



El pasado mes de junio conocimos el contenido del paquete de propuestas comunitarias para lograr la descarbonización de la economía, conocido como Fit for 55, cuyo ambicioso objetivo es reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en, al menos, un 55% para el año 2030 tomando como referencia las emisiones de 1990.

Este nuevo paquete de medidas, viene a plasmar el compromiso intermedio a 2030 de la UE con la neutralidad climática establecido la Ley Europea del Clima, que entró también en vigor el pasado mes de julio. Este compromiso se comunicó a la CMNUCC (Convención Marco de Naciones Unidas sobre el Cambio Climático) en diciembre de 2020 como contribución de la UE a la consecución de los objetivos del Acuerdo de París.

El ambicioso paquete de medidas despliega su acción sobre múltiples elementos de la economía y la actividad industrial. En concreto, Fit for 55 es un conjunto de propuestas interconectadas, en las que por una parte se han fijado objetivos más ambiciosos para la legislación vigente y, por otra, se presentan nuevas propuestas. En general, se puede decir que el paquete refuerza ocho actos legislativos existentes y presenta cinco nuevas iniciativas en una amplia gama de ámbitos políticos y sectores económicos: clima, energía y combustibles, transporte, industrias, edificios, uso de la tierra y silvicultura.

Entre las principales reformas planteadas por el paquete presentado se encuentra la modificación del régimen de comercio de los derechos de emisión (RCDE), reforzándolo. Tal modificación supone una rebaja del límite global de las emisiones y el aumento del ritmo anual de reducción, así como la eliminación gradual de derechos gratuitos para la aviación y la inclusión por primera vez de las emisiones del transporte marítimo. Asimismo se prevé su aplicación a nuevos sectores, como la distribución de combustibles para el transporte por carretera y en los edificios, con la finalidad de introducir combustibles más limpios e impulsar medidas para promover la eficiencia energética.

Adicionalmente se presentan objetivos más ambiciosos para aquellos sectores de la economía que no entran en el ámbito de aplicación del régimen de comercio de derechos de emisión de la UE. Estos sectores, en particular el transporte, la construcción, la agricultura, los sectores industriales a los que no aplica el RCDE y la gestión de los residuos deberán afrontar también objetivos más ambiciosos ya que, a la luz del nuevo objetivo global de reducción de un 55% de las emisiones en 2030, se muestra insuficiente también la ambición marcada en el Reglamento de Esfuerzo, algo que viene a reforzarse con una revisión específica de esta norma. Se asignan ahora objetivos reforzados de reducción de emisiones a cada Estado miembro para los edificios, el transporte por carretera y marítimo nacional, la agricultura, los residuos y las pequeñas industrias. Esta propuesta incrementa los objetivos nacionales en consonancia con una reducción a nivel de la UE del 40% en los sectores en comparación con 2005 para 2030.

Una modificación en la Directiva sobre fuentes de energía renovables será la encargada de fijar un objetivo más ambicioso a fin de producir el 40 % de nuestra energía a partir de fuentes renovables de aquí a 2030. Todos los Estados miembros contribuirán a ello, y se proponen objetivos específicos para el uso de renovables en el transporte, la calefacción y refrigeración, los edificios y la industria.

La Directiva relativa a eficiencia energética establecerá asimismo un objetivo anual vinculante más ambicioso para disminuir el consumo de energía a escala de la UE y establecerá la manera de fijar las contribuciones nacionales casi duplicando la obligación de ahorro energético anual de los Estados miembros. El sector público tendrá que renovar el 3 % de sus edificios cada año para impulsar la ola de renovación, crear puestos de trabajo y reducir el consumo de energía y los costes para el contribuyente. Las emisiones procedentes de vehículos nuevos se encuentran también en el centro de la diana, fijándose el objetivo de reducción de las emisiones de vehículos nuevos en un 55% a partir de 2030 y un 100% apenas 5 años después (en 2035). Como consecuencia, todos los vehículos nuevos matriculados deberán ser cero emisiones en 2035.

Un Reglamento revisado sobre infraestructuras de los combustibles alternativos debe velar por que los conductores puedan repostar o recargar sus vehículos en una red fiable en toda Europa y exigirá a los Estados miembros que amplíen la capacidad de carga en consonancia con la venta de vehículos de cero emisiones y que instalen puntos de recarga y de repostaje a intervalos regulares en las principales autopistas: cada 60 kilómetros para la recarga eléctrica y cada 150 km para el repostaje de hidrógeno.

Medidas específicas se recogen adicionalmente en relación con puertos y aeropuertos así como aviación y transporte marítimo. Se dispone que aeronaves y los buques tengan acceso a un suministro de electricidad limpia en los principales puertos y aeropuertos y por otra parte se obligará los proveedores de combustible a incorporar niveles cada vez mayores de combustibles de aviación sostenibles.

en el carburante para aeronaves en los aeropuertos de la UE y, análogamente, la iniciativa relativa a los combustibles del transporte marítimo (FuelEU) estimulará la adopción de combustibles marítimos sostenibles y tecnologías de cero emisiones.

En materia de fiscalidad energética se propone armonizar la fiscalidad de los productos energéticos con las políticas energéticas y climáticas de la UE, promoviendo tecnologías limpias y eliminando las exenciones y tipos reducidos que actualmente fomentan el uso de combustibles fósiles.

Adicionalmente se crea un nuevo Mecanismo de Ajuste en Frontera del Carbono. Tal mecanismo pondrá precio al carbono en las importaciones de una selección concreta de productos para evitar la «fuga de carbono» o lo que es lo mismo, que las empresas que producen esos productos fuera de nuestras fronteras paguen también por sus emisiones al cruzar la frontera al mercado interior. De este modo, se pretende velar por que las reducciones de emisiones europeas contribuyan a una disminución de las emisiones mundiales, en lugar de impulsar la producción intensiva de carbono fuera de Europa. La propuesta de dicho mecanismo busca garantizar que los productos nacionales y los importados paguen el mismo precio por el carbono y que, por tanto, no sean discriminatorios.

El mecanismo de ajuste se introducirá gradualmente para algunos productos seleccionados (determinados productos de hierro y acero, aluminio, fertilizantes, electricidad y cemento).

Otro de los aspectos que se recoge en el paquete Fit for 55 es la protección del medio natural, buscando un aumento de la capacidad de los bosques, suelos y humedales, océanos y masas de agua de absorber CO<sup>2</sup>.

Por último cabe señalar la propuesta de nuevo Fondo Social para el Clima que proporcione financiación específica a los Estados miembros para ayudar a los ciudadanos a costear inversiones en eficiencia energética, nuevos sistemas de calefacción y refrigeración y una movilidad más limpia.

En conclusión, se tratan estas de un conjunto de propuestas interrelacionadas y complementarias con las que la Comisión plantea un cambio profundo en la economía y la sociedad pero también, y de forma muy directa, en la industria, que debe ahora afrontar nuevos retos. Sepamos pues que, ante este panorama de cambios que se avecinan, algunos de los cuales son también fuente de oportunidades, es ahora más que nunca necesario el diálogo de los gobiernos con la industria si no queremos que la estrategia de sostenibilidad climática comprometa la sostenibilidad económica

***Fit for 55: Nuevos retos para  
la Industria en la senda de  
descarbonizar la economía***