



# CORTES GENERALES

# DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Año 2025

XV LEGISLATURA

Núm. 360

Pág. 1

## TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y RETO DEMOGRÁFICO

PRESIDENCIA DE LA EXCMA. SRA. D.<sup>a</sup> CRISTINA NARBONA RUIZ

Sesión núm. 18

celebrada el jueves 12 de junio de 2025

Página

### ORDEN DEL DÍA:

Celebración de las siguientes comparecencias en relación con la Proposición de ley por la que se modifica la Ley 1/2005, de 9 de marzo, por la que se regula el régimen del comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero (número de expediente 122/000170):

- De la señora Montón Valladares, representante de Greenpeace. Por acuerdo de la Comisión de Transición Ecológica y Reto Demográfico. (Número de expediente 219/000392) ..... 2
- De la directora de Mercados de Carbono y Movilidad Sostenible, DG de Acción por el Clima, Comisión Europea (Yordi Aguirre). Por acuerdo de la Comisión de Transición Ecológica y Reto Demográfico. (Número de expediente 219/000393) ..... 13

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 360

12 de junio de 2025

Pág. 2

Se abre la sesión a la una y veintinueve minutos de la tarde.

**CELEBRACIÓN DE LAS SIGUIENTES COMPARENCIAS EN RELACIÓN CON LA PROPOSICIÓN DE LEY POR LA QUE SE MODIFICA LA LEY 1/2005, DE 9 DE MARZO, POR LA QUE SE REGULA EL RÉGIMEN DEL COMERCIO DE DERECHOS DE EMISIÓN DE GASES DE EFECTO INVERNADERO (número de expediente 122/000170):**

— **DE LA SEÑORA MONTÓN VALLADARES, REPRESENTANTE DE GREENPEACE. POR ACUERDO DE LA COMISIÓN DE TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y RETO DEMOGRÁFICO. (Número de expediente 219/000392).**

La señora **PRESIDENTA**: Señorías, vamos a dar comienzo a la sesión, aunque hay bastantes personas que supongo que irán llegando. Por respeto a la compareciente y por no prolongar más el inicio de la sesión, vamos a dar la palabra a doña Raquel Montón, de Greenpeace, que tendrá quince minutos para su primera intervención, a la que seguirán las intervenciones de los portavoces de cada grupo.

Muchas gracias, doña Raquel.

La señora **MONTÓN VALLADARES** (representante de Greenpeace): Muy buenas tardes a todas y a todos.

Muchas gracias por estar aquí, especialmente al Grupo EH Bildu, porque nos ha invitado a comparecer. El motivo no es otro que hablar o tratar de hablar de algunos de los aspectos de una proposición de ley que tiene que ver, en su amplio espectro, con el comercio de emisiones y que ahora mismo está en tramitación en esta comisión. Son tantas cosas las que persigue esta ley, como fortalecer la reducción de emisiones, ajustar los mecanismos de comercio de derechos, etcétera, y muchísimas adaptaciones a las nuevas directivas, entre ellas la Directiva 2023/959, que incluye el tema del comercio de derechos de emisión para los sectores de la vivienda y del transporte en carretera. Me voy a focalizar en este aspecto únicamente, porque la amplitud y la magnitud de lo que abarca esta proposición de ley es imposible. Humildemente, por lo menos a mí me es muy difícil seguirle la pista, porque es inmensa, y para una ponencia de quince minutos hemos preferido centrarnos en este asunto. Para ello, como este problema no consistía en venir aquí a explicarles nuestro punto de vista a sus señorías, sino que, desde el año pasado, nos costaba mucho entenderlo, encargamos un informe o un estudio interno en Greenpeace a una consultoría externa que se llama Consultores. **(Apoya su intervención en una presentación digital)**. Dicho informe, que es este, es un informe interno de Greenpeace y quiero compartir con todos ustedes las reflexiones, los riesgos y las oportunidades que ofrece especialmente el comercio de emisiones ETS2, porque es lo que a nosotros nos ayuda también a tener opinión, a orientarnos y a saber. Si esto puede servirles, nuestra intención es compartir la información que tenemos. Como digo, este es un informe y luego compartiré el enlace, porque hay otro documento anexo a este que tiene todas las referencias y los documentos que se han utilizado para elaborar este estudio. De todo el informe solo voy a hablar de algunas cosas muy puntuales, las que me parecen más relevantes a la hora de tener en cuenta o en la cabeza cuando se pongan a evaluar las enmiendas y la proposición de ley. Básicamente, el informe trata del marco de referencia —y no voy a detallarlo— sobre la dimensión técnica, social, territorial, internacional, el marco general y el contexto climático y político. En este punto quiero destacar un asunto, porque, a la hora de gestionar el comercio de emisiones respecto de los aspectos técnicos se puede elegir entre los mercados o la regulación. Aquí estamos hablando del mercado del ETS1, que ya lleva mucho tiempo funcionando, sobre el que hay aprendizajes, y esto es lo que es. No es que sea opinión de Greenpeace que nos parezca bien o mal, que haya una cosa u otra, sino que es lo que hay. Esto es ahora como lo de la PAU: si quieres ir a la universidad tienes que aprobar la PAU, te parezca bien, mal o regular; y las estrategias para conseguirlo, ya sean hincar codos, copiar o lo que sea, ya dependen de cada uno. De alguna manera nosotros nos hemos puesto a mirar este mercado, porque el ETS1 ha contribuido a la reducción de emisiones y, con todos sus aprendizajes, la visión que tenemos es el ETS2.

Con respecto al diseño y al funcionamiento, destaco un asunto en cuanto al sistema, nos parece importante, porque lo que se puede llegar a evitar son unos 300 millones de toneladas de CO<sub>2</sub>, que es más o menos lo que está emitiendo España ahora en su totalidad, por lo que la importancia o la magnitud de este comercio nos parece muy relevante. La reducción lineal, cuándo entra en funcionamiento, cómo se determinan los límites, etcétera, como digo, está en este informe que les compartiré. Estamos hablando de una reducción de estos sectores para 2030 del 43 % respecto al año 2005. En el proyecto de ley figura,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 360

12 de junio de 2025

Pág. 3

como no puede ser de otra manera, las reducciones que establece la directiva, que son lineales para dos periodos, de 2024 a 2027 y de 2028 a 2030, del 5,15 y del 5,43 respectivamente.

Los otros tres asuntos que también abordamos son: la aplicación y la puesta en marcha —y en qué sectores se aplica—, cuándo se pone en funcionamiento —cómo opera— y los riesgos. Respecto del primero, llamo la atención especialmente que no se aplica a la quema de combustibles fósiles en agricultura, silvicultura, pesca e industrias pesqueras ni en acuicultura. Digo esto, porque luego veremos como uno de los sectores más afectados por el impacto del ETS es precisamente el agroalimentario, aunque estos mercados no se aplican en este sector. No habrá derechos gratuitos, que es una gran diferencia con el ETS1. El precio tope que se establece es de 45 euros por tonelada. Esto es con la idea, efectivamente, de establecer mecanismos de estabilidad y los aprendizajes del ETS1. Para dar una magnitud del dinero del que estamos hablando, sería de recaudar unos 260 millones, que, dependiendo del precio de mercado que tenga y según las horquillas, podría variar hasta 600 o 630. Estos 260 millones sería con un precio supuesto de 45 euros la tonelada. El 25% de todo ello iría para el Fondo Social para el Clima. Para que nos hagamos una idea de su magnitud, esto podría significar entre 500 o 1200 euros per cápita para España, para que pensemos con qué dinero podemos contar para hacer qué.

Avanzo. Me he detenido en los riesgos sociales, también hay riesgos técnicos, riesgos económicos y de mercado, pero tenemos más herramientas para corregir estos errores o los posibles riesgos, porque en el tema de los riesgos sociales estamos —permítanme— en pañales o mucho más alejados de los otros, en los que sí tenemos a la Comisión Nacional del Mercado de Valores, la Oficina Española de Cambio Climático, los ministerios, las administraciones, el Banco de España, etcétera, para controlar o revisar este nuevo mercado.

Voy a hablar de los impactos en el transporte y en la vivienda. Voy a intentar ajustarme al tiempo, aunque no lo he mirado. Aquí lo tengo, vale, gracias. Los impactos en el transporte son evidentes, posiblemente va a aumentar si se trasladan a los costes el precio de la gasolina, el diésel y otros combustibles fósiles. El margen del que podemos estar hablando es de entre el 0,12 para gasolina o el 0,30 —quiero recordar— para el diésel. Es decir, un incremento de precio para los consumidores y esto afectaría a los costes operativos del transporte privado, del transporte público, de los servicios de movilidad y del transporte de mercancías, que son impactos directos, que a su vez —y según avanza el tiempo— tienen impactos indirectos. ¿En dónde? En el mercado laboral y en las cadenas de valor. Me quedo con los efectos en las cadenas de valor, porque los costes logísticos, el precio de los productos, los servicios de distribución y los márgenes comerciales aumentan en todos ellos. Cuando hablamos de cadenas de valor, hay pocos sectores en este país o en ningún otro que no tengan una parte de sus costes asociados al transporte de los productos. Luego, estamos hablando de que vamos a impactar en todos o en la mayor parte de los sectores económicos de este país. Esto va a llevar a cambios adaptativos a estas nuevas situaciones. Cambios adaptativos que, eso sí, muchas veces son muy baratos, porque si hablamos de sustitución, de optimización de viajes y de reorganización de actividades, esto no tienen un coste económico, sino que tienen un coste de hábito cultural. La capacidad de adaptación de todos estos grupos es muy diferente sobre la base —según hemos observado— de cuatro asuntos: el nivel de renta, el tipo de hogar, la reorganización que se puede hacer de las actividades y la ubicación geográfica. Esto es muy muy relevante en el caso del transporte. Antes de hablar de los cinco grandes sectores afectados, que ahora los diré, los condicionantes geográficos de las infraestructuras y los condicionantes económicos de España son particularmente relevantes para estos riesgos. Los geográficos, porque estamos en la periferia de la Unión Europea, por lo que si queremos transportarlos tenemos que llevarlos saliendo de una esquina para llegar a otros lugares, por lo que tenemos más distancia en kilómetros. A su vez, la orografía en España es compleja, lo cual impacta directamente en el transporte. Estamos a una mayor distancia de los mercados principales de casi cualquier producto. A su vez, respecto a las infraestructuras, el desarrollo de la red ferroviaria no está en las mismas condiciones que la europea. Hablo de la infraestructura ferroviaria de mercancías, que es uno de los canales donde podríamos mejorar la eficacia y aprovechar todo esto. Tenemos una grandísima dependencia del transporte por carretera y unas limitadísimas conexiones intermodales eficientes. Estoy hablando siempre comparándolo con otros países de la Unión, porque estos son nuestros talones de Aquiles.

Respecto a los económicos, España tiene una altísima proporción de pymes en su sector económico, que tienen menor capacidad de absorción de costes que las grandes empresas, por lo que van a tener o pueden tener mayores problemas. Por tanto, hay que poner el foco y el cuidado en estas empresas, en las pymes. Lógicamente, los sectores intensivos en transporte van a sufrir más los impactos y también las cadenas de valor, porque tenemos menos poder de competitividad con respecto a otros países.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 360

12 de junio de 2025

Pág. 4

Me voy a centrar en los sectores. Estábamos hablando de que el sector del transporte —y voy rápido— es un sector muy atomizado, más del 95% son pymes; tiene una limitada capacidad de inversión; gran presión sobre sus márgenes; limitaciones operativas; la edad media de la flota es muy alta, por lo que la renovación o las ayudas en ese sentido pueden ser muy interesantes, y tiene una limitada capacidad para invertir en su adaptación. El sector agroalimentario, lo he comentado antes, es uno de los grandísimos afectados, entre el 12 y el 15% de su estructura de costes pertenecen al transporte. Si aumentamos esto, impactamos directamente en los modelos de negocio y, a eso, hay que añadir que las distancias a los mercados son mucho más grandes; que los productos que transportan son perecederos, con lo cual tienen mucha menos flexibilidad a la hora de hacer un almacenamiento, porque muchos de ellos necesitan refrigeración, es decir, esto supone más energía, más combustible y más costes. Todo esto suma problemas a un sector agroalimentario que también tiene multitud de problemas en otro sentido. No nos engañemos diciendo que no hay costes en el combustible agrícola, cuando realmente el efecto secundario va a ser o puede ser demoledor. Cuando digo puede ser es que estamos a tiempo de corregirlo, y ese es el propósito de compartir esta idea con todos ustedes: ¿dónde podemos poner el ojo para aprovecharnos de las grandes ventajas del mercado de emisiones, del comercio y para ver cómo evitamos los posibles riesgos o problemas?

En cuanto al comercio minorista —voy rápido por las mismas razones—, entre el 8 y el 12% de los costes totales de su estructura de negocio pertenecen al transporte. Respecto a la industria pesada de materiales de construcción y la industria química básica. La industria química básica está perfectamente localizada en España en determinadas comunidades y requiere un transporte muy seguro, es decir, con unas condiciones específicas para transportarlo. Tú vas con un camión o con un trailer de estos gigantescos muy lejos y si tú puedes optimizar tu retorno, cuando te vienes con algo, está fenomenal, pero en el caso de la industria química básica es muy difícil encontrar ese viaje de vuelta, y esto también pasa con la industria pesada. Por tanto, las dificultades son enormes. Los grandes polos de producción de la industria química se concentran en Cataluña, en Valencia y en Andalucía, especialmente en Tarragona, en Castellón y en Huelva, que van a verse impactadas, por lo que, puestos a pensar, sería muy interesante pensar en esas provincias directamente.

Esta es una foto de la caracterización de los hogares, la vulnerabilidad que tienen ante este impacto que van a tener en el gasto que realizan ellos y ellas en el transporte. Se puede ver clarísimamente que las familias y las personas que viven en el ámbito rural van a estar muchísimo más impactadas. Evidentemente, tienen que transportarse, buscar sus servicios y utilizar el transporte, pero no como en las grandes ciudades. Estamos hablando de que la población en esas regiones es una población mayor con muchas menos capacidades tanto de cambiar sus ingresos, que es su renta o su pensión, básicamente, que no son muy altas, y su falta de capacidad técnica para adaptarse a las nuevas tecnologías o a buscar nuevos recursos. Aquí están caracterizados parejas pobres, con bajos niveles de renta y con hijos en zonas rurales —estas personas se van a ver extremadamente impactadas— y las parejas mayores, abuelitos y abuelitas en zonas rurales, tres cuartos de lo mismo. Otro gran bloque es la gente con rentas medianas e intermedias, que están hipotecadas, que también se van a ver afectadas por este nuevo mercado.

Voy rápido, porque ya lo he ido contando. Las grandes oportunidades del mercado de emisiones son muchas y ofrecen y abren una cantidad de posibilidades ambientales, calidad en la salud pública, mejora en la calidad del aire, impactos para la descarbonización y la potenciación del hidrógeno verde y la electrificación, etcétera. Son ingentes las posibilidades y la apertura que podemos tener aplicando el comercio tanto en las ambientales como en las económicas. Existen muchísimas posibilidades, pero estas van a ser financiadas o soportadas en parte por gente que no tiene esos recursos para invertir y adaptarse, y ahí es donde están esos riesgos y donde tenemos que poner el ojo. Lo he dicho —y lo estoy marcando en rojo para ir rápido—, el éxodo rural se puede ver acelerado. Esta comisión es de transición ecológica y reto demográfico y el comercio de emisiones combina, para bien y para mal, según cómo lo abordemos, los dos ámbitos. En los económicos llamo la atención especialmente el comercio de minoristas de proximidad, que es muchísimo; el tema de las pymes y de los autónomos, que son los grandes afectados, y me dejo para último lugar el sector alimentario, que es muy muy relevante y está muy impactado por el comercio de emisiones.

Voy con la vivienda, que pasa lo mismo, por lo que voy a seguir la misma mecánica: van a aumentar el precio del gas natural, el gasóleo para calefacción y otros combustibles fósiles. ¿En dónde? En lo que pagamos de calefacción, de agua caliente y en la cocina, básicamente es donde van a aumentar. ¿Qué impactos? En el mercado inmobiliario y en la estructura de gasto de los hogares, estos son los dos

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 360

12 de junio de 2025

Pág. 5

impactos indirectos que tiene. El mercado inmobiliario se va a potenciar, se van a mejorar las etiquetas de eficiencia energética, van a aumentar la capacidad adquisitiva de las rentas de las personas que tienen en propiedad pisos adaptados a la nueva situación y va a aumentar la inversión en rehabilitación para los que puedan, porque los que no puedan vuelven a ser víctimas de todo esto. Los efectos en la estructura de gasto, porque, lógicamente, lo que aumenta en un sitio lo dejas de gastar en otro. ¿Dónde se va a reducir el gasto? En el ocio, en la cultura, en la restauración, en el equipamiento, en vestido, en calzado, etcétera. Esos son sectores que se verán impactados indirectamente por el menor consumo de sus productos debido a todo esto. Ojo con todo esto. Vuelta otra vez a lo que decíamos antes: cambios en los patrones de consumo. Estos son culturales y hay que abordarlos o mejorarlos y se pueden potenciar, con mucha transparencia e información seria, objetiva y sin bulos. Es muy importante informar a la población diciendo las cosas que pasan, las buenas y las malas, no solo utilizando unas y otras según lo que queramos conseguir. Ser transparentes y ser honestos es una buena práctica humana en general.

Respecto a la capacidad de adaptación por grupos, volvemos a decir lo mismo: la ubicación geográfica, el nivel de renta, el tipo de hogar y las vulnerabilidades acumuladas son muy relevantes a la hora de saber dónde están los grandes riesgos. Igual que antes hablábamos de la orografía, de las infraestructuras y de los problemas económicos, aquí hablamos de la climatología. España es una península con un clima continental y tenemos extremos, y hay que pensar en dónde hace mucho calor y mucho frío, que suele ser en las zonas rurales. Somos un país muy montañoso y con grandes cambios. Esa variabilidad geográfica nos impacta y el consumo energético, en este sentido, está polarizado. Tenemos desde los calores que empezamos a sufrir ya —no hace falta que diga mucho más—, que están exacerbados por el cambio climático para el cual no voy a dar datos, porque lo estamos viviendo. Se están cumpliendo todos los modelos que han previsto los científicos desde hace más de treinta años y lo vemos en el día a día. El parque residencial español también es muy peculiar. El 55 % es anterior a los años ochenta, donde había medidas de eficiencia, con lo cual tenemos una peor eficiencia energética con respecto a otros países de la Unión Europea y una menor tasa de rehabilitación que todos ellos. Lo enfoco aquí, en el tema de la vivienda, respecto a la rehabilitación, que también es un campo por explorar que produce empleo, mejora, inversión, contribuye a paliar el cambio climático y, sobre todo, mejora la vida de las personas, porque podremos conseguir tener vidas dignas. Siempre digo que la vivienda es la infraestructura de nuestras vidas, porque lo es, porque es el sitio donde crecemos, donde vivimos y que necesitamos.

Respecto a los económicos, efectivamente, la tasa de propiedad —este dato es relevante— en España es del 75 % y esto hay que tenerlo en cuenta a la hora de las políticas, de las enmiendas o de las propuestas que se hagan al amparo de esta ley. Cuando yo decía vulnerabilidades acumuladas, superposición de factores críticos, es decir, cuando estamos hablando de gente con pobreza energética, que está en una vivienda ineficiente, alquilada o en propiedad, que además tiene ingresos bajos y está en zonas climáticas, como he dicho, con problemas de calor o de mucho frío. Además, estamos hablando de personas mayores en zonas rurales, por lo que deberíamos orientar ese foco para saber dónde tenemos que mirar primero y, luego, continuar mirando todos los demás, pero, sobre todo, en quién es extremadamente vulnerable. Estábamos hablando de España que, en zonas montañosas, hay casi 200 000 hogares, 180 000; en el interior peninsular un cuarto de millón y en zonas despobladas hay 150 000 hogares. En estos lugares concurren algunas de estas cosas que hemos comentado. La misma bola de antes, aquí el foco, igual que antes lo llevaba a las zonas rurales, que es donde el transporte es acuciante y más si tienes hijos que tienes que ir que si a los médicos, que si a los coles, que si a mil sitios y que todo tu dinero se te va en pagar la gasolina o el diésel de los coches. Aquí es muy importante pensar en personas mayores en viviendas antiguas, porque son los más vulnerables y estamos hablando de cerca de dos millones de personas, que es una población muy muy relevante para imaginar en quién tenemos que pensar. Igual que antes, las oportunidades son las mismas. En el tema de los económicos, quiero destacar dos grandes cosas: la rehabilitación energética en todos sus aspectos —esta es una oportunidad inmensa— y el tema de integrar energías renovables a través de bombas de calor o modelos de climatización eficiente, que es otra de las grandes posibilidades. No son disjuntas, es decir, las rehabilitaciones pasivas no tienen por qué ser excluyentes de las bombas de calor ni viceversa. Además, son fuentes económicas de negocio importantes.

Respecto a la foto que he puesto aquí, yo soy de Soria, soy el claro ejemplo de un pueblo muy pequeñito que se llama Romanillos de Medinaceli, que es el pueblo que he puesto en las fotos. Un frío y unas nevadas cada vez menores, porque cada vez nieva menos en invierno y cada vez hace más calor en verano. Antes se dormía con mantitas, hace ya muchos años, yo ya soy muy mayor, pero ahora no. En cuanto a los niños,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 360

12 de junio de 2025

Pág. 6

los pocos niños y niñas que quedan en esos pueblos, no hay familia que aguante o soporte los costes de tener que pagar calderas de gasoil, porque a veces es difícil implementar energías renovables en ámbitos tan pequeños, y cuando hablamos de vivienda hablamos de costes elevados, y ahí es donde pongo la foto o la imagen. Insisto, estoy desarrollándolo rápidamente para que nos quedemos con las ideas.

Para reflexionar, solo dejo aquí dos preguntas que nosotros nos estamos haciendo en Greenpeace, en otros colectivos y en otras alianzas muy amplias en las que trabajamos en ambos, a nivel de transporte y a nivel de vivienda. En la directiva se implementa el Fondo Social para el Clima, que ya se está haciendo en España, porque es obligatorio el Plan Social para el Clima, porque el 25% de los fondos que se consigan van a financiar ese Fondo Social para el Clima que viene para España. Para asegurar que venga ese fondo social, el Estado español tiene que contribuir con un 25%. Es decir, se calcula que serán alrededor de —las cifras estas me pueden y me superan— 6000 o 6500 millones de euros los que va a recibir España, que es lo que le toca de cuota, siempre y cuando el Estado español ponga un 25% de eso y se alcance alrededor de los 7000. Si eso no se pone, nos quedamos sin nada. Dicho esto, ahora mismo dependemos de que el Estado, el Gobierno, en este caso, vea la manera de poner o de gestionar eso. La pregunta que nos hacemos es si eso no podría estar asegurado en esta misma ley para asegurar que se pone ese 25% porque, de esa manera, aseguramos el cumplimiento de la directiva y los beneficios que ello implica. Es una pregunta al aire, no estoy diciendo que haya que hacerlo o que no haya que hacerlo, sino que, dada la pequeña cantidad de fondos —aunque 6000 millones nos pueda parecer una barbaridad, las magnitudes de las cifras que se están evaluando para el reto de rehabilitación de vivienda y para el reto de transporte superan esto por muchísimas más decenas de millones—, nos hacen falta más, que pueden venir también del ETS2, del ETS1 y de otro montón de lugares. La pregunta que lanzo o dejo aquí es si podríamos o si sería sensato o pertinente que la ley asegurara ya ese 25%.

La otra pregunta es un tema del que se está hablando en distintos lugares. En esta misma casa, en el Congreso, asistí a unas jornadas, que creo que promovía OIKOS, hablando del dividendo climático. Esta reflexión está en muchos foros y en muchos países. Antes daba la cifra adrede de que en España nos tocaría entre 500 y 1200 per cápita por cabeza, como para que imaginemos de cuánto dinero estamos hablando. Cuando planteo o lanzo la reflexión respecto de este bono o dividendo climático, es evidente que, desde nuestro punto de vista, tendría que estar enfocadísimo en esas familias que viven en entornos rurales, que tienen rentas bajas y a las que, según el nivel progresivo de renta, se podrían ayudar. Es decir, en una familia que tiene muy poquito dinero, el 80% de su gasto se va en vivienda y en transporte. Si damos ahí un dividendo climático fácil, estaríamos ayudando directamente a esto que nos proponemos. Si ese dividendo climático va a una familia, a una empresa o a quien sea, que tiene recursos sobrados para hacer efectivos esos cambios o esas adaptaciones, estaríamos gastando dinero público en algo que no sería necesario y trayéndolo de donde, como he dicho, sí lo es. Esta es, de alguna manera, la filosofía o nuestro punto de vista. Es decir, un dividendo climático es algo muy interesante, pero tiene que estar muy bien construido para que sea muy eficiente y vaya donde tiene que ir, por lo que, como digo, estamos reflexionando sobre esto.

El resumen me lo voy a saltar.

Muchas gracias a todos y ya está.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Montón.

Nos ha enviado su presentación a la secretaría de la comisión, por lo que se enviará a todos los grupos de la Cámara.

Ahora pasamos a las intervenciones de los portavoces, comenzando por el portavoz de Bildu, su señoría, el señor Otero, por un tiempo de siete minutos.

Gracias.

El señor **OTERO GABIRONDO**: Eskerrik asko.

Mila esker, Montón andrea.

Muchas gracias, señora Montón, y, por supuesto, también a Greenpeace, por haber venido y por habernos hecho esta interesante presentación. Leeremos y miraremos con atención tanto la presentación como el informe, si nos lo hace llegar, al que ha estado haciendo referencia constantemente. Voy a hacer una intervención breve, no porque su intervención no me haya dejado preguntas, que son muchas, sino porque no quiero caer en la descortesía de hacerle ahora un montón de preguntas y luego tener que irme, porque, por cuestiones de agenda, en cuanto termine mi intervención, me voy a tener que marchar. En

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 360

12 de junio de 2025

Pág. 7

cualquier caso, nos alegra haberles invitado, porque, una vez más, vemos que Greenpeace se toma esto en serio y ha hecho un trabajo serio para esta presentación.

Más que preguntas, quería hacer un par de subrayados a las cuestiones que ha dicho, que me parecen importantes. El primero, que está en la base de todo esto, porque estamos hablando de un mecanismo de mercado, pero que no tenía por qué ser así. Esto queda en cuestión y creo que es interesante. Aunque, en cualquier caso, como usted reconoce, estamos en el terreno de juego que estamos, así que nos vamos a tener que mover en este y vamos a tener que definirlo y hacerlo lo mejor posible para todos. Me han interesado mucho también todas las reflexiones que han hecho acerca de los impactos, no solo de la cuestión de las oportunidades, porque es evidente que el ETS2 va a afectar, como usted decía, a la industria química, a la industria pesada, al transporte ferrocarril, pero, sobre todo, al sector agroalimentario y a las zonas rurales. Evidentemente, aquí tenemos bastantes problemas o cuestiones que son delicadas y que se deberían de resolver. En ese sentido, usted lo ha mencionado al final, pero, dentro de las oportunidades que ofrece el ETS2, evidentemente, está esa cuestión de ese 10,56% —creo que es— que asigna la Unión Europea a España, que va a suponer cerca de 6500 millones de euros, más los 2500 millones de euros que se puedan poner, estaríamos hablando de cerca de 9000 millones de euros con los que poder jugar para hacer frente a la parte de las amenazas que tiene el asunto.

También me quedo con la idea de que en la ley podamos intentar, primero, asegurar esa parte que tiene que poner el Estado para recibir el resto de los fondos, pero, más allá de eso, también para intentar orientar, sobre la base de las amenazas que usted ha puesto encima de la mesa, el Fondo Social para el Clima, intentando definir un poco más para dónde tiene que ir el dinero. A partir de ahí, por nuestra parte, les hacemos la invitación para seguir trabajando en este tema, porque, cuando terminen las comparecencias, entraremos en la fase de presentación de enmiendas. Creo que todavía tenemos margen para intentar concretar algunas de las cuestiones que son importantes y que usted ha puesto encima de la mesa. Así pues, les hago una invitación para seguir trabajando y para concretar aquellas cosas que usted ha subrayado especialmente.

Nada más y muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señoría.

Tiene la palabra, por el Grupo Plurinacional SUMAR, la señora Boada.

La señora **BOADA DANÉS**: Muchísimas gracias, señora Montón.

La verdad es que ha sido un placer escuchar su presentación. Aunque hemos recibido la presentación con el tiempo un poco justo. Usted ha ido a través de toda ella, pero también nos interesa recibir el informe, porque hay una cantidad de material que nos debe guiar no solamente para la proposición de ley del ETS, sino también para ver cómo miramos el Fondo Social para el Clima. También quiero, sobre todo, agradecer esta visión y esta presentación completa y holística, donde se habla mucho de personas, que contrasta un poco con las comparecencias de ayer, especialmente con las dos primeras, en las que se hablaba de la potencial pérdida de competitividad de la industria. Usted ha estado hablando de las personas, de los riesgos que comporta sobre todo para las personas más vulnerables, y por eso por aquí iban más mis preguntas. Usted ha hablado de los aprendizajes de la ETS1. A ver si nos puede también hacer una pincelada de aquello que debemos aprender para evitar o prevenir en la formulación de la ETS2. Las novedades de la ETS2, como usted decía, transporte y vivienda, suponen un reto porque nos vuelven a poner en esta encrucijada de los costes y beneficios, lograr un buen reparto de los costes y beneficios de la transición verde justa.

Usted ha hablado de los riesgos de éxodo rural, de competitividad del modelo agroalimentario, de los pueblos de zonas frías. Nos gustaría preguntarle también si puede introducir aquí algunas propuestas de hacia dónde van las políticas públicas para prevenir, si todo lo debemos dejar al Plan Social por el Clima, o si en esta trasposición de la directiva hay también oportunidades para conseguir que no sean las personas vulnerables las que paguen esta transición. En este sentido, quiero hacerle una pregunta bastante concreta sobre algo que usted ha mencionado de un posible aumento de las facturas de las familias; usted ha hablado de las personas mayores, de las familias monomarentales. Quisiera saber si hay mecanismos de prevención en la ley para evitar que las energéticas repercutan directamente el coste de los derechos de emisión a estas familias vulnerables.

Muchísimas gracias.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 360

12 de junio de 2025

Pág. 8

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra su señoría, el señor Figaredo.

El señor **FIGAREDO ÁLVAREZ-SALA**: Muchísimas gracias, señoría.

Muchísimas gracias por su exposición, que desde luego nos da algunos detalles interesantes, pero que en mi opinión transmite una imagen sesgada de la cuestión a nivel global y una imagen dulcificada del impacto que todas estas medidas, que de una forma u otra está usted defendiendo, van a tener en España. Lo cierto es que desde que entran en vigor las principales normas sobre contención de emisiones de gases de efecto invernadero de CO<sub>2</sub> —a nivel mundial, a nivel europeo y en España mediante la ley de emisiones de CO<sub>2</sub>— las emisiones de CO<sub>2</sub> a nivel mundial no paran de crecer. Tanto es así que el mundo se encuentra hoy ante una paradoja, y es que nunca antes se había quemado tanto carbón como el que quemó en el año 2024. La situación es que estamos estableciendo determinadas normas que buscan un fin concreto y, sin embargo, el resultado final es diametralmente opuesto a ese fin concreto, es decir, cada día en el mundo se producen más emisiones de CO<sub>2</sub>.

Las normas que usted defiende han provocado un proceso de desindustrialización palpable en España. Ese proceso de desindustrialización viene determinado por un incremento de los costes de producción y de reducción de la productividad de España y de Europa, que lleva aparejada la deslocalización de la producción de nuestro país. Tanto es así que regiones anteriormente industriales en España, como eran Asturias, Bilbao, Álava, Burgos y Valencia con el motor, están sufriendo, como digo, procesos de desindustrialización. Cada día vemos en las noticias los ERE en Alcoa, los ERE en Arcelor, los ERE en el sector de la automoción, en Álava, Burgos o en Valencia. Vemos cómo ese proceso desindustrializador es constante, y cada vez que cierra una industria en España o en Europa esa misma industria reabre *ipso facto* en India, en China o en Marruecos para producir exactamente los mismos productos, pero de una forma mucho más contaminante. Tanto es así que los principales países emisores de CO<sub>2</sub> son China y la India; tanto es así que los principales focos de contaminación de los mares, tanto por plásticos como por productos nocivos, se centran en diez ríos que están situados entre India y China. Y ustedes, sin embargo, están empeñados en pisar el acelerador con una normativa que lleva a la destrucción de los puestos de trabajo en España, que lleva, por lo tanto, a la destrucción del estado de bienestar en España y que necesariamente colabora con el incremento de la contaminación, bien mediante las emisiones de CO<sub>2</sub> o incluso mediante la contaminación de los mares en el mundo. Es decir, que están ustedes proponiéndonos unas normas que son totalmente contraproducentes tanto para los fines que supuestamente buscan —minorar las emisiones de CO<sub>2</sub> en el mundo— como para el bienestar de los españoles, que es lo que debería regir los criterios de quienes están aquí representando precisamente a los españoles. Nos debemos a los intereses de los españoles y a los intereses de España y normas como esta que hoy estamos aquí comentando son directamente contrarias tanto a los intereses de los españoles como a los intereses de esos fines últimos que supuestamente pretenden buscar, es decir, la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> a nivel mundial porque, como digo, se está demostrando que no es lo que está consiguiéndose.

A ver si puede encajar esta reflexión un poco en su análisis, porque los datos que yo le he dado y las estadísticas respecto a emisiones de CO<sub>2</sub>, a situación de la industria, al bienestar en España, a la contaminación de los ríos y a las emisiones de CO<sub>2</sub> mundiales son correctos, vienen estrictamente indicados por Eurostat, por el INE y por todas las agencias internacionales de la energía.

Muchísimas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Senderos.

El señor **SENDEROS ORAÁ**: Gracias, presidenta.

Bienvenida, señora Montón, una vez más al Congreso de los Diputados. Y muchas gracias por su explicación y su exposición sobre su visión y la visión de Greenpeace del ETS2.

A mí hay una cosa que me preocupa mucho en un contexto global donde cada vez tenemos más discursos negacionistas que están cogiendo más fuerza y amenazan la acción climática. Por ejemplo, en Estados Unidos los grandes bancos han abandonado ya las alianzas climáticas y por ello quiero poner en valor las políticas de la Unión Europea y del Gobierno de España en materia de acción climática. Como todos sabemos, el cambio climático es el mayor reto al que se enfrenta la humanidad en el siglo XXI. Ya casi nadie lo niega, excepto una minoría que también la tenemos en este Congreso. Por lo tanto, yo creo que no

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 360

12 de junio de 2025

Pág. 9

debemos desvirtuar el mensaje, porque el principal mensaje es luchar contra el cambio climático y acelerar la acción climática. Y aquí lo ha dicho usted, el comercio de emisiones ha jugado un papel fundamental para descarbonizar los sectores intensivos en carbono, ha servido también para financiar la transición energética, una transición energética justa, y el ETS2 tiene que ser una herramienta para lograr los objetivos climáticos, acelerar la acción climática a la vez que protegemos a los ciudadanos y las ciudadanas.

Por último, señora Montón, me gustaría realizarle unas preguntas. ¿No cree usted que el ETS2 es necesario para seguir luchando contra el cambio climático? ¿Cómo valora usted la creación del Fondo Social por el Clima? ¿Qué le parece que este fondo vaya asociado al ETS2? ¿Y cómo podemos mejorar los objetivos de este fondo para que sea lo más justo posible con lo que ha dicho usted, con el tema de la vivienda, el combustible, etcétera? También me gustaría preguntarle cómo valora usted el ETS2.

Por último, y para terminar, estamos oyendo que la descarbonización poco más que va en contra de la industrialización. ¿No cree usted que la descarbonización, la lucha contra el cambio climático y la transición energética son una auténtica oportunidad de país para avanzar y progresar?

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias.  
Por el Grupo Parlamentario Popular, el señor Folch.

El señor **FOLCH BLANC**: Buenas tardes, presidenta.  
Buenas tardes, señorías.

Buenas tardes, señora Montón. Gracias por venir a comparecer a esta comisión.

En primer lugar, quiero ir a los antecedentes y que sirva de nuevo como denuncia ante esta comisión de todo el despropósito en la tramitación legislativa de este proyecto de ley que se inició el 14 de junio de 2024. Todos sabíamos que existía cierta urgencia para hacer la trasposición y finalmente, tras la ponencia, como el Gobierno aceptaba dos enmiendas y no encontraba forma de paralizar la tramitación, se hizo un autoveto y decidió retirar la tramitación del proyecto de ley. Un abuso de poder en toda regla, un abuso lamentable para manipular la tramitación del proyecto de ley. Sin embargo, días más tarde, el Grupo Parlamentario Socialista junto con uno de sus socios volvió a registrar la proposición de ley sin apenas cambios sustanciales.

Dicho esto, y después de su intervención, señora Montón, ya lo sabemos, pero es preocupante el impacto que va a tener sobre el sector agroalimentario y sobre las familias y personas más vulnerables. Creo que es importante que hagamos hincapié en esos sectores, pero también es importante que pensemos que hay que conciliarlo con la competitividad. Sabemos que ustedes en las últimas COP han sido muy críticos también con los certificados de emisiones, que no han estado de acuerdo con la asignación gratuita de derechos de emisiones, que exigen mayor contundencia en las políticas climáticas.

La mayoría hemos reconocido que en esta transición corremos riesgos; riesgos de dejar atrás a los más vulnerables, como decíamos, riesgos de perder empresas, riesgos de perder precisamente la competitividad. Mientras, seguimos viendo que esto es un problema de actuación global y que, si no hay una actuación internacional, no sirve de nada todo el esfuerzo que se autoexige a España y a Europa. Le doy unos datos que ya conoce perfectamente del porcentaje de emisiones: China es responsable del 31 % de las emisiones; Estados Unidos, del 13,5%; India, del 7,3%, y Rusia, del 4,7%. Y yo le pregunto, ¿qué está haciendo Greenpeace como organización internacional en estos países? ¿Cuál es su labor de denuncia? ¿Qué acciones lleva a cabo en esos Gobiernos? Claro que hemos de avanzar, claro que hemos de mejorar, pero no criminalicemos tanto a los que hacemos los deberes, a lo mejor no con matrícula de honor, pero sí con una notable responsabilidad.

Además, me gustaría saber, ¿cuál es el modelo que les gustaría aplicar a las empresas? ¿Creen que solo con fijar objetivos o prohibir vamos a alcanzar una reducción de emisiones? ¿Qué está haciendo Greenpeace al respecto?

Sobre el contenido de la ley. El sistema del comercio de emisiones está basado en la señal de precios. Si el derecho de emisiones de CO<sub>2</sub> crece y una empresa lo tiene que adquirir, se debe plantear qué es lo que más le interesa, si seguir comprando derechos o invertir en reducción de emisiones. El problema es cuando ese incremento es descontrolado en el precio. Entonces, ni se asumen ni se reducen las emisiones y solo se repercute en los usuarios.

Por supuesto, el sistema no es perfecto. De hecho, esta tramitación no es la primera modificación que se hace de la Ley 1/2005 ni de las directivas. Básicamente, esta nueva actualización también está

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 360

12 de junio de 2025

Pág. 10

incorporando el mecanismo del ajuste en frontera y la inclusión del sector marítimo en el sistema. También me gustaría saber qué opinión le merecen estos dos temas a Greenpeace.

Y respecto a las políticas del actual Gobierno, nos da la impresión de que parece que van en la dirección contraria. El informe Draghi señala posibles problemas de especulación por falta de suficiente supervisión en relación con los precios de los mercados del gas, que también se puede aplicar a los precios del mercado de CO<sub>2</sub>. Tal como dice el informe Draghi, para que la Unión Europea lidere la descarbonización de las industrias de alto consumo de energía, es necesario que tanto la Unión Europea como los Gobiernos nacionales se concentren más en proporcionar recursos financieros suficientes. El informe recomienda destinar una mayor proporción de los ingresos del ETS a las empresas de alto consumo energético con recursos destinados a la innovación, apoyando, por ejemplo, la adopción del hidrógeno verde o soluciones de captura y almacenamiento de carbono. Es decir, mayor innovación para mayor competitividad a la vez que se afronta la mitigación.

¿Qué opinan en Greenpeace de estas tecnologías? ¿Consideran que la captura y el almacenamiento de CO<sub>2</sub> es una solución para aquellas actividades donde resulten imposibles mayores reducciones? ¿Y qué opinan de los biocombustibles, concretamente de los SAF, es decir, el combustible de aviación sostenible, que la Unión Europea pretende promocionar también? No vemos al Gobierno que vaya en esta dirección y nos preocupa.

Respecto a la agricultura, la ganadería, el mundo rural y el sector agroalimentario, es preocupante el impacto que va a suponer el nuevo mercado de comercio y de derechos de emisiones en todo este sector. Señora Montón, como directora de Greenpeace, le comento que, aunque estoy aquí como portavoz adjunto de cambio climático, me va a permitir que le hable también como portavoz de alimentación en la Comisión de Agricultura y que le dedique unos segundos a un sector muy importante para mí —y creo que para toda España— como es el agrícola y ganadero. El último informe semestral de la Unión Europea señala al sector agrícola y ganadero como uno de los grandes culpables de las emisiones. Según el informe, la agricultura y ganadería españolas son responsables del 14 % de las emisiones del país. Permítanme que aproveche esta comparecencia para hacer pedagogía: seamos más cautelosos con cómo lanzamos este tipo de mensajes. El 32,6 % de las emisiones de nuestro país provienen del transporte; el 18,1 % de la industria; el 14,1 % de la producción eléctrica y el refino. La ganadería —sin contar la agricultura— está en torno al 9,8 %, según datos del MITERD, muy inferior a las emisiones de los sectores anteriores, pero además habiendo logrado una reducción del 3,1 % con respecto al año 2022. El sector ganadero ha dedicado muchos esfuerzos e inversiones para mitigar los efectos del cambio climático. Por lo tanto, dejemos de criminalizar a este sector, que, además, como ha reconocido la FAO, es un sector que contribuye al secuestro de carbono junto con la agricultura y nunca lo hablamos y nunca se contempla su efecto neutralizador de las emisiones. Máxima consideración al mantra «Quien contamina paga y quien descontamina debe cobrar». La producción agrícola y la ganadería española tenemos que ponerlas siempre en valor dado su compromiso con el medio ambiente y como motor del sistema alimentario. Debemos considerar a este sector como pieza fundamental para lograr el equilibrio medioambiental, social y económico, no solo en España sino también en cualquier región del planeta, garantizando un futuro más próspero para todos. Les invito a todos, a organizaciones del tercer sector como Greenpeace y a todos los grupos parlamentarios, a hacer esa pedagogía y a cambiar mentalidades para que el sector agroalimentario y el mundo rural sea considerado como un sector estratégico y esencial dentro de la política que ha de regular el mercado de emisiones.

Muchas gracias. **(Aplausos).**

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señoría.

A continuación, por un tiempo aproximado de diez minutos, damos la palabra de nuevo a la compareciente.

La señora **MONTÓN VALLADARES** (representante de Greenpeace): Muchas gracias a todos por las reflexiones y las preguntas.

Por empezar por el final, no puedo estar más de acuerdo en que efectivamente la aportación del sector agroalimentario, el agropecuario, la ganadería y la agricultura al cambio climático no es la más significativa en términos de emisiones respecto a otros; es verdad que cada gramito de CO<sub>2</sub> cuenta, pero no es la más significativa. Sin embargo, tienen un potencial como sumidero ingente. Acabamos de presentar —y aprovecho para decir qué está haciendo Greenpeace; yo no vengo aquí a rendir cuentas, pero rindo cuentas si es necesario— un informe que llevamos elaborando más de un año y medio sobre

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 360

12 de junio de 2025

Pág. 11

el modelo alimentario sostenible, que incluye pesca, ganadería y alimentación, y sobre cómo podemos afrontar este asunto. Lo han elaborado expertos y científicos para Greenpeace y, al igual que estos, estaríamos encantados no solo de trasladar la información, sino también de poder presentarlo y debatir en la Comisión de Agricultura. Estaríamos encantadísimos por el potencial que tiene.

Ahora mismo no me sé de memoria los datos, pero sí uno muy relevante, porque el análisis se ha hecho: si seguimos como estamos, ¿qué pasa en 2030 o 2050 con nuestro sistema actual? Y si proponemos una serie de criterios, ¿cómo cambia de aquí a 2050? Tenemos un potencial de reducción de emisiones de más del 118%, si no recuerdo mal. O sea, pasar de ese más nueve al menos ciento dieciocho es como para considerar todo esto, asegurando la alimentación y por lo tanto asegurando la salud de un sector que es básico y elemental para un país porque todos y todas nosotras necesitamos comer todos los días, a ser posible. Entonces, desde aquí lanzo mi petición y les digo que estaremos encantados de expresar esto, porque está muy vinculado con lo que estábamos hablando antes.

Mi opinión sobre captura, almacenamiento, biocombustibles, etcétera, etcétera... puedo trasladarla en un correo electrónico, por no alargarme en las respuestas. Aparte de la presentación, puedo comunicarles todo esto y podemos mantener este diálogo, pero efectivamente otros fondos —los fondos, parte de los dineros del ETS1 y ETS2— van al Fondo de Innovación y al Fondo de Modernización. Aquí no sobra nada. O sea, cuando estamos hablando de la transición ecológica y de cambiar, nadie sobra, ni la innovación, ni los métodos tradicionales. Estoy pensando en la ley de agricultura familiar porque ahí hay un potencial inmenso para trasladar todo lo que se pueda hacer en esta comisión en esta ley con respecto a la otra, aquí deben hacer que sean coherentes y consistentes y que potenciamos a esas... El sector agrario en España está atomizado, son un montón de familias que viven en zonas rurales y que tienen hijos, porque los que no tienen hijos ya son los pensionistas. Luego es un *match* perfecto, si me permite. Y en ese pensamiento o con ese espíritu constructivo e integrador es en el que pensamos las cosas.

Me preguntaba sobre la asignación gratuita. ¿Sí o no? Yo no vengo aquí ni a defender los mercados ni a no defenderlos, lo que he dicho al principio, es lo que hay, es lo que tenemos. Nos podríamos eternizar, pero la propuesta de los mercados suele venir de partidos como el Partido Popular, la defensa de los mercados antes que la regulación. Entonces, que estén bien o mal adaptados es tarea entre otras cosas de todos los Parlamentos, además de la Comisión Europea. Creo que se ha mejorado; hay una de las cosas que no hace el ETS2, que es dar derechos gratuitos. ¿Por qué no los da? Porque no hay posibilidad de competencia ni de fuga de carbono, porque la vivienda y el transporte van a ocurrir aquí en España, no se van a ir a otro lado, cosa que sí podría ocurrir con el ETS. Ese es el motivo. Hay que seguir el sistema de mercado porque si no hacemos el *cap and trade* no va a funcionar —digo, económicamente hablando—. Ahora bien, hay mecanismos como el mecanismo de ajuste en frontera. Esto es lo que tenemos. Insisto, me preocupa más la visión a futuro y qué hacemos con lo que tenemos, porque la que nos viene encima es muy grave y si pensamos en las generaciones futuras es todavía más grave. Es decir, estamos aquí gestionando el futuro de las hijas y los hijos de todos nosotros, aquí, en estos momentos y en el año 2025.

Por no alargarme más, gracias al señor Senderos. Me preguntaba sobre el Fondo Social para el Clima, en qué se puede mejorar. Ya se está trabajando, porque la directiva es de obligado cumplimiento. El Plan Social para el Clima ya se está haciendo en el ministerio. Hay un montón de colectivos; desde Greenpeace podemos contarles que en la Alianza por la rehabilitación de viviendas —que aglutina a no sé si somos cuarenta organizaciones del ámbito científico, del ámbito universitario, del ámbito de las asociaciones de vecinos y de propietarios, asociaciones ambientales, etcétera, etcétera, etcétera— estamos trabajando y podemos plantearles nuestras propuestas o nuestras ideas. Y de la misma manera estamos trabajando con el tema del transporte muchos colectivos y también la Comisión de Transporte es concededora de nuestras propuestas. Efectivamente la descarbonización es una oportunidad inmensa, como se está demostrando no solo en este país, sino también en otros muchos.

Quiero aprovechar para decir que se ha hablado de los bancos y de que se están saliendo de alianzas climáticas. También enviaré —porque puede ser de interés— un informe que acabamos de publicar que es un estudio de los dineros públicos en España, a quién van destinadas esas subvenciones, si están ayudando o van en contra del desarrollo. Hablo de subvenciones que pueden ser regresivas —muchas de ellas— y que además son marrones, es decir, no van en pos de la sostenibilidad. Y es dinero de todas y de todos nosotros.

Paso a contestar al señor Figaredo. Es verdad, estoy también de acuerdo con usted en que a lo mejor estoy dando una visión dulcificada de todo esto, porque estamos hablando de un problema gravísimo y

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 360

12 de junio de 2025

Pág. 12

nos hemos concentrado en ver las cosas prácticas del día a día, de qué podemos hacer con las leyes que tenemos y con las que nos vienen de la Unión Europea. Y eso puede dar sensación de que estoy dulcificando el problema cuando estamos hablando de algo gravísimo que se está llevando por delante algo muy importante. Hablaba de minorar la calidad de vida. Lo que está ocurriendo con el cambio climático lo hemos visto en Valencia y lo vamos a ver más, cada día más. Con todo lo que empujemos para reducir las emisiones eso es con lo que vamos a conseguir salvar vidas.

Y respecto a los grandes datos macroeconómicos que me ha dado, es verdad que son macro. Hay cincuenta mil afecciones para saber si se ganan o se pierden empleos en España o cómo va el PIB, pero hasta donde yo sé ahora mismo el PIB en España va para arriba y los empleos también. Yo no se lo quiero achacar ni a la gestión del Gobierno ni a la gestión de quien sea, pero achacarlo al revés, es decir, debido a que estamos reduciendo las emisiones, está bajando el empleo... Perdóneme usted, pero esto no es así.

Cuando habla de que las emisiones van aumentando... le pondré un ejemplo muy simple: si usted tiene un cubo y tiene un grifo abierto y se está saliendo el agua, hasta que no acabe de cerrar el grifo el cubo se va a seguir desbordando. Esto es lo que está pasando en la atmósfera con las emisiones de CO<sub>2</sub>. Podemos estar cerrando el grifo, podemos estar apretando todo lo que podemos, puede haber mejorado Europa y el mundo, pero mientras no acabemos de cerrar el grifo, no va a dejar de desbordarse ese cubo. Y ese cubo significa que tenemos más aumento de temperatura, más danas, más incendios, etcétera, etcétera, etcétera. Es así de sencillo. Los datos los podemos contar o entenderlos como queramos, pero, ya le digo, esta es una explicación sencilla para que se entienda.

También me había preguntado Julia Boada por los riesgos. Las diferencias o los aprendizajes del ETS1 y del ETS2 están analizados en una tabla del informe que os pasaré, pero básicamente he nombrado uno de ellos, que es la ausencia de derechos gratuitos. Es la manera de hacer que el mercado sea más efectivo. Esto para los que sean defensores del mercado; no estoy posicionándome si es bueno o malo, pero si apostamos por un mercado, no dar derechos gratuitos es no dopar ese mercado, porque cuando un mercado se dopa, funciona peor. De hecho, la competitividad de nuestras empresas con el ETS1 podría haber mejorado. Se han puesto distintos remedios y se han dado derechos gratuitos. Recuerdo, al principio de los tiempos del ETS1, que se daban por encima de las posibilidades de cada Estado; eso ha hecho que el mercado funcionara peor de lo que ha funcionado, y no ha funcionado mal. Es decir, los derechos gratuitos... Aquí donde hay que mirar es: ¿qué quieres, que funcione el mercado, o la competitividad a fuerza de todo? Y ahí es donde está la delicada línea de por dónde apretamos una tuerca o por dónde la soltamos. Y ahí es donde pido la reflexión de todo el mundo, sobre todo para que, en ese apretar de tuercas, los ciudadanos y las empresas salgan más o menos apretadas. Pero a aquellas más vulnerables —pymes, la gente que ha hablado— esas tuercas les van a hacer daño antes. Y es ahí donde creo que las leyes que se van a implementar aquí y en otras comisiones deben poner el ojo.

Creo que el señor Otero se ha tenido que marchar. Le enviaré los documentos que ha comentado. También ha preguntado por el Fondo Social para el Clima. Daré un dato del Fondo Social para el Clima, son 9000 millones. Es absolutamente insuficiente para lo que hay que hacer si queremos rescatar de los impactos que van a sufrir todas estas personas, empresas, sectores agroalimentarios y otros sectores; insisto, es absolutamente insuficiente. Y existen fondos, es decir, el ETS2 proporciona más fondos. A nivel europeo vamos a destinar el 10,52%, pero esto es solo un 25% de la parte que nos toca. Se puede destinar más. El ETS1 también se puede derivar al ETS2. Es decir, hay oportunidades. Y más fondos: los Next Generation, hay varios PERTE... Es decir, existen fondos. Por no seguir hablando de gravar a los que contaminan —y lo digo grande y gordo, sin entrar en el detalle— para salvar a los que están perjudicados en todo esto. Es decir, hay muchas maneras de obtener esos fondos, existen y es necesario incrementarlos.

Muchas gracias a todos por escucharme.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias.

Yo creo que la intervención ha sido suficientemente completa, y también por parte de los portavoces. Si les parece, agradecemos a la señora Montón su presencia, así como el envío de la documentación requerida.

Muchísimas gracias a todos.

Pasamos a la siguiente compareciente.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 360

12 de junio de 2025

Pág. 13

### — DE LA DIRECTORA DE MERCADOS DE CARBONO Y MOVILIDAD SOSTENIBLE, DG DE ACCIÓN POR EL CLIMA, COMISIÓN EUROPEA (YORDI AGUIRRE). POR ACUERDO DE LA COMISIÓN DE TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y RETO DEMOGRÁFICO. (Número de expediente 219/000393).

La señora **PRESIDENTA**: Señorías, vamos a continuar.

Aprovecho para decir —quizá lo hayan visto ya— que había pensado celebrar una Mesa al terminar, pero las personas que todavía están pendientes de comparecer no nos han dado una fecha que podamos ajustar. Por tanto, no va a haber Mesa al finalizar. En cuanto pueda comunicar y, en su caso, convocar la Mesa, lo haría.

Damos las gracias a nuestra compareciente, doña Beatriz Yordi Aguirre, directora de Mercados de Carbono y Movilidad Sostenible, de la Dirección General de Acción por el Clima, de la Comisión Europea, pidiéndole disculpas por el retraso en el inicio de su intervención. Tiene quince minutos.

Comenzamos.

La señora **DIRECTORA DE MERCADOS DE CARBONO Y MOVILIDAD SOSTENIBLE, DG DE ACCIÓN POR EL CLIMA, COMISIÓN EUROPEA** (Yordi Aguirre): Muchas gracias, presidenta.

Es un placer estar aquí con ustedes y presentarles el mercado de emisiones, llamado ETS —si me permiten lo llamo por sus siglas en inglés, que es más corto—. **(Asentimiento)**. Gracias.

Sé que llevan varios días discutiendo sobre el mercado, pero esto es solo para refrescar. **(Apoya su intervención en una presentación digital)**. Comenzó en 2005, por lo que este año cumplimos veinte años, el cumpleaños del mercado más antiguo del mundo. Opera en treinta países, veintisiete de la Unión Europea, y se aplica ahora a generación de electricidad, industria, aviación y transporte marítimo, por primera vez, con las emisiones del año pasado y de este año donde se aplican las obligaciones y aparecen los beneficios generados por ese mercado de emisiones. El ETS1, es decir, el que ya existe, el antiguo, cubre el 40 % de las emisiones de toda la economía, el 100 % de las emisiones de toda la economía, unas 10 000 instalaciones en toda Europa y unos 400 operadores aéreos.

El Pacto Verde lo conocen, es una legislación europea con objetivos climáticos. El precio del carbón es un instrumento, pero no es el único; es importantísimo, pero no el único. Es decir, sin una política de renovables, sin una política de ciencia energética, sin un ajuste de fronteras, sin unos fondos que acompañen esa transición, sean fondos de redes transeuropeas sean fondos, por ejemplo, de la política de bosques, tampoco lograríamos mucho. Es parte de todo el conjunto de instrumentos.

El ETS1, como saben, da una desventaja al que contamina y una ventaja económica al que no contamina. Siempre se define como «el que contamina paga», pero es el que contamina paga y el que no contamina tiene una ventaja económica. Esa segunda parte es muy importante, se llama el Cap and Trade. Se subastan y en esa subasta el que tiene un excedente de derechos, porque ha tenido una trayectoria más limpia, tiene un beneficio económico y el que no ha logrado entrar en el *benchmark* tiene que comprar lo que llamamos la unidad, la moneda de cambio del sistema de emisiones. El sistema de emisiones ha logrado en veinte años reducir un 50 % las emisiones. Eso es innegable. El gran reductor de las emisiones ha sido el transporte eléctrico; la industria ha sido más tímida y la aviación ha seguido creciendo, comprando derechos fundamentalmente de las renovables, pero es innegable que ha habido un 50 % de reducción en veinte años de puesta en marcha.

Yo llevo más de ocho años como directora del mercado de emisiones. Cuando empecé a trabajar estábamos en unos 15 euros la tonelada. Hicimos una reforma del sistema y empezó a reducir de una manera más ambiciosa y también a inyectar dinero en la industria a través de los derechos gratuitos. Las emisiones cubiertas, como decía antes, son el 40 % de la economía, el precio actual —más que actual, medio— es de 65 euros por tonelada y los ingresos recaudados desde 2013 son clarísimamente mucho mayores en los últimos años; hablamos de 230 000 millones de euros.

Algo importantísimo es que el Parlamento, los grupos políticos transversales y el Consejo incluyeron en la última reforma que el 100 % de esas inversiones, de ese dinero que genera el mercado de emisiones, primero, tiene que ir a objetivos climáticos, a energías limpias —también incluye parte de redes— y, segunda condición, tiene que ser transparente, los Estados tienen que decir dónde invierten ese dinero.

Protección adecuada. Evidentemente, como escuchaba antes en la comparecencia anterior, Europa tiene el 6 % de las emisiones del mundo. Trabajamos con otras jurisdicciones, con otros países, como China o Brasil, en mercados de emisiones, pero es importante que nuestra industria tenga una protección al exponerse a un mercado donde no existe un *cap and trade* o un mercado de carbón. La asignación gratuita continúa tras la revisión de 2023; se hace una puesta al día de la tasa máxima de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 360

12 de junio de 2025

Pág. 14

reducción —esto es parte más técnica, y encantada de compartir la presentación—, de cuál es el referente del 10% de los más limpios. El ETS funciona de manera gratuita. Imagínense que una empresa emite 120 y los más limpios de Europa están en 100. Esa empresa tiene que pagar 20, no tiene que pagar 120. Este es un punto importantísimo. Hablo de la industria, porque el sector eléctrico no tiene un sistema de asignación gratuita.

En cuanto a la ampliación del ámbito, eliminamos los obstáculos —y eso es importante— para que tecnologías como el hidrógeno verde también puedan recibir asignaciones gratuitas. Porque si no, tendríamos una lógica un poco perversa. Es decir, un producto fabricado con hidrógeno verde y un producto fabricado con combustibles sólidos —los dos— reciben asignación gratuita.

Doble condicionalidad. Una parte son auditorías normales que ya existen en la industria con tiempos de retorno —si no recuerdo mal— de tres años; si no implementan lo que la auditoría dice que recuperan en tres años podrían perder un 20%. Por ahora está funcionando bastante bien, las industrias están cumpliendo, pero estamos todavía empezando a imponer ese requisito. Y, por otra parte, los planes de neutralidad, que fue una idea del Parlamento Europeo: los que tienen peores resultados, la industria más alejada de ese 10% mejor, tienen que hacer unos planes de neutralidad de carbono.

Mecanismo de ajuste de frontera. Importantísimo. Saben que este mandato de la Comisión Von der Leyen tiene la competitividad de la industria como punto central. Este ajuste de frontera sustituye gradualmente a la asignación gratuita en sectores específicos a partir de 2026. Entra el ajuste de frontera y la asignación gratuita se reduce, como vasos comunicantes.

Ampliación. Hemos incluido en el ETS1 el transporte marítimo, todas las rutas de la Unión Europea y la mitad de las rutas internacionales a partir de 2024. Este año es el primero donde tendrán que comprar y entregar los derechos de emisiones. Y la creación de lo que llamamos el ETS2. Estamos ya trabajando en monitoreo —si puedo decir esa palabra un poco horrorosa—, seguimiento, sistema de verificación, cómo va a funcionar y dónde va a funcionar —trabajamos muy de cerca con todos los Estados miembros— y cómo crear ese ETS2 de edificios, transportes y otros sectores que entra en vigor en 2027. Con esta ampliación de mercados de emisiones, hablamos de una cobertura del 75% de las emisiones de gases de efecto invernadero de toda la Unión Europea. Ahí pongo los tres objetivos desde 2005. El antiguo, por así decirlo, era el 43% a 2030; el nuevo es el 62%. Quiero decirles que estamos ya, hoy, 2025, en el 50%. Es decir, si hubiéramos conservado el antiguo objetivo, estaría ya sobrepasado.

El ajuste de fronteras, el CBAM que llamamos, es lo que decía de los vasos comunicantes. Se aplica a sectores importantes: hierro, acero, cemento, fertilizantes, aluminio e hidrógeno. La asignación gratuita está interrelacionada con el ETS y los ingresos; cuando se reduzca la asignación gratuita esa parte irá al Fondo de Innovación. Ahora les comentaré cómo trabajamos con el Fondo de Innovación.

Ingresos de subastas, como decía, 100% climáticos, energéticos y sociales. Muy importante. Los países pueden decidir también invertir en planes sociales de reestructuración, de reorientación de una zona por razones de descarbonización. En España se ha dedicado a la financiación del sistema eléctrico con el fomento de energías renovables y ha recibido hasta hoy 3500 millones de euros de ingresos del ETS.

El Fondo de Innovación. Lo creamos no en esta última revisión, sino en la anterior. El Fondo de Innovación se creó porque el mercado de emisiones es muy eficaz diciendo descontaminando, reduciendo emisiones donde es más eficaz económicamente o eficiente, pero no es tan bueno en decir a medio o largo plazo cómo empujar esa innovación. Es decir, se queda más en corto y medio plazo que en medio y largo plazo. Y sabemos que la innovación también tiene otros tempos y otros plazos. Este Fondo de Innovación se creó para decir una forma en competencia —es un fondo que gestiona una agencia ejecutiva de la Comisión— y cómo se distribuye ese dinero. Tengo que decir que España —y no es porque venga a hablar aquí, pero es así— es el país de la Unión donde se localizan más proyectos del Fondo de Innovación y es, junto con Francia, el que tiene mayor participación en los fondos de innovación.

El Fondo de Innovación ha dado 7200 millones a más de 120 proyectos. Es un fondo que está *oversubscribed*, como decimos en inglés, ya que solo se aprueba el 15% de lo que se presenta; hay muchos proyectos y muy buenos, pero no se pueden financiar todos. Lo que sí hemos puesto en marcha es una subasta como servicio. Quiere decir que, si es un país con proyectos buenos pero el dinero no llega, puede optar por financiar. Lo hace España, lo hace Austria y lo hace Lituania. Los proyectos en España incluyen solar, eólica, almacenamiento de energía e hidrógeno, donde España es líder. También hay muchos proyectos en otros países de captura de carbono y de otras tecnologías, tecnológicamente neutros.

Hay que decir que en la revisión del ETS anterior se aumentó el tamaño. Hablamos de 40 000 millones de euros en el Fondo de Innovación; hablamos de tecnologías innovadoras. Amplía el apoyo. Incluye, por

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 360

12 de junio de 2025

Pág. 15

supuesto, el transporte marítimo, porque ya es un sector que contribuye al sistema de emisiones. Y hablamos de ese nuevo instrumento de licitación y contratos por diferencia.

El ETS2 para edificios y transporte por carretera. ¿Por qué lo hemos puesto en marcha? Uno, porque el transporte y los edificios son sectores responsables de un poco más de un tercio de todas las emisiones de gases de efecto invernadero. Y, dos, por la competencia entre tecnologías. Un tren hasta ahora estaba incluido en el ETS1, porque un tren es eléctrico —la mayoría, aunque hay algunos diésel en zonas rurales—. La electricidad está dentro del sistema ETS1, pero un coche de combustibles fósiles, no eléctrico, no estaba incluido. Una bomba de calor sí estaba incluida en el sistema de emisiones en el ETS1, y una *boiler*, una caldera de gas, no estaba incluida. Tenemos que poner una competencia leal o justa entre tecnologías —otra razón importante— y, además, porque las emisiones de carbono en estos dos sectores no se están reduciendo. La última parte en edificios se ha reducido —estas son las últimas cifras del inventario, como lo llamamos—, pero en los últimos diez años han aumentado o están estables.

El ETS ha sido un sistema que permite que se reduzcan las emisiones donde sea más barato. Tiene una flexibilidad —por algunos criticada, por otros bienvenida— para que se reduzca donde tiene sentido económicamente. Hablamos de cubrir edificios y carreteras. Quería aclarar que no incluye agricultura; incluye la cadena de valor, que indirectamente sí la afecta, pero los tractores y la maquinaria agrícola están excluidos del ETS2. Después de la negociación se abrió una puerta a si algún país dice que quiere incluirlo lo pueda hacer. Hasta el momento, Austria, Finlandia, Holanda y Suecia lo han pedido porque lo quieren incluir, por simplificación, porque creen que es justo, pero la legislación no obliga a cubrir el sector agrícola.

Evidentemente, reducir la dependencia de combustibles fósiles es una de las razones, una cuenta europea importante, así como ofrecer posibilidades de descarbonización al ciudadano y una transición justa. El sistema de emisiones se diseña como quieren los colegisladores y ese «como quieren» quiere decir a dónde va el dinero. Y luego, cada país puede decir qué oportunidades ofrece, si quiere invertir más en edificios, en aislamiento de tejados, en bombas de calor, en coches eléctricos, en transporte público. Es el propio Estado el que decide dónde se orienta; si se orienta más a zonas rurales o a zonas periurbanas. Pero lo que es importantísimo es que esas posibilidades de descarbonización tienen que hacerse de forma ágil e inteligente para que el sistema de emisiones funcione de forma óptima.

Usos de los ingresos. No me quiero pasar de tiempo.

La señora **PRESIDENTA**: Estamos en los quince minutos.

La señora **DIRECTORA DE MERCADOS DE CARBONO Y MOVILIDAD SOSTENIBLE, DG DE ACCIÓN POR EL CLIMA, COMISIÓN EUROPEA** (Yordi Aguirre): Pues ya casi acabo.

Quiero decir que el ETS2 tiene un comienzo prudente, hay varias *saveguards*... No sé ni hablar.

La señora **PRESIDENTA**: Salvaguardas.

La señora **DIRECTORA DE MERCADOS DE CARBONO Y MOVILIDAD SOSTENIBLE, DG DE ACCIÓN POR EL CLIMA, COMISIÓN EUROPEA** (Yordi Aguirre): Gracias.

... salvaguardas para que sea un comienzo prudente.

Fondo social, importantísimo. Sí, la ley obliga a que cada país cofinancie un 25%; no es una duda, está en la ley, tiene que cofinanciar un 25%. Hablamos de 86700 millones de euros del periodo hasta el 2032. Importantísimo.

Ciudadanos vulnerables. ¿Quiénes son vulnerables? Cada país tiene que decir qué considera vulnerables y por qué. Si son zonas rurales, periurbanas o familias monoparentales. Cada país lo decide.

Transporte marítimo incluido, como comentaba antes. Y después en el transporte aéreo hay varias cosas. Una, reducción de los derechos gratuitos. Pero también, por otro lado, un sistema que cubre lo que llamamos los SAF, o sea, los combustibles sostenibles para la aviación, un sistema de apoyo que ayuda a la transición al sector aéreo.

Muchas gracias por su atención.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias.

Damos ahora paso a las intervenciones de los grupos.

Empezamos por el Grupo SUMAR, la señora Boda.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 360

12 de junio de 2025

Pág. 16

La señora **BOADA DANÉS**: Muchísimas gracias por su presentación. Nos gustaría mucho recibirla, así como toda la información, informes o *reports* que se están creando también desde la Comisión, que es un poco quien guía el desarrollo del nuevo ETS.

Dos preguntas muy concretas. Una, respecto al mercado. Nos consta que los créditos disponibles se están reduciendo alrededor de un 2,2% anual y que, en parte, el impulso que le ha dado la Unión Europea a las renovables, a la transformación del sistema eléctrico —también aquí en el Estado español es clarísimo— está generando un exceso de créditos. Se suma esto a que una menor demanda, debida también en parte a la contracción de la producción industrial en la Europa posinvasión de Rusia a Ukraine, ha hecho bajar los precios de los créditos por tonelada y a que, a nuestro entender, las autoridades no están siendo bastante ágiles para revisar este ritmo de reducción del volumen de créditos y se está dando más margen o se aplazan los planes y los procesos de descarbonización de algunas empresas y de algunas industrias. Nos gustaría saber si usted, desde la Comisión, ha hecho una evaluación de cómo está evolucionando el mercado en el sentido de si se ha estancado y no se está produciendo esta reducción de créditos y, por lo tanto, de precio también, que estimule o que incentive la reducción de emisiones.

Y segunda pregunta, muy concreta. Usted ha hablado de la importancia del Fondo Social por el Clima y la obligatoriedad de los Estados para que cofinancien el 25%, pero también que, precisamente por este proceso de colegislación, se da margen a los Estados miembros para que decidan dónde ponen la prioridad, dónde se invierte, de qué manera, qué políticas públicas se desarrollan. Aquí también nos gustaría saber si no se plantea o si no considera que serían también de utilidad quizá algunas definiciones de qué son estas personas vulnerables, como, por ejemplo, qué es la pobreza en el transporte, valorar la pobreza energética. Es decir, intentar acotar un poco, qué es lo que nos estamos encontrando, porque las entidades que, por ejemplo, están empezando a trabajar en propuestas del Fondo Social por el Clima, primero y sobre todo, necesitamos un marco común, y creo que debería ser a nivel europeo y no solamente a nivel nacional. Que diga quiénes son estas personas vulnerables o qué criterios las identifican como vulnerables para luego poder desarrollar las políticas públicas adecuadas utilizando toda esta financiación, que no es suficiente. Aquí también hemos hablado en la anterior comparecencia de la necesidad de otros fondos o la necesidad de, precisamente, destinar los fondos en cada uno de los nichos, digamos, sea innovación, sea personas vulnerables, sea transporte, sean pymes. Por lo tanto, tendríamos curiosidad por saber si no creen oportuno desde la Comisión Europea que también se guíe un poco más a los Estados en la definición de qué son estas personas vulnerables y asegurar que no sean las que pagan esta transición verde que estamos impulsando.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señoría.  
Damos la palabra al portavoz de VOX, el señor Figaredo.

El señor **FIGAREDO ÁLVAREZ-SALA**: Muchísimas gracias.

Muchísimas gracias por su exposición y por los datos que ha ido mostrando y comentando.

Lo cierto es que, en todo momento, usted nos muestra un gran éxito, sobre todo, desde una perspectiva recaudatoria, pero no ha indicado cuál va a ser la consecuencia en la economía europea y española de este incremento de costes que necesariamente se va a producir. Rápidamente dice: Todo lo recaudado se invertirá en políticas verdes. Bueno, pero lo cierto es que eso al final no es más que concederle un crédito adicional a la Administración pública, que lo invertirá en políticas verdes, como la constitución de organismos tipo IDAE o cualquier otro organismo público, que al final se va —sobre todo aquí en España lo estamos viendo— a pagar sueldos y salarios varios. Lo cierto es que se está detrayendo un importe de las economías europeas, se está lastrando la competitividad de la economía europea y, por contra, se está engordando la Administración pública y su presupuesto, que se gastará en políticas verdes o no, y esas políticas verdes impactarán positivamente en la economía o no.

Al final, lo que es objetivo y de lo que existe una certeza total es de que ustedes han creado un nuevo tipo de impuesto que al final toda la industria y, en última instancia, todos los españoles y todos los europeos tienen que pagar. La consecuencia de esto es clara: el proceso de desindustrialización de Europa es galopante; Europa cada día pierde puestos de trabajo; Europa cada día pierde posiciones en el *ranking* mundial de la industria y, por contra, Europa cada día importa mayor proporción de productos que vienen fabricados desde fuera. El ejemplo más claro, el automóvil chino. El automóvil chino está multiplicando su participación en el mercado. Está, de hecho, según todas las predicciones, desbancando al automóvil europeo del mercado, y lo que sucederá es que la industria del automóvil europeo

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 360

12 de junio de 2025

Pág. 17

desaparecerá y será reemplazada por una industria del automóvil chino, instalada en China, con los medios de producción de China. El empleo estará allí; los españoles estarán en el paro; la contaminación se producirá allí en una proporción muchísimo más elevada de la que se producía en Europa y, al final, nos encontraremos con un planeta más contaminado —que de hecho es lo que está sucediendo—, pero con una España más empobrecida.

Es más, nos encontraremos con una España más empobrecida y más inválida ante los fenómenos que, según ustedes, están relacionados directamente con el cambio climático. Si sucede una riada en Valencia y los Gobiernos socialistas se han negado a llevar a cabo las infraestructuras que evitarían la tragedia, España está más desprotegida. Si se produce un incremento de las temperaturas y España no dispone de la energía suficiente en cantidad, en sostenibilidad, en tiempo y en precio para poder actuar contra ese incremento de las temperaturas, España estará más desvalida. Si España no tiene las infraestructuras hídricas para poder almacenar, depurar, limpiar y utilizar el agua que exista —mucha o poca, pero el agua que haya—, multiplicar sus usos, ampliarlos y hacerlos más eficientes, y no tiene esas infraestructuras porque su sistema ha empobrecido a España, España estará más desvalida. De tal forma que todas estas medidas que nos vienen exponiendo, lo que en realidad están produciendo es un empobrecimiento directo de España y de los españoles, que nos dejan más desvalidos frente a esas supuestas catástrofes ambientales que se producen por el cambio climático, según quienes han venido aquí a defender estas normas. Y nos encontramos con un mundo más contaminante, también según ustedes, porque cada industria que desaparece de aquí, de España y de Europa, se instala acto seguido en la India o en China o en Marruecos, contaminando más, emitiendo más CO<sub>2</sub>, pero sin generar el empleo en España y en Europa.

En definitiva, esta normativa que aquí se está defendiendo y que nadie, ningún partido salvo VOX, ha confrontado de manera frontal —ninguno— realmente lleva a España y a Europa a un callejón sin salida. Toda esta normativa parte, como usted bien ha dicho, del Pacto Verde Europeo, que es el principal enemigo de la industria, del campo y de la productividad en España. Nos están llevando a la ruina, están implantando un mecanismo que al final no es más que un plan de despidos masivos para Europa, con un sistema recaudatorio tremendo, con un sistema que ataca directamente a la competitividad de Europa y que, al final, nos va a dejar a los pies de los caballos frente a la producción extranjera, que no se va a regir por esas normas de emisiones de CO<sub>2</sub> que ustedes están dibujando.

Muchísimas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra su señoría Daniel Senderos.

El señor **SENDEROS ORAÁ**: Gracias, presidenta.

Bienvenida, señora Yordi, al Congreso de los Diputados y muchas gracias por su explicación-exposición, en la que nos ha dado su visión sobre el ETS2 y nos ha explicado la importancia que ha supuesto y supone el ETS para reducir las emisiones en la Unión Europea.

Como he dicho anteriormente, no podemos desvirtuar el mensaje. El principal objetivo no es otro que luchar contra el cambio climático, acelerar la acción climática para lograr el objetivo de ser neutros para el año 2050. Como ha dicho usted, el Pacto Verde Europeo, ese mismo pacto que el Partido Popular y VOX atacan día sí y día también, es una herramienta fundamental para lograrlo y para mejorar la competitividad de nuestras empresas. También me gustaría poner en valor —lo ha dicho usted— la robustez del ETS, que nos ha ayudado a reducir las emisiones a la vez que nos ha servido para financiar la transición energética. Tenemos que tener en cuenta que el sector transporte es uno de los mayores emisores de CO<sub>2</sub> de la Unión Europea, con lo que ello supone: calentamiento global, polución atmosférica, enfermedades e incluso muertes. Los que llevamos muchos años y tiempo trabajando en temas de cambio climático sabemos que uno de los grandes retos que tenemos por delante es la reducción de las emisiones en los sectores difusos.

Por todo ello, señora Yordi, me gustaría realizarle las siguientes preguntas. ¿No cree usted que la creación del ETS2 es necesaria para seguir luchando contra el cambio climático? Estamos escuchando día sí y día también a grupos negacionistas, como VOX, y retardistas, como el Partido Popular, decir que la descarbonización es un lastre para el sector de la automoción y para la industria. Un vitoriano y un alavés, en cuya provincia el sector de la industria tiene mucho peso, le pregunta a usted: ¿no cree que la descarbonización es una oportunidad y mejora la competitividad del sector de la automoción, teniendo en cuenta que España es un país exportador a países que tienen normativas medioambientales mucho más

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 360

12 de junio de 2025

Pág. 18

restrictivas que las nuestras? ¿Cómo valora usted la creación del ETS2? Y, por último, para terminar, ¿qué le parece a usted la creación del Fondo Social por el Clima? ¿Qué le parece que vaya asociado al ETS2? ¿Cómo podemos mejorar los objetivos del Fondo Social por el Clima? ¿Hay algún otro país en la Unión Europea que no haya ejecutado la trasposición todavía?

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra su señoría, el señor Melgarejo.

El señor **MELGAREJO MORENO**: Muy buenas tardes, presidenta.

Buenas tardes, señorías.

Bienvenida, señora Yordi.

Estamos hablando de la modificación de la Ley 1/2005, que regula el comercio de derechos de emisiones en España. Una trasposición necesaria que, lejos de ser una respuesta eficaz y bien planificada a los retos climáticos, se ha convertido en una traba más para la industria y el sector energético de nuestro país. Nos dicen que esta ley es imprescindible para cumplir con los objetivos de la Unión Europea, que busca reducir las emisiones al menos en un 55 % para 2030. En el Partido Popular —quiero dejarlo bien claro—, estamos plenamente comprometidos con la descarbonización. La reducción de emisiones no es una opción, es una obligación; no habrá economía sostenible sin medio ambiente.

Pero, señorías, en el Partido Popular nos preguntamos —y el Gobierno nos debería responder; no usted, señora Yordi— cómo se está llevando a cabo esta transición y a costa de quién. Porque de lo que no cabe duda es que este Gobierno ha fallado, y de forma estrepitosa, en hacer compatible la transición ecológica con la competitividad económica y la justicia social.

Señora Yordi, usted ha destacado la eficacia del ETS señalando que desde 2005 se han reducido las emisiones en Europa en un 47 % con crecimiento económico. Lo celebro, lo celebramos todos, pero mi pregunta es: ¿considera que este crecimiento ha sido uniforme en todos los sectores productivos y en todas las regiones de la Unión Europea? El mecanismo de ajuste en fronteras se está simplificando, pero evitar la deslocalización industrial necesitará medidas de apoyo y adaptación muy específicas. En el informe Draghi se insiste en la urgencia de movilizar inversiones masivas para la transición verde digital y destaca que Europa debe de evitar quedarse atrás, que no podemos crecer sin tener en cuenta la competitividad. ¿No cree que la financiación de esta transición debería de ser complementada con políticas que mejoren la capacidad de inversión de nuestro tejido empresarial para evitar un lastre en nuestra competitividad?

Este Gobierno —me refiero al español— ha optado por un modelo de trasposición de directivas que penaliza la producción sin ofrecer alternativas viables. Un claro ejemplo es la parálisis de los proyectos de captura y almacenamiento de CO<sub>2</sub> en España. Mientras Europa destina fondos para su desarrollo, el Ejecutivo bloquea su avance impidiendo que la industria, que ya se enfrenta a altos costes energéticos, pueda reducir sus emisiones sin comprometer su viabilidad económica. Esto, señora Yordi, nos coloca en una posición de desventaja respecto a otros países europeos que ya están aprovechando esta tecnología para descarbonizar sin destruir su tejido industrial. ¿Considera usted coherente con el desarrollo de competitividad europea que España no desarrolle tecnologías clave como la captura de CO<sub>2</sub>, dejando a nuestra industria en una posición de clara desventaja?

Hablemos de la carga sobre los ciudadanos y las empresas. El Partido Popular ha denunciado que esta ley en su diseño actual sigue castigando a los consumidores con precios desorbitados —seguramente sabe que esta ley acumula un retraso en la trasposición—, y desde mi grupo hemos propuesto la eliminación del impuesto del 7 % a la producción eléctrica y la reducción del IVA a la electricidad y al gas al 5 % durante 2025. También presentamos enmiendas concretas para corregir algunos errores y garantizar una transición energética justa y competitiva, pero el Gobierno decidió retirarla en su trámite parlamentario para no aceptar enmiendas de otros grupos. Señora Yordi, la nueva ley introduce el ETS2, lo que significa un aumento de los precios del carbono en el transporte por carretera y la edificación. ¿No cree que esto podría generar una inflación verde, entre comillas, o una carga excesiva que afectaría directamente a su competitividad y poder adquisitivo? Este Gobierno, en lugar de apoyar a la industria y a las familias, parece preferir recaudar más que nunca impidiendo que estos fondos se destinen a la descarbonización y a la innovación.

En cuanto al Fondo Social para el Clima, usted ha impulsado su creación para asegurar una transición justa, pero ¿considera que su diseño actual y su asignación de recursos son lo suficientemente robustos

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 360

12 de junio de 2025

Pág. 19

y ágiles para compensar de manera efectiva el impacto socioeconómico directo del ETS2 en los hogares y en las pymes más vulnerables de España? ¿Existe el riesgo de que la burocracia y la lentitud resten eficacia a su propósito de justicia social? Se ha analizado el impacto que tendrá en forma de inflación la puesta en marcha de este mecanismo, que repercutirá directamente en las familias españolas, castigando especialmente a las más vulnerables. Este Gobierno se ha caracterizado por no evaluar el impacto económico, social y ambiental de sus medidas. Lo vimos con la ley de cambio climático, lo vimos con la ley de residuos y con un largo etcétera de textos legislativos que se han hecho más para la apariencia que para la práctica. Ahora nos preocupa, por ejemplo, la discriminación a la que someten a sectores estratégicos como la aviación y el transporte marítimo. Mientras otros países europeos han pedido la exención de la tasa energética para estos sectores hasta 2035, este Gobierno ha aumentado los costes operativos de nuestras empresas y ha debilitado la conectividad de nuestras islas, Ceuta y Melilla. Desde el Partido Popular hemos propuesto ampliar el régimen transitorio para estos sectores hasta 2030, pero el Gobierno, como casi siempre, hace oídos sordos. El Partido Popular defenderá siempre una transición ecológica que no castigue a los ciudadanos ni a nuestras empresas porque sostenibilidad y competitividad no pueden ser conceptos opuestos, sino aliados en la construcción de un futuro mejor.

Muchísimas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señoría.

A continuación, tiene la palabra por un tiempo de diez minutos la señora Yordi para contestar.

La señora **DIRECTORA DE MERCADOS DE CARBONO Y MOVILIDAD SOSTENIBLE, DG DE ACCIÓN POR EL CLIMA, COMISIÓN EUROPEA** (Yordi Aguirre): Muchas gracias a sus señorías por las preguntas.

He de decir que sostenibilidad, competitividad y transición justa son los tres pilares del Pacto Verde Europeo, y desde la Comisión nos tomamos muy en serio cómo ayudar también a los Estados miembros a implementar ese triángulo importante. La competitividad, como dije antes, es uno de los objetivos de este mandato. El Pacto por una Industria Limpia es importantísimo, como también lo es la creación de un banco de descarbonización industrial que queremos poner en marcha el año que viene. Quiero señalar que la política sobre cómo acompañar a la industria en esa transición es fundamental y un pilar del Pacto Verde Europeo. El mecanismo de ajuste en fronteras lo que intenta hacer es que esos países que no tengan en marcha políticas climáticas suficientes paguen en la frontera la diferencia, lo que es muy importante para la industria europea; además, dicho sea de paso, con los coches chinos tenemos un ajuste en frontera acorde con la política comercial.

¿Es uniforme el crecimiento en todos los sectores? No lo es, pero creo que este debate —que estoy encantada de tener— va mucho más allá de lo que es el mercado de emisiones. Hay razones de sobrecapacidad, razones de modernización, razones de competencia a veces desleal y también razones de reorientación de los sectores. Respecto de la carga excesiva para el ciudadano, vamos a controlar que el 100% de lo que se recaude en el ETS vaya a políticas climáticas o a políticas sociales, no a costes administrativos, sino a inversiones, a medidas y a ayudas, y esto es importantísimo. Antes hablaba del 50% de reducción en los sectores del ETS, pero si cojo desde los años noventa y todas las emisiones —ya salgo ahora del ETS—, hablamos de un 37% de reducción de emisiones en todos los sectores en EU crecimiento del PIB europeo del 68%. Creo que está demostrado, y es un hecho, que se puede desligar las políticas modernas de sostenibilidad de las políticas de crecimiento industrial, no hay que olvidarlo, y sobre todo que cada sector tiene una situación muy distinta, y no es lo mismo fertilizantes que acerías, ni tampoco coches que industria de la construcción, ni el sector marítimo que el de los aviones; es algo obvio para ustedes, pero que creo importante mencionarlo.

En la ponencia anterior hablábamos de trenes y, según los datos europeos, España es uno de los cuatro países pioneros y más fuertes en política de trenes. ¿Hay que complementar políticas de inversiones? Absolutamente. En cuanto a los proyectos de captura, la Comisión tiene una política de fomento a los proyectos de captura, siendo muy cuidadosa en todo lo que pueden ser pérdidas, certificaciones y seguimiento, aunque luego deja que cada país elija las tecnologías que prefiera, pero como Unión Europea, el ETS incluye la captura ya desde hace años.

¿Es necesaria una mejora del fondo social? Sin duda se puede mejorar, pero es verdad que decidimos diseñar a propósito las grandes líneas y que luego cada país pueda adaptar el diseño como quiera. Es importante señalar que España recibe más de lo que contamina, por así decirlo, en ETS2; un poco más, no muchísimo, porque tiene muchas zonas rurales, y uno de los parámetros de diseño del fondo social ha sido

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 360

12 de junio de 2025

Pág. 20

la población en zonas rurales. Lo hacemos siendo demasiado estrictos, pero vamos a velar y a cuidar —y estamos discutiendo con todos los Estados miembros el diseño— que vaya a ciudadanos vulnerables. Por cierto, la primera vez que se definió en Europa pobreza en transporte fue en el Fondo Social para el Clima, y sabemos que es un problema que existe mucho antes que el sistema de emisiones y que, por desgracia, afecta por lo menos a cuarenta y cinco millones de europeos. En el Fondo Social para el Clima dejamos una estructura clara de qué se puede financiar, para lo que tenemos guías, algunas de las cuales las publicamos en noviembre del año pasado, y en mayo de este año también se han publicado sobre pobreza de transporte. Tenemos buenos ejemplos, como el de Castilla-La Mancha, que está ahí con un transporte a demanda, algo interesante y efectivo desde el punto de vista de coste. Por tanto, nos enfocamos —y vamos a ser estrictos— en que sean medidas que saquen de la trampa, por decirlo así, del consumo de combustibles sólidos, y puedo decir entre paréntesis que Europa pagó el año pasado 426 000 millones de euros de cuenta de combustibles fósiles. Por tanto, vamos a ser ágiles y flexibles en el cómo, pero estrictos en el objetivo, que es climático y dirigido a ciudadanos vulnerables.

Por último, quiero señalar que no creemos que el mercado se haya estancado, pero el mercado se regula, y si entran más renovables, los precios bajan. Esa es exactamente la razón del mercado. Si hay tecnologías que están descontaminando o industrias que reducen, ¿por qué someterlos a un precio excesivo cuando las emisiones están reduciéndose? Para nosotros no hay ningún signo de estancamiento, ya que ha habido una reducción de 15,5 hace dos años y 4,5 el último año.

Muchísimas gracias por sus preguntas.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias.

Señorías, ¿algún grupo quiere hacer un último comentario antes de despedir a nuestra compareciente? **(Denegaciones)**. ¿La presentación se puede remitir para...?

La señora **DIRECTORA DE MERCADOS DE CARBONO Y MOVILIDAD SOSTENIBLE, DG DE ACCIÓN POR EL CLIMA, COMISIÓN EUROPEA** (Yordi Aguirre): Voy a leerla porque he visto algún error pequeñito y se la mando.

La señora **PRESIDENTA**: Muy bien. Muchísimas gracias.

Se levanta la sesión.

**Eran las tres y once minutos de la tarde.**