accesos a los puertos. Se trata de una línea de actuación que debería revertir la paradoja de ser un país con los índices de mercancías por ferrocarril más bajos de la UE (4%) a pesar de las grandes inversiones ferroviarias realizadas en los últimos años. Pero la cantidad destinada es claramente insuficiente si se pretende un cambio significativo.

Consideramos y apoyamos **desarrollar un sistema de pago por uso de la red de vías de alta capacidad** que permita integrar las externalidades negativas del transporte por carretera.

Consideramos que los siguientes objetivos y programas deberían revisarse para adecuarlos mejor a los objetivos de la movilidad sostenible.

Electromovilidad: Plan de incentivos a la adquisición de vehículos eléctricos (C1.12): El uso de baterías y el cambio a una movilidad eléctrica es una opción correcta, siempre y cuando no se convierta únicamente en una herramienta de reconversión del actual parque de vehículos privados en cualquier entorno, incluidos los urbanos densos. Hay que considerar el impacto que supone el uso de vehículos privados, aunque sean eléctricos.

Por tanto, no se trata de favorecer una sustitución general de vehículo con motor de combustión para vehículo eléctrico, sino de fomentar el uso de flotas de vehículos eléctricos de transporte público por carretera (taxi, autobús), de vehículos compartidos (carsharing, motosharing, carpooling ...) y de las flotas de distribución de mercancías. Hay que recordar las ventajas de la movilidad pública, colectiva y / o compartida sobre la movilidad privada, y por lo tanto la necesidad de centrarse sobre esta movilidad las actuaciones que se emprendan dentro de este proyecto.

Elaborar un plan general de mejora del ferrocarril convencional. Las actuaciones en materia de mejora ferroviaria están explícitamente incluidas dentro de los proyectos financiables con cargo a los NGEU, tal como ha establecido la Comisión Europea en una respuesta al Parlamento Europeo.

Por este motivo, valoramos como insuficiente centrar las actuaciones de infraestructuras ferroviarias en dos únicos grandes corredores, el Atlántico y el Mediterráneo (C6.11). Por el contrario, consideramos que en España existe la necesidad de mejorar la infraestructura del ferrocarril convencional, que desempeña un papel decisivo en la articulación de la movilidad en las zonas con baja densidad de población y genera equilibrio territorial. En ese sentido, vemos con preocupación que la mayor parte de la inversión va dedicada a los corredores transeuropeos, lo que evidencia los errores en las prioridades de las últimas décadas.

Nos preocupa especialmente el enfoque que se da al ferrocarril, centrado una vez más en la infraestructura y no en el servicio. En muchas zonas de nuestro país faltan más trenes que vías. Las actuaciones en materia de desarrollo del servicio ferroviario (adquisición de material móvil, creación de puntos de intermodalidad entre medios de transporte, incremento de frecuencias, etc.) han sido incluidos únicamente para las áreas metropolitanas, cuando hubiera sido deseable una generalización a toda la red existencia. Asimismo, sería positivo incluir la reapertura de algunas líneas cerradas y con un potencial claro de uso (ruta de la Plata, etc.), algunas relaciones no radiales con tiempos de viaje muy penalizados (eje Aragón / Rioja / Navarra / Euskadi / Cantabria, eje Portugal / Hendaia, etc.), la mejora de las relaciones fronterizas con Francia y Portugal, la restitución y desarrollo de los servicios nocturnos...

Objetivos y proyectos que consideramos incompatibles con los objetivos de transición ecológica de la movilidad.

Construcción de nuevas infraestructuras viarias de alta capacidad. Aunque esta posibilidad no figura explícitamente en el Plan (la línea de acción 4. Transporte por carretera seguro, sostenible y conectado, de la manifestación de interés Programa de Apoyo al Transporte Sostenible y Digital, la sortea cuidadosamente, ya que sería un caso evidente de incumplimiento del principio «*do no significant harm*»), deberá efectuarse un cuidadoso seguimiento de las actuaciones que finalmente se incluyan dentro de esta línea de acción:

Inclusión del **transporte aéreo** como posible beneficiario de NGEU (Manifestación de interés Programa de Apoyo al Transporte Sostenible y Digital, Línea de acción 5) **sin previa exclusión de los vuelos intrapeninsulares y de los vuelos internacionales de corto alcance.** A destacar que las ayudas al sector aéreo en países de nuestro entorno, como es el caso de Francia, se han condicionado explícitamente a la supresión de las rutas aéreas que pueden ser realizadas mediante el ferrocarril.

Exclusión de los servicios regionales y de media distancia por ferrocarril (en todo el Plan, y especialmente en C1.I13). Sin embargo, encontramos a faltar la inclusión en este capítulo de los servicios regionales (media distancia), cuya correcta articulación resulta imprescindible para las zonas no metropolitanas.

Por otra parte, no será posible reducir de forma significativa el consumo energético en el transporte exclusivamente a base de mejoras de la eficiencia: son necesarias también medidas para reducir las necesidades de movilidad, tanto de personas como de mercancías, así como para impulsar el transporte público, por su menor huella energética y ambiental frente al privado. El imprescindible horizonte 100% renovables es muy difícil de alcanzar sin alterar los patrones de producción, consumo y requerimientos de movilidad actuales, dado que las energías renovables tienen sus propias limitaciones en términos de capacidad de generación, retorno energético y dependencia de recursos como los minerales, crecientemente escasos, con un impacto ambiental creciente y que está generando conflictos socioambientales en aumento en torno a proyectos mineros, Estos aspectos están llamativamente ausentes del Plan.

Otro aspecto que nos preocupa es que la ejecución del Plan se plantea de manera extraordinariamente centralizada, ya que de los 11.200 M€ de inversión en materia de movilidad sostenible solo se transfieren a los entes locales 1.500 M€ (a pesar de tener competencias en materia de transporte público metropolitano y creación de zonas de bajas emisiones) y al conjunto de las CCAA 1.010 M€ (cuando tienen competencias en ferrocarriles autonómicos, carriles bus en vías acceso a grandes ciudades, transporte público por carretera, intercambiadores modales etc.).

Son necesarias también medidas para reducir las necesidades de movilidad, tanto de personas como de mercancías, así como para impulsar el transporte público

4.

Transición ambiental y digital del sistema agroalimentario y pesquero

Es imprescindible realizar un cambio drástico en la política agrícola para hacer frente al cambio climático, promover la buena gestión de nuestros recursos naturales y responder a la crisis del empleo y la viabilidad a largo plazo de las zonas rurales. Se trata de alcanzar un sector agroalimentario competitivo, capaz de producir alimentos de alta calidad, fortalecer la conservación del medio ambiente y la creación de empleo sostenible.

Encontramos acertada la distribución de los cuatro ejes y que la Agricultura se encuentre dentro de una de las diez Políticas Palancas a llevar a cabo. De igual manera encontrar un componente donde se especifica sobre la transformación ambiental de la Agricultura y del sector Pesquero, o mejor del sistema Agroalimentario y que el sentir de esta transformación sea para el paraguas de la sostenibilidad y la economía verde.

Pero, desgraciadamente, estas buenas y generalistas intenciones no se ven reflejadas en las reformas ni en las inversiones del Plan presentado.

En nuestra opinión habría que establecer el objetivo de promover la proximidad y Agricultura de escala dado que la crisis sanitaria ha puesto de relieve la importancia de un buen sistema agroalimentario como estrategia de salud preventiva, basado en una producción de proximidad que nos libere de las dependencias externas tanto de productos como de insumos.

El documento carece de propuestas para la producción a pequeña escala y los espacios de autoabastecimiento, que resultan esenciales para nuestras comunidades. Apostar por la agricultura familiar, la pesca y la ganadería local es crucial y esta visión debería ser considerada como sector estratégico.

El sector agroalimentario de proximidad proporciona canales de comercialización esenciales para asegurar la viabilidad económica de muchos pequeños proyectos productivos a la vez que productos locales, frescos, ecológicos y de temporada

al consumidor, valores imprescindibles que no suelen atender los sistemas de producción/distribución basados en grandes superficies.

No existe en el Plan ninguna línea dirigida a facilitar alcanzar el 25% de la superficie agraria útil de Agricultura Ecológica, así como la disminución del uso de productos fitosanitarios. Estos objetivos deberían estar en línea con los retos y objetivos de descarbonización y de transición ecológica de nuestros sectores productivos.

En relación con el componente 3, Transformación ambiental y digital del sistema agroalimentario y pesquero, consideramos preocupante que en el ámbito de la agricultura se considere como principal medida la modernización de regadíos (Inversión C3.11), cuyos efectos ambientales no son necesariamente positivos y de hecho en muchos casos da lugar a impactos negativos sobre los ecosistemas hídricos porque, con frecuencia, el consumo total de agua tras la modernización de regadíos aumenta en lugar de reducirse, afectando a los caudales circulantes.

Un Plan de transición ecológica debería de incorporar como una de sus prioridades la reconversión del sector agrario –el mayor usuario de agua- a nuevos modelos productivos compatibles con la menor disponibilidad de caudales y la necesidad de reducir el uso de fertilizantes y agrotóxicos con el fin de alcanzar los objetivos de calidad de la Directiva Marco del Agua.

Por tanto, consideramos imprescindible que el Plan incorpore un conjunto de medidas y objetivos orientados a promover con toda claridad la agricultura y ganadería ecológicas y otras iniciativas de agricultura verdaderamente sostenibles.

Tampoco existe en el Plan ninguna medida ni referencia a la directiva europea de la Granja a la Mesa y eso es muy llamativo porque debería estar muy plasmado en el "impulso a la transición verde" o en la "transformación ambiental y digital del

sector agroalimentario y pesquero". La UE está solicitando que el 25% de la superficie agraria debe ser ecológica, que tenemos que reducir el 50% el uso de agroquímicos y antimicrobianos, mejorar la fertilidad del suelo un 50%, que el 10% deben ser paisajes de especial interés agrario. El Plan no contempla nada de esto. Tampoco se incide en la mejora de la cadena agroalimentaria conscientes que seguimos siendo débiles en transformación y valorización de productos y que, en consumo, nuestro mercado interno tiene aún mucho espacio de mejora.

Apostar por la agricultura familiar, la pesca y la ganadería local es crucial y esta visión debería ser considerada como sector estratégico.

Consideramos imprescindible que el Plan incorpore un conjunto de medidas y objetos orientados a promover con claridad la agricultura y ganadería ecológicas y otras iniciativas de agricultura verdaderamente sostenibles. Tampoco existe en el Plan ninguna medida ni referencia a la Directiva Europea De la Granja a la Mesa.



5.

Conservación y restauración de ecosistemas y su biodiversidad. Preservación del espacio litoral y los recursos hídricos

Valoramos positivamente que entre las medidas del componente 4 (conservación y restauración de ecosistemas y su biodiversidad) se incluya la conservación de la biodiversidad terrestre y marina (medida C4.12), que entre otros aspectos incluye la recuperación de humedales, así como la restauración de ecosistemas e infraestructuras verdes (medida 4.13). Igualmente valoramos positivamente que el componente 5 (preservación del espacio litoral y los recursos hídricos) incluya medidas para la restauración de ecosistemas fluviales, recuperación de acuíferos, mitigación del riesgo de inundación y adaptación de la costa al cambio climático.

También apunta en una dirección positiva la Actualización de la Ley de Aguas, normativa derivada y Planes y estrategias en materia de agua, planteada como reforma. Así como las inversiones C5.11 referidas a actuaciones de depuración, saneamiento, eficiencia, ahorro, reutilización y seguridad de infraestructuras (DSEAR) y la reducción de pérdidas en el uso del agua.

Valoramos positivamente también la línea de inversión C5.I3 Transición digital en el sector del agua, a través de la cual se anuncia la puesta en marcha de actuaciones de vigilancia, control del dominio público hidráulico y desarrollo de los sistemas de control de las aguas, todas ellas actuaciones imprescindibles en el actual escenario de falta de control sobre los usos del DPH.

Sin embargo, dado que la futura estrategia Nacional de Infraestructura Verde, una vez definida, afectará al 70% del territorio nacional (territorio que no son áreas protegidas actualmente), nos parece fundamental y necesario que dicha estrategia pueda contar con un apoyo presupuestario también muy importante. Aunque sin poder conocer la partida específica para ello, **nos parece que la inversión global prevista**

en la componente 4 es insuficiente y poco coherente con los principales objetivos del Plan.

De hecho, pese a que un 39,12% de la inversión total del Plan en el periodo 2021-2023 pretende destinarse a la transformación verde, ninguno de los principales ejes de reforma e inversión (*flagship initiatives*) mencionados en el Plan se refiere a la conservación y restauración de ecosistemas y su biodiversidad (componente 4) ni a la preservación del litoral y los recursos hídricos (componente 5). Además, estos dos componentes (4 y 5) conjuntamente tan sólo representan el 5,37% de la inversión total del Plan, lo que representa un papel marginal de las acciones directamente encaminadas a recuperar los ecosistemas y servicios ambientales y la biodiversidad, objetivos que justamente deben constituir un eje fundamental de la transición verde.

Valoramos positivamente que entre las medidas del componente 4 (conservación y restauración de ecosistemas y su biodiversidad) se incluya la conservación de la biodiversidad terrestre y marina (medida C4.12)

6.

Economía circular y Residuos

Valoramos positivamente los objetivos que incorpora el Plan: reducción del 30% del consumo nacional de materiales en relación con el PIB, la reducción de la generación de residuos un 15% respecto 2010, la reducción de la generación de residuos de alimentos en toda la cadena alimentaria, el incremento de la reutilización y preparación para la reutilización hasta llegar al 10% de los residuos municipales generados o la reducción de la emisión de gases de efecto invernadero del sector residuos por debajo de los 10 millones de toneladas de CO₂eq. **Pero no vemos que el Plan contemple verdaderas medidas para lograrlo.**

En relación con la gestión de los residuos nos preocupa que no se impulsen las políticas que tienen éxito en otros países: recogida selectiva de residuos con sistemas puerta a puerta o similares (generación de compost de alta calidad, aprovechamiento óptimo de materiales y reducción de vertederos...), implementación de los Sistemas de Depósito, Devolución y Retorno de Envases (SDDR), prohibición de plásticos, recogida y puesta en valor de restos de podas agrícolas y de jardinería, además de los excedentes de biomasa forestal para aprovechamientos de pequeña escala. Todo ello, además de reducir los consumos energéticos y de materias primas y favorecer la reutilización, mejoraría nuestro medio ambiente y favorecería la creación de un gran número de empresas y de puestos de trabajo verdes y de calidad.

Creemos incongruente con los objetivos de reutilización y de economía circular dedicar recursos a financiar la modernización de macroplantas de Tratamiento mecánico-biológico existentes.

Somos conscientes de que en estos momentos se están elaborando leyes que tienen que ver con la problemática de los residuos y que transponen las directivas europeas de economía circular, plásticos y gestión de residuos, pero en lo que hasta ahora hemos conocido, carecen de la ambición y decisión

adecuadas para cumplir los objetivos que la UE establece tanto en reutilización como en reciclaje. Sin llevar a cabo cambios reales en las políticas de gestión de residuos no cumpliremos los objetivos de reducción del uso de materiales, de reducción de emisiones y de mejora del medio ambiente evitando llevar a vertedero o a incineración materiales valiosos que hoy desperdiciamos.

En relación con la gestión de los residuos nos preocupa que no se impulsen las políticas que tienen éxito en otros países: recogida selectiva de residuos con sistemas puerta a puerta o similares, implantación de los Sistemas de Depósito, Devolución y Retorno de Envases, prohibición de plásticos...