



CRECIMIENTO AZUL

OBJETIVO CLIMÁTICO 2040

OCTAVIO LLINÁS

Expresidente de la Fundación Innovamar

Desde la perspectiva de Canarias, el análisis de estos objetivos muestra que muchas de las medidas relativas al transporte aéreo y marítimo pueden ser especialmente perjudiciales para las condiciones de vida y la actividad económica del archipiélago



C7

La Ley Europea del Clima, que entró en vigor en 2021, estableció el objetivo jurídicamente vinculante de alcanzar la neutralidad climática en 2050. Este objetivo implica lograr cero emisiones netas de gases de efecto invernadero (GEI) para esa fecha. Asimismo, se fijó un objetivo intermedio: reducir al menos un 55 % de las emisiones para el año 2030 en comparación con los niveles de referencia de 1990.

Para hacer frente al desafío que este compromiso representa para los Estados miembros de la Unión Europea, se concretó un conjunto de medidas detalladas y diversas distribuidas en distintos instrumentos legislativos, conocidos colectivamente como el paquete normativo Fit for 55.

Una visión resumida de las principales referencias (numéricas) establecidas permite una aproximación más clara de la complejidad para alcanzar la meta establecida:

Energías renovables. Aumentar del 42,5 al 45% la participación en el attendimiento del consumo final en 2030.

Mejora en la eficiencia energética. Aumentando el ahorro obligatorio hasta el 11,7%.

Fondo climático social. De hasta 65.000M€, que aumenta hasta 86.700M€ incluyendo las contribuciones de los Estados miembros para compensar a los hogares vulnerables.

Programa de uso de la tierra. Incluyendo cambio de uso y gestión de las masas vegetales, silvicultura, con certificado de remoción de carbono.

Mecanismo de ajuste del carbono en frontera. Por el que se graban las impor-

taciones de aluminio, acero, cemento, fertilizante, electricidad e hidrógeno... Reemplazando las asignaciones gratuitas anteriores.

Transporte limpio. Reducción de las emisiones en vehículos, -55% en coches y -50% en furgoneta, 0% en coches nuevos en 2035.

Biocombustible. Incrementar los biocombustibles (porcentaje creciente) en las mezclas de combustible utilizadas en el transporte aéreo y fijación de tasas de reducción anuales de las emisiones generadas por las fuentes marinas.

Actualización de la normativa fiscal. Para gravar en función del contenido energético, retirando exenciones en transportes aéreos y marítimos.

Reforma del sistema de Comercio de emisiones. Reduciendo el tope de emisiones a un ritmo más rápido de -2,2% anual a 4,2%.

Además:
La gasolina y el diésel entra en el comercio de emisiones de GEI desde 2027, con excepción hasta el 2028, si los precios de mercado fueran muy altos.

El transporte marítimo se incorpora al comercio de emisiones desde 2024, 70% en 2025 y 100% en 2026. La aviación pierde progresivamente las asignaciones gratuitas.

La realidad es que, con los datos de 2023, la Unión Europea en conjunto ha reducido sus emisiones en torno al 31-32% respecto de la referencia, pero a pesar de la importancia de este esfuerzo, con la tendencia de crecimiento actual no se podrá alcanzar la reducción objetivo del 55% en 2030.

Este promedio europeo, como ocurre en muchas estadísticas de la UE, incluye grandes diferencias entre países: Suecia, Dinamarca y Austria están cerca de cumplir (o ya han cumplido) la meta de reducción, mientras que Francia, Países Bajos o Italia presentan cifras considerablemente más bajas.

La propia normativa inicial preveía el seguimiento de los avances y en todo caso establecer un objetivo intermedio para 2040 que permitiera alcanzar el objetivo final del 2050, es lo que se termina de producir con la presentación por la Comisión de la propuesta de modificación del Reglamento (UE) 2021/1119, presentada mediante la Comunicación COM (2025) 524 final, en la que se plantea un nuevo objetivo: una reducción neta del 90 % de las emisiones de GEI para 2040, siempre en comparación con los niveles de 1990, mejorando y/o corrigiendo los marcos y contenidos de aplicación

Tomando como base el amplio debate de elaboración de la propia reflexión sobre el objetivo climático para 2040, tanto en el Parlamento Europeo como en el Consejo se celebraron debates sobre el objetivo y sobre la evaluación de impacto que la acompaña, además, la Comisión llevó a cabo una consulta pública, que se desarrolló entre el 31 de marzo y el 23 de junio de 2023, a lo que se añade el asesoramiento del Consejo Científico Consultivo Europeo sobre Cambio Climático (ESABCC).

En junio de 2023, el Consejo Consultivo publicó un dictamen en el que recomendaba el objetivo para la UE en 2040 de reducir las emisiones netas de gases de efecto invernadero entre el 90 % y el 95 % con

respecto a 1990. El Consejo Consultivo también adoptó un informe en el que evaluaban los avances y la coherencia de las políticas y otro en el que revisaba su recomendación de 2023 a la luz de la evolución del contexto geopolítico y económico cambiante, reafirmando su recomendación anterior.

En paralelo a los análisis y reflexiones de la UE, el primer balance mundial en el marco del Acuerdo de París, llevado a cabo en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático a finales de 2023, concluyó que las partes están poniendo en marcha políticas climáticas cada vez más eficaces, pero que son necesarias medidas adicionales urgentes para situar plenamente al mundo en el buen camino hacia la consecución de los objetivos del Acuerdo de París

La descarbonización, además de ser esencial para la protección del clima, se ha convertido en un motor clave del crecimiento económico cuando se integra adecuadamente en las políticas industriales, de competitividad y comercio.

La innovación desempeña un papel central en todos estos esfuerzos, ya que impulsa el desarrollo y la implantación de nuevas tecnologías, acelera la transformación industrial y permite a las empresas de la UE liderar la economía mundial de cero emisiones netas.

La Unión aspira a aumentar la producción sostenible y resiliente en Europa y debe crear las condiciones adecuadas para atraer inversiones públicas y privadas en toda la cadena de valor. Estos esfuerzos contribuirán a la renovación industrial de la UE, reduciendo al mismo tiempo su huella ambiental y reforzando la resiliencia de sus cadenas de suministro, garantizando la autonomía energética a precios asequibles, lo que es una condición clave para la competitividad industrial y el camino hacia la neutralidad climática (2050) mediante la construcción de una sociedad sostenible, justa y próspera.

Adicionalmente, el establecimiento de un objetivo para 2040 proporcionará a los inversores y a las empresas de la Unión Europea previsibilidad y una indicación clara de la vía de transición necesaria para impulsar las decisiones empresariales y desbloquear las inversiones privadas.

Una vez fijado el objetivo para 2040 y en consonancia con las revisiones previstas, la Comisión elaborará una arquitectura de las políticas en materia de clima y energía más allá de 2030 teniendo en cuenta la equidad, la neutralidad tecnológica y la eficiencia económica, que refuerce la competitividad de la UE, garantice una transición justa y mejore la sostenibilidad medioambiental.

Desde la perspectiva de Canarias, el análisis de estos objetivos muestra que muchas de las medidas relativas al transporte aéreo y marítimo pueden ser especialmente perjudiciales para las condiciones de vida y la actividad económica del archipiélago.

Estos efectos ya están empezando a sentirse como resultado de la regulación actual, y pueden acentuarse bajo el nuevo marco normativo europeo. Resulta crítico evitar impactos desproporcionados mediante la adopción de metodologías específicas y aproximaciones singulares que permitan a regiones ultraperiféricas como Canarias, contribuir a los objetivos comunes de descarbonización; o mecanismos que hagan posible soslayarlos sin comprometer su desarrollo socioeconómico.