

Transición Energética Justa para todos

Recomendaciones finales



Informe Nacional de España
Resultados de los diálogos sobre la transición energética con ciudadanos vulnerables y expertos

Septiembre 2022
www.fair-energy-transition.eu



AVISO LEGAL

Este informe nacional forma parte del proyecto "Transición Energética Justa para Todos (FETA)". FETA se basa en una investigación de grupos de discusión realizada en nueve países de Europa: Bélgica, Bulgaria, Dinamarca, Alemania, España, Francia, Italia, Países Bajos y Polonia. FETA cuenta con el apoyo de un consorcio de fundaciones compuesto por la Fondazione Cariplo, la Deutsche Bundesstiftung Umwelt, la Fundación IKEA, la Fundación Rey Balduino, la Stiftung Mercator, la Network of European Foundations y la Open Society Foundations. El proyecto está encabezado por la Fundación Rey Balduino y operado por ifok, Climate Outreach, el Centro de Política Europea y facilitadores y expertos en políticas de los países participantes. Los socios nacionales de FETA son Atanor y Levuur, ENEFFECT, Danish Board of Technology (DBT), ifok, Museo Nazionale della Scienza e della Tecnologia Leonardo da Vinci, Berenschot y la Universidad de Groningen, Missions Publiques, Fundación Polaca para la Eficiencia Energética (FEWE), Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud (ISTAS).

Si está interesado en una publicación de síntesis de todos los países y en más información sobre el proyecto y la metodología, consulte el sitio web de FETA: <https://fair-energy-transition.eu/what-vulnerable-people-have-to-say/>

Tabla de contenidos

1. Visión general sobre el proyecto, el proceso y la metodología

- 1.1 El proyecto FETA: justificación y objetivos
- 1.2 Proceso y metodología.
- 1.3 El proyecto FETA en España
 - 1.3.1 Los grupos focales
 - 1.3.2 Las personas (personajes)
 - 1.3.3 Las sesiones de expertos
 - 1.3.4 Los Foros de Transición energética justa (FEF)

2. Resultados

- 2.1 Las recomendaciones de los expertos
- 2.2 El trabajo de los FEF
 - 2.2.1 Recomendaciones finales

3. Agradecimientos

4. Anexos:

- a. Resultados de los FEF
- b. Desarrollo de los talleres

1. Visión general sobre el proyecto, el proceso y la metodología

1.1 El proyecto FETA: justificación y objetivos

El proyecto Fair Energy to All (FETA) (en español, “Energía Justa para todos”), surge en un contexto de crisis climática que está obligando a los países europeos a implementar políticas destinadas a la rápida reducción de sus emisiones de gases de efecto invernadero (GEIs). Pieza fundamental en este proceso es la profunda transformación del actual sistema energético, basado en el consumo de combustibles fósiles y por tanto uno de los principales generadores de emisiones.

La transición energética hacia un sistema descarbonizado tiene hondas e importantes implicaciones sociales y económicas que afectarán a la totalidad de la población, tanto a nivel cotidiano (costes de la electricidad, gas, transporte y productos de primera necesidad) como en el ámbito macroeconómico. Una adecuada gestión de esa transición, que prevea y subsane los desequilibrios en el reparto de esfuerzos que puedan producirse a lo largo de su desarrollo, es fundamental para reducir las actuales desigualdades y para evitar escenarios de tensión y conflictividad social que pongan en dificultades los esfuerzos para hacer frente al calentamiento global y a sus consecuencias. Por ello es de suma importancia tener en cuenta la opinión, las preocupaciones, las inquietudes y las propuestas de toda la sociedad. Esto resulta de especial relevancia en aquellos sectores sociales que, dada su situación socioeconómica, puedan verse afectados más negativamente por la aplicación de las políticas de transición energética; grupos que, además, debido a la compleja coyuntura por la que atraviesan sus vidas, suelen ser ignorados en las discusiones sobre la descarbonización del sistema energético y sus consecuencias para la ciudadanía.

FETA es una propuesta que ha puesto el foco en escuchar las preocupaciones e ideas de aquellas personas económica y socialmente desfavorecidas que no se escuchan en el debate actual. A partir de las vivencias de estas personas ha buscado adaptar soluciones concretas para ellas y junto a ellas. La idea ha sido identificar la mejor manera de que los costes y los beneficios de la transición energética se distribuyan equitativamente dentro de la sociedad, de modo que las políticas de la Unión Europea, y de cada uno sus estados miembros, no afecten negativamente a los hogares más pobres, combinando transición energética con justicia social.

Los principales objetivos del proyecto han sido:

- Comprender mejor las opiniones, los temores y las emociones de las personas vulnerables sobre la transición energética y sobre su impacto actual y potencial en sus condiciones de vida.
- Proporcionar información a los responsables políticos nacionales y europeos, a los investigadores y a las partes interesadas en el desarrollo de políticas de transición energética justas.

En el desarrollo del proyecto FETA han participado entidades de diferente tipo de nueve países europeos: Portugal, España, Francia, Italia, Bélgica, Países Bajos, Alemania, Dinamarca, Polonia y Bulgaria.

1.2. Proceso y metodología

Con el fin de alcanzar sus metas, el proyecto FETA ha sido estructurado en tres fases consecutivas:

Fase 1: Establecimiento de un diálogo con grupos de personas vulnerables o “grupos focales”. Se ha tratado de un proceso a nivel nacional cuyos resultados se han debatido posteriormente con personas expertas en materia de políticas energéticas en los campos de la vivienda y el transporte.

Fase 2: Las reflexiones de los diferentes debates nacionales se han complementado con las aportaciones de un grupo de trabajo europeo.

Fase 3: Las partes interesadas han elaborado recomendaciones políticas para una transición energética justa. Estas recomendaciones han sido sometidas a una segunda fase de participación ciudadana para su revisión y finalización. Los resultados finales se publicarán posteriormente a nivel nacional y en una síntesis para el ámbito europeo. Estos informes proporcionarán información sobre las posiciones de las personas vulnerables en la transición energética y sugerencias para el desarrollo de políticas de transición energética justas.

La formación de los “grupos focales” ha supuesto identificar y localizar a personas en situación de vulnerabilidad socioeconómica, así como lograr persuadir las para que participaran en el proceso de diálogo.

Una vez constituidos los grupos, durante la Fase 1 se les proporcionó una encuesta destinada a dibujar su perfil socioeconómico en términos de edad, género, origen, composición del hogar, menores a cargo, emplazamiento y régimen de uso de su vivienda, calidad del transporte público en el área en donde habitan, situación laboral, percepción de ayudas sociales y nivel educativo.

También durante esa fase inicial, como herramienta destinada a facilitar y estimular el debate, se presentaron a los grupos los denominados “Diarios energéticos”. Estos “diarios” consistían en un conjunto de supuestos de cómo podría ser la vida cotidiana en el futuro tras aplicar medidas para facilitar la transición energética.

A partir de las reacciones, observaciones, comentarios y opiniones expresados en el primer encuentro con los grupos focales se elaboraron dos tipos de materiales:

- La “Nota de síntesis”, que recoge un breve resumen de la sesión.
- Las “Personas” (o personajes), una serie de arquetipos confeccionados a partir de los perfiles de los integrantes de los grupos focales en los que se destacaban determinados rasgos y características sociales y económicas.

La nota de síntesis y las personas fueron facilitadas a los componentes de los grupos de expertos para que dispusiesen de una orientación a la hora de reflexionar sobre los colectivos más desfavorecidos en la búsqueda de recomendaciones políticas para el desarrollo de medidas concretas en materia de justicia energética.

La constitución de los grupos de “expertos en políticas” se realizó buscando a personas vinculadas a diferentes ámbitos relacionadas con la aplicación de medidas energéticas en los campos de la vivienda y el transporte. Su participación debía ser siempre a título individual y no como representantes de ninguna clase de organización o institución.

Durante las fases 2 y 3, fruto del diálogo y el trabajo con los expertos, se confeccionaron una serie de recomendaciones dirigidas a las autoridades competentes, para favorecer una transición energética que no olvidase a los elementos económicamente más vulnerables de la sociedad.

En la tercera fase del proyecto, se convocó de nuevo a los grupos focales para presentarles las recomendaciones de políticas elaboradas por los expertos. Esta segunda consulta pública fue denominada “Fair Energy Forum” (Foros de Transición Energética Justa).

Los foros han sido el espacio de análisis, discusión y definición final de las propuestas formuladas por los grupos de expertos. Sus resultados constituyen el núcleo de los diferentes informes nacionales, que servirán de base para la elaboración de un informe de síntesis que recopile las recomendaciones de los nueve países europeos adheridos

al proyecto. Estos informes serán trasladados a los responsables de la toma de decisiones en política de transición energética a nivel tanto nacional como de la Unión Europea.

1.3 El proyecto FETA en España

El socio nacional de FETA en España ha sido el Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud (ISTAS), organización se integrada a partir de 2022 en la Fundación 1 de Mayo.

1.3.1 Los grupos focales

Para desarrollar la Fase 1 del proyecto se constituyeron diez grupos focales que sumaron un total de 116 asistentes. Las reuniones con los grupos se celebraron entre el 27 de mayo de 2021 y el 11 de noviembre de 2021. Estos encuentros tuvieron lugar en nueve emplazamientos urbanos y en uno rural. Las ciudades en los que se llevaron a cabo fueron: Barcelona, Bilbao, Madrid, Puerto de Sagunto (Valencia) y Valencia. La reunión con el grupo focal del ámbito rural se celebró en la localidad de Tordesilos (Guadalajara).

Características de los integrantes de los grupos

A los participantes en los grupos se les entregó un cuestionario con la finalidad de obtener información sobre su situación socioeconómica. Las respuestas a esa encuesta ofrecen la siguiente imagen de conjunto:

- **Edad.** Los participantes pertenecían a un amplio rango de edades comprendidas entre los 18 y los 68 años, si bien la mayoría de ellos se situaban en el intervalo de 22 a 26 años.
- **Género.** La presencia de mujeres entre los asistentes fue mayoritaria, alcanzando el 65,5% frente a un 33,6 % de hombres. El 0,9% restante se manifestó como no binario.
- **Origen.** El 60,7% de los participantes fueron españoles, y un 39,3% migrantes.
- **Tipo y composición de los hogares.** La proporción de asistentes con hogares mono-parentales fue elevada, de un 43,5%. El número más frecuente de componentes de la unidad familiar (27,1%) era de tres miembros. En cuanto a la presencia de menores de edad la cantidad más habitual (38.6%) fue de dos niños en cada hogar.
- **Área en que vivían.** La zona en la que los componentes de los grupos focales desarrollaban su vida era mayoritariamente urbana (87%) siendo solo un 7% el

que habitaba en el medio rural. Un 6% de los asistentes señalaron vivir en áreas periurbanas.

- **Calidad del transporte público en el área de residencia.** El 44% de los integrantes de los grupos que contestaron a esta cuestión consideraba que era adecuado pero mejorable, y otro 44% que era suficiente para sus necesidades y las de su familia. El 12,1% restante lo consideraba pobre o inexistente.
- **Situación laboral.** La condición laboral predominante entre los componentes de los grupos focales era de desempleo, con un 64%. Un 9% de los asistentes estaban jubilados. Entre los que trabajaban, el 44,4% lo hacían en el sector servicios, el 37% en industria y construcción, y el 18,5% en la agricultura.
- **Nivel educativo.** El tipo de formación más habitual entre los participante fue la enseñanza secundaria, con un 51,8%. El 27,2% de los entrevistados declaró tener estudios primarios, y un 21,1%, formación universitaria.
- **Ayudas sociales.** El 60,6% de los participantes señaló que no recibía ningún tipo de ayuda social frente a un 39,4% que si percibía alguna clase de subsidio.
- **Situación de la vivienda.** La mayor parte de los componentes del grupo focal, el 56%, vivía en régimen de alquiler. Un 28,4% era propietario o vivía en casa de un familiar que si lo era. El restante 15,6% habitaba en viviendas sociales.

Una información más detallada sobre las respuestas al cuestionario se puede encontrar en el anexo b, “Información detallada sobre las características de los ciudadanos vulnerables participantes”, del presente documento.

Observaciones y reacciones registradas durante los talleres de los grupos focales

Las reuniones con los grupos focales consistieron en talleres en los que los asistentes eran interpelados, en base a un guión de partida, sobre el papel de la energía en los aspectos cotidianos de sus vidas, el cambio climático, la transición energética y el modo en que pensaban que ésta podía afectarles. Igualmente, se abordó con ellos la cuestión de la equidad y de la responsabilidad de asumir los costes de la transición energética. En los talleres se expuso un supuesto de cómo podría ser la vida en el futuro a partir de la aplicación de una serie de medidas que faciliten la transición energética, con el fin de estimular la reflexión y el debate. Las principales observaciones y reacciones recogidas, a nivel general, en estos talleres se recogen a continuación.

a) Nivel de concienciación y comprensión de los temas tratados.

- Existía la consciencia de que el cambio climático forma parte de las agendas políticas y mediáticas.
- Relacionaban el cambio climático con la energía, pero de una manera difusa, sin tener claras sus causas, alcance e impacto.
- Ignoraban el término “transición energética” así como que existiesen políticas sobre ella.

- El cambio climático no formaba parte de sus preocupaciones. Sus inquietudes son la falta de trabajo, el acceso a la vivienda y la competencia por el acceso a las ayudas sociales.

b) Temas clave surgidos durante los debates

- La libertad de elección sobre el uso de la energía, y la posibilidad de participación social, condicionadas por la falta de ingresos regulares.
- La dificultad de acceso a la vivienda, especialmente en las grandes ciudades.
- La desigualdad y la injusticia en la distribución de la riqueza y en el acceso a las oportunidades.
- La precariedad y la insuficiencia de las ayudas públicas.
- El racismo agudiza la desigualdad al acceso de empleo y vivienda.
- La frugalidad y la austeridad de sus vidas responde a cuestiones de subsistencia, no a preocupaciones medioambientales.
- La responsabilidad de la crisis climática le corresponde a las empresas: el impacto de los comportamientos individuales es mínimo.
- La precariedad no permite elegir el origen de la energía que consumen.
- La dependencia de los combustibles fósiles es especialmente relevante en el medio rural donde son necesarios para llevar a cabo las actividades productivas asociadas al sector primario.

c) Aspectos, no contemplados en el guión de partida, que surgieron durante los talleres

- Dignidad antes que ayudas. El reclamo mayoritario entre los participantes era disponer de mayores oportunidades para acceder a empleos y condiciones de vida dignos más que la obtención de subvenciones.
- Resignación sobre su actual situación.
- Cierta atracción por el discurso populista y mediático de la extrema derecha.
- Desconfianza en la clase política y en la Administración central.
- Cierta confianza en la Administración local, y especialmente en las ONGs.

d) Actitudes ante la equidad energética

- No esperaban justicia de la Transición Energética, puesto que no la encuentran en la sociedad en general.
- No podían pensar en la justicia climática de sus decisiones sobre sus partidas de gasto, puesto que estaban muy condicionados por la escasez de sus ingresos.
- Intentaban cubrir todas sus necesidades, sin lujos ni despilfarros, aunque no siempre era posible.
- Entendían que el cambio climático es fruto de un modo de vida despilfarrador de los ricos, y que los pobres nada podían hacer al respecto.

- Veían injusto que si, debido a las medidas de transición energética, ciertos productos se encareciesen continúen siendo accesibles para los ricos.
- Veían justo un impuesto que gravase el consumo excesivo de energía que recayese sobre los ricos.

e) Situación de los participantes con relación a la energía

- Parte de los asistentes se encontraba conectada ilegalmente al suministro eléctrico.
- Algunos de los asistentes tenían cubiertos sus costes energéticos, total o parcialmente, mediante ayudas sociales.
- En general, la energía era considerada como un producto más de la cesta de la compra, que trataba de ser cubierto por su presupuesto general y del que, según las circunstancias, se podían ver obligados a prescindir desplazado por otros gastos.
- Algunos participantes vivían en una habitación subarrendada, cuyo precio fijo incluía los costes energéticos. En estos casos era el subarrendador el que imponía restricciones al consumo según las circunstancias.
- En el caso de personas que habitaban en viviendas sociales, la entidad que las administraba les aconsejaba el ahorro energético.

f) Relación de los participantes con el consumo de energía

- Las mujeres son las que se ocupaban de gestionar el ahorro energético mediante su intervención en los hábitos cotidianos.
- Las personas jóvenes tenían una menor conciencia de la importancia de modificar sus hábitos domésticos para lograr un mayor ahorro de energía.
- Se observaba una falta de conciencia del papel real que la energía juega en sus vidas. Para la mayoría se trataba de un producto de consumo esencial más, pero de menor importancia que la alimentación, la vivienda o la salud.
- Se apreciaba una carencia de conciencia de la ubicuidad de los combustibles fósiles y sus derivados en sus vidas.
- En general, no percibían la conexión entre el uso intensivo de recursos para la producción de alimentos y el precio de los mismos.
- Del mismo modo, no percibían el alcance del potencial impacto de la transición energética sobre sus vidas.
- Su discurso en relación a la energía se limitaba a la frugalidad en el uso de la calefacción y de la electricidad.
- Desde su perspectiva, “transición justa” debería equivaler a que su estatus no empeorase.

- No se veían como afectados por la crisis ecológica y, en consecuencia, pensaban que se deben priorizar las actuaciones sobre las condiciones sociales antes que sobre aspectos ecológicos.
- Manifestaban su preocupación sobre que las medidas que se aplicasen para la transición energética afectasen negativamente al empleo.

Los “diarios energéticos”

En estos diarios imaginarios se describía como podría ser la vida cotidiana en el futuro de aplicarse una serie de medidas para lograr la transición energética, a través de breves historias narradas por sus protagonistas. Los “diarios energéticos” abordan fundamentalmente dos aspectos del día a día, el hogar y el transporte. En el ámbito del hogar señalan ítems como la modernización de los edificios para hacerlos energéticamente eficientes, el teletrabajo, las compras online, las instalaciones y equipos inteligentes, las comunidades energéticas, los cultivos hortícolas comunitarios, la impresión 3D y los equipamientos compartidos, o la carne cultivada en laboratorio. En la esfera del transporte, apuntan a la generalización de los vehículos eléctricos, el acceso universal al transporte público, el coche compartido, los desplazamientos en tren subvencionados, la erradicación de los vehículos de combustión de las ciudades, y la configuración urbana según el modelo de la ciudad de los 20 minutos (en la que los ciudadanos puedan cubrir la mayor parte de sus necesidades cotidianas con paseos a pie de 20 minutos). Las principales reacciones de los componentes de los grupos focales al contenido de estos diarios fueron:

- Falta de identificación con los protagonistas de las historias.
- Perciben estas narraciones en parte como una vuelta al pasado, como una marcha hacia atrás en el progreso, pero también como una contradicción entre llevar una “vida de ricos” en la que parece que no hace falta trabajar para tener tus necesidades cubiertas, a la vez que una “vida de pobres” con un consumo austero.
- Preocupación por el impacto sobre la pérdida de empleo que podría suponer la impresión 3D, el coche eléctrico y la carne artificial.
- Rechazo a las formas artificiales de producción de alimentos, entre otras cosas por la ruptura que supone del vínculo con la naturaleza.
- Aceptan la posibilidad de la producción vecinal de productos agrícolas pero dudan de su viabilidad.
- Acogida favorable de cualquier mejora en el transporte público.
- Falta de consciencia sobre las posibilidades de los modos de movilidad compartida.

En suma, aceptaban la inevitabilidad de un cambio del sistema energético pero subrayaban su sentimiento de exclusión del proceso.

¿Quién pagará la transición energética?

Una cuestión de especial importancia en los talleres fue la de la asunción de los costes de la descarbonización del sistema energético. Ante la pregunta “¿quién debe pagar la transición energética?”, las principales reacciones fueron:

- La transición la deben pagar las empresas y “los ricos”.
- El Estado debe garantizar que esta transformación no aumente las desigualdades y la exclusión social.
- Las medidas para la transición energética deben acompañarse de ayudas a las personas en situación de vulnerabilidad con el fin de evitar que queden excluidas.
- Para garantizar el acceso a una energía limpia y barata para todos, los gobiernos deberían ser los encargados de producirla al margen de las grandes empresas.

En el debate sobre esta cuestión, también se consideró la llegada de fondos de la Unión Europea destinados a la puesta en marcha de medidas de transición energética y su gestión por parte de la Administración. A este respecto, los componentes de los grupos focales reiteraron su desconfianza hacia las Instituciones Públicas, especialmente las correspondientes al nivel del Estado. Su confianza aumentaba según los administradores estaban más próximos a la ciudadanía, si bien la opinión más general es que deberían ser las ONGs las entidades más adecuadas para una gestión “no corrupta” de los fondos.

1.3.2 Las personas (personajes)

Las observaciones, comentarios y los resultados de los debates desarrollados en los 10 talleres de los grupos focales fueron recopilados en una “nota de síntesis”. Este material sirvió como información y material de reflexión para que los grupos de expertos pudieran debatir y formular propuestas de actuaciones en el ámbito de las políticas energéticas desde la perspectiva de la equidad y la justicia social. También fue utilizado, junto con los resultados de los cuestionarios a los participantes, como base para la construcción de cinco “Personas” (o Personajes); perfiles idealizados de individuos que reúnen conjuntos de características (no forzosamente mayoritarias) de los componentes de los grupos focales.

La confección de los personajes incluía la asignación a cada perfil de una serie de características sociales y económicas, y las respuestas a tres preguntas:

- ¿Qué piensa esta persona sobre la transición energética?
- ¿A qué tipos de desafíos se enfrenta esta persona en su vida cotidiana?
- ¿Qué necesita esta persona para que la transición energética sea justa?

La descripción del personaje se completó con la inserción de alguna de las opiniones u observaciones señaladas por los asistentes a los talleres de los grupos focales.

Se construyeron cinco personajes, tres mujeres y dos hombres. Cuatro de ellos pertenecientes al medio urbano y uno al medio rural. Los personajes se identificaron con los nombres de Osman, Almudena, Jorge, Antonia y Fatiha.

- **Osman**

Edad: 28 años.

Situación laboral: empleos precarios en la economía sumergida.

Lugar y forma de residencia: Zona urbana, como okupa.

Situación familiar: soltero, sin hijos/as.

“El estado y las ayudas tienen que entrar para que ese futuro sea accesible para todos”

¿Qué piensa esta persona sobre la transición energética?

Es necesaria. No hacer nada traerá más pobreza y más presión migratoria.

¿A qué tipos de desafíos se enfrenta esta persona en su vida cotidiana?

La falta de papeles (y de los derechos que dan los papeles), encontrar un trabajo decente, y el racismo.

¿Qué necesita esta persona para que la transición energética sea justa?

Que no incremente el coste de los bienes y servicios de primera necesidad que tiene que comprar.

- **Almudena**

Edad: 24 años.

Situación laboral: trabaja en el hogar.

Lugar y forma de residencia: zona urbana, en casa de sus padres.

Situación familiar: cuatro hijos/as pequeños/as.

“Estamos muy fuera: muchas dificultades para alquilar y para el trabajo. Nos dan migajas, pero no nos dan recursos para ser autónomos. A ver cuánto cuestan los paneles solares...si viene el gobierno y me pone un panel solar, ok”

¿Qué piensa esta persona sobre la transición energética?

Todas sus energías se concentran en superar el día a día.

¿A qué tipos de desafíos se enfrenta esta persona en su vida cotidiana?

Llegar a fin de mes, falta de trabajo y difícil acceso a la vivienda, y el racismo.

¿Qué necesita esta persona para que la transición energética sea justa?

Que no incremente la desigualdad, que no encarezca los productos básicos, y que no haga el trabajo más escaso.

- **Jorge**

Edad: 24 años.

Situación laboral: trabaja en su propia explotación agropecuaria.

Lugar y forma de residencia: zona rural de la España vaciada, alquiler.

“Un aumento del coste de la energía nos deja sin márgenes y los tractores no pueden ir a pedales. Al final tendremos que dejar de cultivar la tierra y cuidar ganado y veremos entonces quién vive en estos pueblos”

¿Qué piensa esta persona sobre la transición energética?

“No es que no sepa que hay cambio climático o que los pesticidas no son buenos, pero te da la sensación que somos los culpables cuando los que realmente consumen están en la ciudad. Aquí vienen los ecologistas a decirnos lo que tenemos que hacer, y no han visto una vaca en su vida”.

¿A qué tipos de desafíos se enfrenta esta persona en su vida cotidiana?

Falta de servicios públicos, distancia de los servicios esenciales y no esenciales, ingresos ajustados y una elevada dependencia de combustibles fósiles.

¿Qué necesita esta persona para que la transición energética sea justa?

Ayudas públicas para fomentar la agricultura ecológica y la ganadería extensiva, seguridad sobre la permanencia de las ayudas e inversiones en el pueblo.

- **Antonia**

Edad: 68 años.

Situación laboral: jubilada.

Lugar y forma de residencia: zona urbana, alquiler.

“Voy andando a todos lados. Prefiero consumir butano más que gas natural porque me permite controlar mejor lo que voy consumiendo”

¿Qué piensa esta persona sobre la transición energética?

Se hace demasiado poco. El precio recae en las personas que menos consumen

¿A qué tipos de desafíos se enfrenta esta persona en su vida cotidiana?

El coste del alquiler, y la contaminación urbana

¿Qué necesita esta persona para que la transición energética sea justa?

Tarifas de gas y electricidad accesibles, sobre todo para las personas que menos consumen, medidas para que el coste de la rehabilitación energética no recaiga en los inquilinos, y acotar espacios urbanos para la circulación de peatones y bicicletas.

- **Fatiha**

Edad: 34 años.

Lugar y forma de residencia: Zona urbana.

Situación familiar: casada, con tres hijos/as.

“España debería invertir más en energía solar porque es limpia y porque así a la larga bajarán las tarifas”

¿Qué piensa esta persona sobre la transición energética?

Es razonable que dejemos de depender de los combustibles fósiles. El precio no lo deberían pagar las personas con menos poder adquisitivo.

¿A qué tipos de desafíos se enfrenta esta persona en su vida cotidiana?

Mantener su empleo y a su familia.

¿Qué necesita esta persona para que la transición energética sea justa?

Tarifas energéticas y de transporte público accesibles.

Estos cinco personajes fueron presentados en la primera reunión del grupo de expertos y estuvieron presentes en sus reuniones de deliberación a través de carteles impresos colocados en lugares destacados dentro de las salas de trabajo. Se trató con ello de que los expertos convocados elaboraran recomendaciones políticas poniendo el foco en las necesidades energéticas de personas concretas.

1.3.3 Las sesiones de expertos

El grupo de expertos estuvo formado catorce personas vinculadas al tercer sector, al mundo académico y a la consultoría, cuyas trayectorias profesionales se encontraban relacionadas con políticas energéticas, sociales y de movilidad.

Se realizaron dos encuentros con el grupo de expertos, ambos en Madrid, los días 10 de febrero y 9 de marzo. Cada encuentro se estructuró en sesiones plenarios y en talleres de trabajo, uno sobre vivienda y otro sobre transporte.

Durante la primera de las reuniones se dio a conocer a los asistentes el proyecto FETA, se les trasladaron los resultados de los talleres de los grupos focales, y se analizó el panorama del estado de las actuales políticas y regulaciones establecidas en España en materia de vivienda y transporte, bajo los prismas de la transición y la pobreza energética, y la equidad social. Así mismo, se apuntaron posibles actuaciones e iniciativas que pudieran dar respuesta a la realidad energética de los grupos sociales económicamente más vulnerables.

En la segunda de las sesiones, se discutieron y formularon diferentes recomendaciones de políticas energéticas en los campos de la vivienda y del transporte que pudieran favorecer a los colectivos más empobrecidos. La cuestión de cómo comunicar las medidas propuestas a los grupos focales no pudo ser abordada debido a que los debates agotaron el tiempo de la reunión.

El grupo de expertos propuso 17 recomendaciones, 9 en el ámbito de la vivienda y 8 en el del transporte (la relación de las recomendaciones con su contenido detallado se pueden encontrar en el apartado 2.1 de este informe).

1.3.4 Los Foros de la Transición energética justa (Fair Energy Forum, FEF)

Fueron el espacio en el que miembros de algunos de los grupos focales analizaron, debatieron y jerarquizaron las recomendaciones políticas lanzadas por los expertos.

Convocar de nuevo a los 116 participantes en los 10 grupos focales iniciales resultaba logísticamente inasumible, por lo que se optó por restringir la convocatoria a un número de asistentes más reducido que pudiese hacer más fluido el debate.

Se celebraron dos Foros: uno en Madrid, el 6 de junio de 2022, con 15 participantes; y otro en Valencia, el 16 de junio de ese mismo año, que contó con 13 asistentes. Las recomendaciones finales surgidas de estos encuentros, junto con los comentarios dirigidos a los responsables de la toma de decisiones políticas para cada una de ellas, se muestran en el apartado 2.2 de este documento.

2. Resultados

2.1 Las recomendaciones de los expertos

El grupo de expertos propuso 17 recomendaciones políticas que deberían tenerse en consideración, por parte de las autoridades, en la implementación de medidas de transición energética para que éstas no afectasen negativamente a los ciudadanos en una situación social y económica precaria. Las propuestas se realizaron en los ámbitos de la vivienda (9 recomendaciones) y del transporte (8 recomendaciones), ordenándose consecutivamente de mayor a menor prioridad.

Recomendaciones en el ámbito de la vivienda

1. Sustituir el actual bono social por una tarifa social que incluya un consumo mínimo vital. La principal herramienta que se está utilizando en la actualidad para asistir a las personas en situación de pobreza energética es el bono social. Este sistema presenta una serie de inconvenientes que le restan eficacia en su fin asistencial y como mecanismo que contribuya a la transición energética: su solicitud implica unos trámites burocráticos complejos para las personas en riesgo de exclusión, la información para acceder a él resulta insuficiente, y no existe vinculación entre su asignación y la implementación de medidas de rehabilitación energética de los hogares. Se encuentra financiado por las empresas comercializadoras de la energía. Debería reconsiderarse el mecanismo de su financiación: que recaiga sobre todas las compañías de los tres segmentos del sistema eléctrico (generación, distribución, comercialización), que lo asuman los Presupuestos Generales del Estado (evitando así que las comercializadoras lo carguen en el resto de los usuarios), o que lo paguen las grandes compañías eléctricas a través de un recargo en el impuesto de sociedades. El bono social es una ayuda al pago de la energía, algo que ni siquiera es asumible por muchos hogares, por lo que se recomienda sustituirlo por una “tarifa social” que permitiría acceder a un mínimo vital de energía a coste cero para el beneficiario. También se plantea la posibilidad de vincular la aplicación de esta medida al diagnóstico energético de las viviendas con el fin de poder destinar también ayudas a la mejora de la eficiencia energética.

2. Aplicar a la electricidad un IVA superreducido del 4%. Dado que la energía es un bien básico se recomienda que se le aplique un IVA especial, superreducido, del 4%, atendiendo a su consideración como bien de primera necesidad.

3. Conceder el bono social eléctrico de manera automática, por criterios de renta. No todas las personas con derecho al bono social que padece su situación de pobreza energética llegan a solicitarlo, debido a falta de información, dificultades de acceso y complejidad burocrática. Se recomienda la automatización en la concesión de esta ayuda a partir de criterios de renta.

4. Las subvenciones para rehabilitación energética de viviendas que se concedan a los propietarios deben estar condicionadas a que no se aumente el precio del alquiler. La rehabilitación energética es una mejora que a menudo se repercute en el valor del inmueble. De esta forma se puede inducir una subida en los precios de venta y alquiler de las viviendas, que afecta más negativamente a las personas con rentas más bajas que, en general, no disponen de vivienda en propiedad. Para evitar esta situación los programas de rehabilitación deberían incluir cláusulas sociales que condicionen la concesión de subvenciones a que los propietarios limiten el precio de los alquileres, y que en caso de no respetarlas se vean en la obligación de devolver las ayudas.

5. El dinero que los ayuntamientos, y cualquier otro organismo público, se ahorren al mejorar su aislamiento térmico o por poner placas solares, se deberá destinar a ayudar a los colectivos en situación de pobreza energética. Las posibilidades de las personas pertenecientes a colectivos vulnerables para incorporar en sus hogares medidas de ahorro y eficiencia energética son muy limitadas. En este contexto, se plantea redirigir el dinero ahorrado en ayuntamientos y otras entidades públicas por la adopción de medidas de ahorro y eficiencia a ayudas a colectivos en situación de pobreza energética.

6. Adelantar y financiar al 100% las subvenciones a la rehabilitación energética para personas de colectivos vulnerables. Actualmente el fomento de las acciones de rehabilitación y eficiencia energética de las viviendas se realiza a través de subvenciones a una parte de la inversión realizada por los propietarios. Los hogares más vulnerables no suelen ser propietarios de las viviendas que habitan, y cuando lo son su nivel de renta es insuficiente para abordar ningún tipo de inversión. Se plantea que los colectivos vulnerables puedan acceder a la rehabilitación de sus viviendas sin necesidad de adelantar dinero y a un coste cero, asumiendo las administraciones el 100% de la financiación.

7. Crear comunidades energéticas de titularidad pública que ofrezcan energía gratuita a personas de los colectivos más vulnerables. La nueva figura de las Comunidades

Energéticas es un buen instrumento si se promueven con participación pública (por ejemplo, local) para ofrecer gratuitamente servicios energéticos a colectivos en situación de pobreza energética.

8. La Administración Pública debe hacer campañas de comunicación que informen sobre las medidas que existen para ahorrar energía y sobre las ayudas para reducir el coste de la factura de la electricidad y el gas. En relación a la comunicación de las medidas a las personas en situación de pobreza energética se plantea que hacen falta campañas potentes (en TV, radio...) sobre las medidas para paliar la pobreza que existen y sobre su acceso a ellas.

9. La Administración Pública debería abrir oficinas para el asesoramiento en materia energética a la ciudadanía, de atención presencial, en los barrios y con horario flexible. Estas oficinas podrían ser de dos tipos: unas más ligadas a servicios sociales, normalmente de tipo municipal, y otras más específicas de asesoramiento energético. Las agencias de energía podrían facilitar información y asesoramiento a otras entidades y servicios para que a su vez asesoren a las personas.

Recomendaciones en el ámbito del transporte

1. Las inversiones públicas en transporte deben dar preferencia a la mejora de las infraestructuras y servicios del transporte público, y a favorecer el transporte en bicicleta y a pie. En una sociedad en la que tiene un gran peso el vehículo privado para realizar desplazamientos a servicios básicos y hacia al trabajo o durante la jornada laboral, sobretodo, cuando nos referimos a los desplazamientos en zonas urbanas periféricas o al medio rural, el principal reto es disminuir la dependencia del vehículo privado¹ y, en consecuencia, evitar la exclusión social de quienes no disponen de acceso a él y/o para quienes su uso supone una merma significativa de su renta. Para lograr descarbonizar la sociedad y lograr una transición energética que no perjudique, y beneficie, a los grupos social y económicamente desfavorecidos, hay que trabajar con un claro objetivo de ofrecer más y mejores alternativas de movilidad al vehículo privado motorizado. Priorizando por este orden de más a menos inclusivo y sostenible los desplazamientos en los siguientes modos: andando, en bicicleta y patinete, en transporte público y en vehículo compartido

¹ Aunque la bicicleta, el patinete u otros modos de movilidad pueden ser también vehículos privados, con este término nos referimos a su acepción más comúnmente aceptada que abarca, principalmente a automóviles y motocicletas

2. Para las personas que viven o trabajan en las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE), que dependen de un vehículo privado contaminante para poder desplazarse o para realizar su trabajo, y cuyos ingresos no les alcanzan para cambiar a un vehículo no contaminante, facilitarles ayudas para que puedan hacer ese cambio. No toda la población que depende del vehículo privado y vive en una ZBE tiene la misma capacidad de sustituirlo por uno menos contaminante al que se le permita circular. En estas zonas también habitan personas cuyos hábitos de movilidad no son responsables de los elevados niveles de circulación y emisiones de estas áreas pero que si se ven afectadas por sus restricciones. Para evitar estas situaciones se propone el desarrollo de políticas activas de promoción de los desplazamientos activos (andando y en bicicleta), en transporte público o en vehículo compartido como parte del catálogo de soluciones eficaces para avanzar en la equidad social.

3. Las administraciones públicas deberían facilitar el acceso de la ciudadanía al transporte “a demanda”, brindando información a las personas usuarias por medios digitales y otros. El transporte a la demanda es crucial para el medio rural y de baja densidad, y su digitalización resulta imprescindible para conseguir que su despliegue sea efectivo. La medida debe afrontar la brecha digital que puede aparecer en colectivos con dificultades en el manejo de herramientas digitales, ya sea por falta de formación o por falta de recursos, o por ambas cosas. Este inconveniente es salvable a través de planes de formación digital gratuitos y la implantación de un servicio de atención al usuario a través de canales no digitales.

4. Las administraciones públicas deberían abrir oficinas para informar y facilitar el acceso a los abonos de transporte público que existan. Su cometido principal sería informar y facilitar los abonos de transporte público sociales que existan. Las tarifas sociales deben incluir la bonificación, además del transporte público al uso, de los servicios públicos de préstamo de bicicletas, y del car-sharing (flota de vehículos compartidos). Para simplificar y ampliar su utilidad debe implementarse un abono integrado que incorpore estas otras alternativas de movilidad. Su financiación podría realizarse en función del tamaño de la localidad. En el caso de las de menor tamaño, a través de un modelo de cofinanciación entre las Comunidades Autónomas, las Diputaciones provinciales y los Ayuntamientos. En los municipios de más de 50.000 habitantes debería correr por parte del Consistorio. La Administración competente deberá esforzarse en divulgar la existencia y modo de funcionamiento de estas entidades. Como posibles mecanismos de apoyo a la financiación de los modos de transporte sostenible y de los abonos sociales se apuntan: a través de la aprobación de una ley de financiación del transporte público, un Impuesto sobre la contaminación de los vehículos, el pago por aparcar en la vía pública, tasas por circular y aparcar bajo

el principio de quien contamina paga (pago por uso de la red viaria (euro-viñeta)), tasa en grandes aparcamientos (p.ej. en los centros comerciales que se pague la hora de estacionamiento) y la posibilidad de implantar peajes urbanos.

5. Creación de una tarjeta de transporte única válida para todos los modos y para cualquier lugar de la geografía nacional. Con el objetivo de que haya una mínima y garantizada tarificación social del transporte público y otros servicios de movilidad y que sea homogénea entre los diversos territorios de España y cuente con la financiación asegurada a cargo del estado. Es decir, se trata de que cualquier persona resida donde resida pueda beneficiarse de estas ayudas a diferencia de lo que ocurre ahora que hay una gran disparidad con grandes beneficios en algunas zonas y apenas nada en otras. Además el estado debe ofrecer la tecnología para adaptar y digitalizar todos los abonos de transporte, incluido los sociales.

6. Para que el Estado financie parte del transporte público de los Ayuntamientos éstos tendrían que demostrar que disponen de medidas de ayuda al transporte para la gente con menos ingresos. La Ley 2/2011 de economía sostenible liga la financiación del transporte público a que las entidades locales dispongan de dichos planes, pero no la condiciona la ejecución y evaluación de los mismos. Debería elaborarse una normativa que sí contemple estos condicionantes y que además obligue a que en esta planificación se incluyan aspectos para avanzar en la equidad social. Para la financiación de los Planes de Movilidad Sostenible se podrían utilizar fondos europeos para ampliar su alcance a los sectores más desfavorecidos.

7. Garantizar que las personas que viven en el medio rural dispongan de alternativas eficaces de transporte público recuperando y reforzando el transporte ferroviario y, en los lugares donde el tren no llega poniendo en marcha otros sistemas de transporte colectivo a la demanda. Para ello se debe organizar el territorio con una tupida red de transporte, suficiente y eficaz, basada en la combinación entre el ferrocarril y los servicios regulares de autobús como transporte estructurador y para la capilaridad la extensión de modalidades como el transporte a la demanda. Igualmente, se puede establecer un servicio de gestión y promoción del coche compartido. Es decir, tener una visión de conjunto de toda la cadena modal, planificando y gestionando de manera unificada y eficiente todos los servicios e infraestructuras de movilidad del territorio. Para ello, debería haber un ente de gestión única de toda la oferta de movilidad sostenible, como si se tratara de un consorcio de transporte urbano metropolitano, pero de ámbito provincial o autonómico. La financiación de esta medida correría a cargo de los Presupuestos Generales del Estado.

8. Dar ayudas para la reconversión de vehículos de combustión interna en vehículos eléctricos (“retrofit”), dando prioridad a las personas con menos ingresos. Para aquellas personas que no tienen capacidad de comprar un vehículo menos contaminante cero emisiones se podría realizar el reequipamiento o conversión de un vehículo de motor térmico en un vehículo eléctrico puro. Esta reconversión resulta mucho más barata que adquirir uno nuevo con lo que permite ampliar el parque de automóviles eléctricos y llegar a capas de la población con menos poder adquisitivo. Esta iniciativa debería contar con un respaldo legal y económico para que personas sin suficientes recursos para adquirir un vehículo eléctrico recibieran ayuda para hacer esta reconversión a sus vehículos.

2.2 El trabajo de los FEF

La principal tarea de los FEF fue obtener unas recomendaciones finales que reflejasen sus preocupaciones y cuyo desarrollo les protegiese, de la manera más amplia y eficaz, de los posibles efectos negativos que puedan resultar en la aplicación de medidas de transición energética. Para ello analizaron, discutieron y jerarquizaron las recomendaciones propuestas por el grupo de expertos, acompañándolas de comentarios que deberían ser considerados por los políticos a la hora de implementarlas.

2.2.1 Recomendaciones finales

Propuestas de políticas por orden de prioridad

Recomendaciones en el ámbito de la vivienda

1º) Sustituir el actual bono social por una tarifa social que incluya un consumo mínimo vital.

- Al aplicar esta recomendación, queremos que los políticos sepan que el consumo mínimo debe ser universal, definido, razonable, suficiente y adaptado al clima.
- Esta recomendación solo debe aplicarse si el coste de ese consumo mínimo no se cobra de otra manera en la misma factura.
- Al aplicar esta recomendación, es importante tener en cuenta que no debe burocratizarse el proceso de discriminación entre quién tiene derecho y quién no a esa tarifa social.

2º) Conceder el bono social eléctrico de manera automática, por criterios de renta.

- Esta recomendación solo debe aplicarse si se controla para evitar que personas con dinero, que saben cómo burlar la reglamentación, puedan acogerse a esta medida.
- Esta recomendación sólo es justa si no quedan excluidas las personas en situación irregular.
- Al aplicar esta recomendación, es importante tener en cuenta la situación de las personas que se ven forzadas a cobrar parte de su sueldo de manera irregular (en negro).

3º) Aplicar a la electricidad un IVA superreducido del 4%.

- Al aplicar esta medida queremos que los políticos sepan que solo debe hacerse a quién lo necesite. Las grandes industrias, si se les disminuye, aumentan ganancias porque no reducen los precios de sus productos.
- Al aplicar esta recomendación, es importante tener en cuenta que los pobres no se vean forzados a aumentar su consumo energético (en cuyo caso no tendría sentido).
- Al aplicar esta medida, queremos que los políticos sepan que no tiene sentido bajar de manera generalizada los impuestos porque luego el Estado no puede proporcionar ayudas a quienes más las necesitan.

4º) La Administración Pública debe hacer campañas de comunicación que informen sobre las medidas que existen para ahorrar energía y sobre las ayudas para reducir el coste de la factura de la electricidad y el gas.

- Esta recomendación solo debe aplicarse si se elimina la burocracia y se asegura que la comunicación llegue más a los colectivos vulnerables.
- Al aplicar esta recomendación, queremos que los políticos sepan que las campañas de comunicación las tienen que financiar la Industria.

5º) Adelantar y financiar al 100% las subvenciones a la rehabilitación energética para personas de colectivos vulnerables.

- Esta recomendación solo debe aplicarse si se define bien quienes son los colectivos vulnerables.
- Esta recomendación solo es justa si se establecen condiciones para evitar la especulación.

6º) Crear comunidades energéticas de titularidad pública que ofrezcan energía gratuita a personas de los colectivos más vulnerables.

- Esta recomendación solo debe aplicarse si se define bien quienes son los colectivos vulnerables.
- Al aplicar esta recomendación, es importante tener en cuenta que en los ámbitos pequeños se conoce la realidad de las necesidades de la comunidad.

7º) Las subvenciones para rehabilitación energética de viviendas que se concedan a los propietarios deben estar condicionadas a que no se aumente el precio del alquiler.

- Esta recomendación sólo es justa si existen mecanismos de control y sanción.

8º) El dinero que los ayuntamientos, y cualquier otro organismo público, se ahorren al mejorar su aislamiento térmico o por poner placas solares, se deberá destinar a ayudar a los colectivos en situación de pobreza energética.

- Esta recomendación solo debe aplicarse si se define bien quienes son los colectivos vulnerables.

9º) La Administración Pública debería abrir oficinas para el asesoramiento en materia energética a la ciudadanía, de atención presencial, en los barrios y con horario flexible.

- Esta recomendación solo debe aplicarse si no se burocratiza el proceso, la información es individualizada y existe flexibilidad de horarios.

Recomendaciones en el ámbito del transporte

1º) Las inversiones públicas en transporte deben dar preferencia a la mejora de las infraestructuras y servicios del transporte público, y a favorecer el transporte en bicicleta y a pie.

- Al aplicar esta recomendación, queremos que los políticos sepan que la eficiencia económica no debería primar sobre la cantidad y calidad del servicio.
- Al aplicar esta recomendación, es importante tener en cuenta que el servicio de bicicletas y de patinetes debería ser gratuito.
- Esta recomendación solo debe aplicarse si supone una mejora del transporte público en la ciudad y del servicio de trenes de cercanías.
- Esta recomendación solo es justa si se realiza más inversión en la España vaciada.

2º) Para las personas que viven o trabajan en las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE), que dependen de un vehículo privado contaminante para poder desplazarse o para realizar su trabajo, y cuyos ingresos no les alcanzan para cambiar a un vehículo no contaminante, facilitarles ayudas para que puedan hacer ese cambio.

- Al aplicar esta recomendación, queremos que los políticos sepan que es importante sacar el vehículo privado del centro de las ciudades.
- Esta recomendación solo es justa si se estudia cada caso en particular.

3º) Las administraciones públicas deberían facilitar el acceso de la ciudadanía al transporte “a demanda”, brindando información a las personas usuarias por medios digitales y otros.

- Al aplicar esta recomendación es importante tener en cuenta que debería haber servicios básicos a 15 minutos caminando en cualquier población, incluidos los pueblos, que deberían tener los servicios básicos garantizados.
- Esta recomendación solo es justa si se tiene en cuenta la brecha digital, que afecta a las personas más mayores, y a las que tienen menos recursos económicos y formativos.
- Al aplicar esta recomendación, queremos que los políticos sepan que hay que recuperar los servicios básicos en los lugares donde se han perdido, implementando medidas como los servicios itinerantes.

4º) Creación de una tarjeta de transporte única válida para todos los modos y para cualquier lugar de la geografía nacional.

- Esta recomendación sólo es justa si la tarifa de la tarjeta tiene en consideración el nivel de ingresos del usuario.
- Al aplicar esta recomendación, queremos que los políticos sepan que hay que acercar los centros de trabajo, de consumo, de ocio, a los lugares donde vive la gente, o condicionar su existencia a la disponibilidad de transporte público.
- Al aplicar esta recomendación, es importante tener en cuenta que se debería facilitar la movilidad de las personas vulnerables.

5º) Las administraciones públicas deberían abrir oficinas para informar y facilitar el acceso a los abonos de transporte público que existan.

- Al aplicar esta recomendación, queremos que los políticos sepan que hay que impulsar la humanización de la información.
- Esta recomendación solo es justa si hay una atención presencial para la población inmigrante o con dificultades culturales o económicas para acceder a un smartphone u otros medios digitales.

6º) Para que el Estado financie parte del transporte público de los Ayuntamientos éstos tendrían que demostrar que disponen de medidas de ayuda al transporte para la gente con menos ingresos.

- Al aplicar esta recomendación, queremos que los políticos sepan que consideramos una vergüenza que esta medida no exista.

7º) Garantizar que las personas que viven en el medio rural dispongan de alternativas eficaces de transporte público recuperando y reforzando el transporte ferroviario y, en los lugares donde el tren no llega poniendo en marcha otros sistemas de transporte colectivo a la demanda.

- Al aplicar esta recomendación, es importante tener en cuenta que se debería poner transporte público donde no lo hay e incrementar el servicio en donde ya existe.

8º) Dar ayudas para la reconversión de vehículos de combustión interna en vehículos eléctricos (“retrofit”), dando prioridad a las personas con menos ingresos.

- Al aplicar esta recomendación, es importante tener en cuenta que el coche eléctrico privado no es una buena opción: es muy caro, vas a pagar más electricidad por recargarlo, hay pocos puntos de recarga, por todo ello no es una opción que compense.
- Al aplicar esta recomendación, queremos que los políticos sepan que lo más importante es cambiar el coche (eléctrico o no) por el transporte público, y que no debería ser necesario en las grandes ciudades.
- Esta recomendación solo debe aplicarse en los casos en los que no hay más remedio que depender del vehículo privado.

3. Agradecimientos

La realización del proyecto FETA en España no habría sido posible sin la colaboración de numerosas personas comprometidas que han prestado su tiempo, sus conocimientos y su voluntad de trabajar conjuntamente por una transición energética justa.

Agradecemos la participación en su calidad de profesionales expertos a: Lourdes Benavides (OXFAM-Intermón), María Campuzano (Alianza contra la Pobreza Energética), Efraim Centeno (Cátedra de Pobreza Energética de la Universidad de Comillas), Luis Cuenca (Plataforma Cantabria por lo Público), Alba del Campo (Ayuntamiento de Cádiz), Laura Feijoo (ECO00), Cecilia Foronda (ECODES), Soledad Montero (Plataforma por un Nuevo Modelo Energético), Héctor Morán (Ministerio de Trabajo y Economía Social), Rosario Morillo (Gabinete Técnico Confederal de CCOO), Pau Noy (Fundació Mobilitat Sostenible), Yolanda Picazo (Asociación de Ciencias Ambientales), Pilar Vega (GEA 21, S.L.) y Albert Vilallonga (Centro de Referencia en Movilidad al trabajo ISTAS/CCOO).

Nuestro muy especial agradecimiento a Aldar, Melissa, Dolores Aurora, Ignacio, Anastasia, Alba Doris, Carmen, Lilian Patricia, Milton Jesús, Katherin, Adela, Olga, Carlos, Marilin, Mónica, Okee, José, David, Samuel y al resto de los 113 ciudadanos y ciudadanas con una situación económica precaria que asistieron a los talleres de los grupos focales y a los Foros, sin cuyas ganas de participar, sentirse escuchados y enfrentar con coraje e ilusión su difícilísimo día a día este proyecto no habría sido posible.

4. Anexos

a. Resultados de los FEF

Recomendaciones finales

Propuestas de políticas por orden de prioridad

Recomendaciones en el ámbito de la vivienda

1º) Sustituir el actual bono social por una tarifa social que incluya un consumo mínimo vital.

- Al aplicar esta recomendación, queremos que los políticos sepan que el consumo mínimo debe ser universal, definido, razonable, suficiente y adaptado al clima.
- Esta recomendación solo debe aplicarse si el coste de ese consumo mínimo no se cobra de otra manera en la misma factura.
- Al aplicar esta recomendación, es importante tener en cuenta que no debe burocratizarse el proceso de discriminación entre quién tiene derecho y quién no a esa tarifa social.

2º) Conceder el bono social eléctrico de manera automática, por criterios de renta.

- Esta recomendación solo debe aplicarse si se controla para evitar que personas con dinero, que saben cómo burlar la reglamentación, puedan acogerse a esta medida.
- Esta recomendación sólo es justa si no quedan excluidas las personas en situación irregular.
- Al aplicar esta recomendación, es importante tener en cuenta la situación de las personas que se ven forzadas a cobrar parte de su sueldo de manera irregular (en negro).

3º) Aplicar a la electricidad un IVA superreducido del 4%.

- Al aplicar esta medida queremos que los políticos sepan que solo debe hacerse a quién lo necesite. Las grandes industrias, si se les disminuye, aumentan ganancias porque no reducen los precios de sus productos.
- Al aplicar esta recomendación, es importante tener en cuenta que los pobres no se vean forzados a aumentar su consumo energético (en cuyo caso no tendría sentido).
- Al aplicar esta medida, queremos que los políticos sepan que no tiene sentido bajar de manera generalizada los impuestos porque luego el Estado no puede proporcionar ayudas a quienes más las necesitan.

4º) La Administración Pública debe hacer campañas de comunicación que informen sobre las medidas que existen para ahorrar energía y sobre las ayudas para reducir el coste de la factura de la electricidad y el gas.

- Esta recomendación solo debe aplicarse si se elimina la burocracia y se asegura que la comunicación llegue más a los colectivos vulnerables.
- Al aplicar esta recomendación, queremos que los políticos sepan que las campañas de comunicación las tienen que financiar la Industria.

5º) Adelantar y financiar al 100% las subvenciones a la rehabilitación energética para personas de colectivos vulnerables.

- Esta recomendación solo debe aplicarse si se define bien quienes son los colectivos vulnerables.
- Esta recomendación solo es justa si se establecen condiciones para evitar la especulación.

6º) Crear comunidades energéticas de titularidad pública que ofrezcan energía gratuita a personas de los colectivos más vulnerables.

- Esta recomendación solo debe aplicarse si se define bien quienes son los colectivos vulnerables.
- Al aplicar esta recomendación, es importante tener en cuenta que en los ámbitos pequeños se conoce la realidad de las necesidades de la comunidad.

7º) Las subvenciones para rehabilitación energética de viviendas que se concedan a los propietarios deben estar condicionadas a que no se aumente el precio del alquiler.

- Esta recomendación sólo es justa si existen mecanismos de control y sanción.

8º) El dinero que los ayuntamientos, y cualquier otro organismo público, se ahorren al mejorar su aislamiento térmico o por poner placas solares, se deberá destinar a ayudar a los colectivos en situación de pobreza energética.

- Esta recomendación solo debe aplicarse si se define bien quienes son los colectivos vulnerables.

9º) La Administración Pública debería abrir oficinas para el asesoramiento en materia energética a la ciudadanía, de atención presencial, en los barrios y con horario flexible.

- Esta recomendación solo debe aplicarse si no se burocratiza el proceso, la información es individualizada y existe flexibilidad de horarios.

Recomendaciones en el ámbito del transporte

1º) Las inversiones públicas en transporte deben dar preferencia a la mejora de las infraestructuras y servicios del transporte público, y a favorecer el transporte en bicicleta y a pie.

- Al aplicar esta recomendación, queremos que los políticos sepan que la eficiencia económica no debería primar sobre la cantidad y calidad del servicio.
- Al aplicar esta recomendación, es importante tener en cuenta que el servicio de bicicletas y de patinetes debería ser gratuito.
- Esta recomendación solo debe aplicarse si supone una mejora del transporte público en la ciudad y del servicio de trenes de cercanías.
- Esta recomendación solo es justa si se realiza más inversión en la España vaciada.

2º) Para las personas que viven o trabajan en las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE), que dependen de un vehículo privado contaminante para poder desplazarse o para realizar su trabajo, y cuyos ingresos no les alcanzan para cambiar a un vehículo no contaminante, facilitarles ayudas para que puedan hacer ese cambio.

- Al aplicar esta recomendación, queremos que los políticos sepan que es importante sacar el vehículo privado del centro de las ciudades.
- Esta recomendación solo es justa si se estudia cada caso en particular.

3º) Las administraciones públicas deberían facilitar el acceso de la ciudadanía al transporte “a demanda”, brindando información a las personas usuarias por medios digitales y otros.

- Al aplicar esta recomendación es importante tener en cuenta que debería haber servicios básicos a 15 minutos caminando en cualquier población, incluidos los pueblos, que deberían tener los servicios básicos garantizados.
- Esta recomendación solo es justa si se tiene en cuenta la brecha digital, que afecta a las personas más mayores, y a las que tienen menos recursos económicos y formativos.

- Al aplicar esta recomendación, queremos que los políticos sepan que hay que recuperar los servicios básicos en los lugares donde se han perdido, implementando medidas como los servicios itinerantes.

4º) Creación de una tarjeta de transporte única válida para todos los modos y para cualquier lugar de la geografía nacional.

- Esta recomendación sólo es justa si la tarifa de la tarjeta tiene en consideración el nivel de ingresos del usuario.
- Al aplicar esta recomendación, queremos que los políticos sepan que hay que acercar los centros de trabajo, de consumo, de ocio, a los lugares donde vive la gente, o condicionar su existencia a la disponibilidad de transporte público.
- Al aplicar esta recomendación, es importante tener en cuenta que se debería facilitar la movilidad de las personas vulnerables.

5º) Las administraciones públicas deberían abrir oficinas para informar y facilitar el acceso a los abonos de transporte público que existan.

- Al aplicar esta recomendación, queremos que los políticos sepan que hay que impulsar la humanización de la información.
- Esta recomendación solo es justa si hay una atención presencial para la población inmigrante o con dificultades culturales o económicas para acceder a un smartphone u otros medios digitales.

6º) Para que el Estado financie parte del transporte público de los Ayuntamientos éstos tendrían que demostrar que disponen de medidas de ayuda al transporte para la gente con menos ingresos.

- Al aplicar esta recomendación, queremos que los políticos sepan que consideramos una vergüenza que esta medida no exista.

7º) Garantizar que las personas que viven en el medio rural dispongan de alternativas eficaces de transporte público recuperando y reforzando el transporte ferroviario y, en los lugares donde el tren no llega poniendo en marcha otros sistemas de transporte colectivo a la demanda.

- Al aplicar esta recomendación, es importante tener en cuenta que se debería poner transporte público donde no lo hay e incrementar el servicio en donde ya existe.

8º) Dar ayudas para la reconversión de vehículos de combustión interna en vehículos eléctricos (“retrofit”), dando prioridad a las personas con menos ingresos.

- Al aplicar esta recomendación, es importante tener en cuenta que el coche eléctrico privado no es una buena opción: es muy caro, vas a pagar más electricidad por recargarlo, hay pocos puntos de recarga, por todo ello no es una opción que compense.
- Al aplicar esta recomendación, queremos que los políticos sepan que lo más importante es cambiar el coche (eléctrico o no) por el transporte público, y que no debería ser necesario en las grandes ciudades.
- Esta recomendación solo debe aplicarse en los casos en los que no hay más remedio que depender del vehículo privado.

b. Desarrollo de los talleres

Temas de mayor relevancia para los participantes durante el debate de las recomendaciones. Entre las cuestiones que más importaban a los participantes estaban:

- La necesidad de definir qué es una persona vulnerable.
- La preocupación de que quedaran fuera de la aplicación de las recomendaciones las personas en situación irregular o sin acceso a dispositivos electrónicos por razones culturales y económicas.
- Las dificultades de aplicación de las propuestas para aquellas personas que dependen de la economía sumergida para sobrevivir.
- La escasa especificidad y aplicabilidad de algunas recomendaciones, en especial algunas relacionadas con la movilidad.
- La capacidad de los poderes públicos para poner en práctica las recomendaciones y garantizar que lleguen realmente a la población objetivo.

Relevancia del tema de la equidad y como fue discutido

- La cuestión de la equidad es muy relevante para los asistentes al Foro, estando estrechamente ligada a una de las cuestiones más importantes en el debate de

las recomendaciones, la de la definición de personas/colectivo vulnerable, y si han de ser objeto de políticas particulares.

- Hay una preocupación importante sobre si la rebaja del IVA de la energía puede suponer una disminución de las ayudas del Estado y sus instituciones a los más pobres. También sobre el efecto que en las arcas públicas pudiese tener un

consumo mínimo vital universal de energía. Son conscientes de que el actual Estado del Bienestar (o lo que más se parece a él) debe mantenerse a partir de los impuestos.

- Creen que quiénes mayores ingresos tengan deben ser quiénes más paguen, tanto en el caso de los impuestos como en el del consumo de energía.
- Señalan como injusto que las recomendaciones hagan recaer el peso de las medidas de una Transición Energética Justa en las administraciones públicas, y no en las grandes empresas e industrias.
- No les parece admisible la situación de inequidad en la que se encuentran las personas que residen en poblaciones pequeñas en cuanto al transporte público en términos de frecuencia y calidad, y a unos servicios básicos que evite la necesidad de ciertos desplazamientos.
- Entienden como excluyentes las situaciones en las que la movilidad requiere del uso del vehículo privado, pues discrimina a las personas para poder ejercer el derecho a la movilidad para llegar al lugar de trabajo e incluso para conseguir un empleo.
- Respecto a las soluciones que apuntan a la digitalización para mejorar el acceso a los servicios (aunque sean gratuitos) valoran que es injusta porque deja fuera a quienes por formación, cultura o falta de recursos económicos no pueden acceder a medios telemáticos.
- En general entienden que viven en una sociedad injusta en la que no todo el mundo tiene las mismas oportunidades. Destacan la idea de que justicia es que todos y todas tengan cubiertas sus necesidades básicas y acceso a las medidas que permitan aumentar su eficiencia y ahorro energético en el hogar (adquisición de electrodomésticos más eficientes, rehabilitación energética de las viviendas).
- La reflexión sobre la igualdad les conduce a pensar que es muy difícil alcanzar una sociedad plenamente justa en la que todos y todas estén conformes con su situación.
- Muchos creen que para buscar el bien de la comunidad en su conjunto se necesitan medidas de discriminación positiva hacia los más pobres, aunque pueden no ser justas para otros sectores sociales, que ejerzan de contrapeso y compensación. Algunos, la minoría, aprecian el valor de medidas dirigidas a la totalidad de la población.

Retroalimentación: la opinión de los participantes sobre el Foro. Con el fin de conocer el parecer de los asistentes a los Foros de la Transición Energética Justa sobre los contenidos, objetivos y desarrollo de las sesiones, se les entregó un cuestionario para cumplimentar de forma anónima. En él debían indicar que elementos destacarían como más negativos y como más positivos.

El 75% de los participantes (21 respuestas) señaló que no hubo nada que le hubiese disgustado del Foro. El resto señaló los siguientes aspectos con los que se encontraron a disgusto:

- Impuntualidad y tiempo de duración del Foro: 7% (2 respuestas). La falta de puntualidad de los participantes acortó el tiempo real de duración del Foro, que si bien se alargó varios minutos más allá de su hora de finalización prevista, resultó insuficiente para algunos de los asistentes.
- Actitud intransigente de algunos participantes durante el debate: 7% (2 respuestas). Hubo participantes que en ciertos momentos del debate manifestaron actitudes xenófobas culpabilizando a la migración de situaciones personales de precariedad.
- Recomendaciones en materia de transporte: 7% (2 respuestas). Una parte de los asistentes expresan que no estaban en absoluto de acuerdo con las propuestas de los expertos.
- Falta de ambición de las recomendaciones: 4% (1 respuesta).

Lo que sí les gusto durante el Foro:

El 39% de los participantes (11 respuestas) indicó que le había gustado todo del Foro (acogida, dinámica, recomendaciones, debate y gestión). El resto fue algo más específico, destacando los siguientes puntos positivos:

- Oportunidad para expresar y compartir experiencias y opiniones: 32% (9 respuestas).
- Las recomendaciones en general: 7% (2 respuestas).
- Las recomendaciones en materia de eficiencia energética para la vivienda: 7% (2 respuestas).
- La adquisición de conocimientos sobre la transición energética: 4% (1 respuesta).
- La dinámica y contenido temático del Foro: 4% (1 respuesta).
- El trato recibido: 4% (1 respuesta).
- La claridad e implicación de los facilitadores: 4% (1 respuesta).

Comunicar las recomendaciones a las personas en situación de vulnerabilidad socioeconómica. En los Foros se destinó un tiempo para abordar la cuestión de cómo transmitir la información sobre las propuestas de políticas. Así, se interpeló a los participantes sobre como comunicarían a sus iguales el porqué consideraban justas las recomendaciones que habían priorizado. Destacaron la importancia de comunicar los esfuerzos que se estaban realizando para que la transición energética fuera justa. Ello derivó en un debate sobre el concepto de justicia. El tema de la equidad, su relevancia

y como se debatió ya se ha comentado en el primer apartado de este resumen. En cuanto a la comunicación de las recomendaciones se puede decir que el lenguaje que en general utilizarían no difería mucho del utilizado en los debates. Se trata de un lenguaje directo que apela a las experiencias personales y en el que no destacan ni palabras ni expresiones de moda. Se observa un esfuerzo más o menos grande, según el nivel cultural del hablante, por expresarse de modo formal y correcto evitando el uso del argot o de expresiones malsonantes. Cuando se les pregunta por como comunicarían a sus familiares y amigos las conclusiones del Foro no indican la necesidad de cambiar su registro a uno más informal.

En cuanto al relato o los argumentos, sucede algo parecido. En ocasiones tratarían de explicar ciertas recomendaciones utilizando comparaciones sin tener suficiente información, o suficientemente contrastada para ello. Por ejemplo, participantes residentes en Valencia se quejaban de la frecuencia del servicio y de las tarifas de los abonos del transporte público comparándola con la de Madrid, en donde suponen que la situación es mejor en base a suposiciones.

Percepción de los facilitadores sobre la satisfacción de los participantes con el proceso general de participación y su papel en él. Como se mencionó anteriormente, el Foro de realizó en dos localizaciones distintas (Madrid y Valencia) con dos grupos diferentes. Si bien los componentes de los grupos tenían numerosos rasgos comunes, los grupos tuvieron un comportamiento diferente. El grupo de Madrid resultó ser menos dinámico y entusiasta que el de Valencia. Quizá en ello influyera el hecho de que en Madrid se registraron tensiones internas como consecuencia de comentarios de tipo xenófobo que, si bien fueron reconducidos por los facilitadores, posiblemente lastraron su proactividad. En Valencia, en cambio, se logró una buena sintonía entre los participantes, lo que agilizó los debates y la búsqueda de conclusiones. A pesar de todo, en ambos casos, se observó un gran interés de los asistentes a las reuniones por expresar sus opiniones, e incluso un cierto orgullo y satisfacción (más acentuado en Valencia que en Madrid) por disponer de la oportunidad y el espacio para expresar sus problemas comunes y compartir experiencias, dudas y expectativas.

A pesar de los esfuerzos realizados, no todos los miembros de los grupos participaron de igual manera. Factores como el dominio del idioma, la trayectoria vital y cultural, la personalidad o posible timidez pudieron influir en el número y extensión de las intervenciones. Se logró evitar que las personas más asertivas monopolizaran el uso de la palabra. No se recibieron quejas de las personas que no intervinieron o lo hicieron de forma puntual. La percepción en general es que los asistentes al Foro quedaron satisfechos de su participación en los debates y discusiones.

De los grupos focales al Foro de la Transición energética justa: evolución de la actitud de los participantes sobre el desarrollo del proyecto FETA y sobre la transición energética. Con relación al proceso del FETA, en general, la gente mantenía una actitud muy positiva hacia el debate en grupo. Su confianza en el proyecto había aumentado, si cabe, el que se les volviese a contactar les proporcionó sensación de continuidad y cierta “vinculación”. Respecto a la transición energética, se mostraban más orientados, bien porque ya habían comprendido su papel en el proyecto, bien porque la participación en los grupos les había despertado la atención.

Los participantes en general siguen apreciando que no tiene apenas margen para reducir sus consumos energéticos. Durante los meses transcurridos el Gobierno ha adoptado medidas destinadas a la lucha contra la pobreza energética. Tienen mayores expectativas de que las medidas de las autoridades contribuyan a garantizarles el acceso a la energía y el transporte público.

La presencia de la guerra de Ucrania en los debates. El conflicto bélico desencadenado por la Federación Rusa con la invasión de Ucrania en febrero de 2022, y su continuidad hasta la fecha actual, ha supuesto una enorme conmoción a nivel global, con crecientes consecuencias sobre el mercado de la energía y la economía en general. A pesar de ello, este tema no afloró durante las discusiones que se desarrollaron en el Foro de la Transición energética justa. Este hecho vendría a subrayar la situación de precariedad económica de los participantes, en la que la preocupación por cubrir sus necesidades más básicas desborda cualquier otra inquietud sobre el contexto internacional.