

# **ESTRATEGIA LOCAL ANTE EL CAMBIO CLIMÁTICO**

## **DE LA CIUDAD DE SEVILLA**

Sevilla, 5 de enero de 2005

# INDICE

## 1.ANTECEDENTES.

1.a. La situación global.

1.b. La perspectiva local.

## 2.LOS SECTORES DIFUSOS, LA ACCIÓN LOCAL.

2.a. El Sector transporte, hacia una movilidad urbana energéticamente más eficiente.

2.b. Los sectores residencial, comercial e institucional una apuesta por la eficiencia energética y la gestión sostenible de los recursos.

2.c. La gestión de los residuos, gestión eficiente y reducción de las emisiones.

## 3. EL PAPEL DEL AYUNTAMIENTO DE SEVILLA EN LA LUCHA CONTRA EL CAMBIO CLIMÁTICO.

## 4. PROCEDIMIENTO DE APROBACIÓN DE LA ESTRATEGIA ANTE EL CAMBIO CLIMÁTICO DE LA CIUDAD DE SEVILLA.

## **1.ANTECEDENTES.**

Hoy resulta evidente el gran efecto que causa la acción humana sobre la biosfera. Los sistemas socioeconómicos humanos de corte productivista funcionan bajo la falsa premisa de la disponibilidad inagotable de recursos naturales procedentes del mundo natural, considerados como bienes libres ilimitados, y la capacidad infinita de éste para absorber los residuos. Pero, cada día que pasa, es también más evidente que esos preceptos no se corresponden con la realidad física del Planeta Tierra.

La huella ecológica, debida al consumo de los sistemas humanos, se sitúa ya un 20 % por encima de la capacidad terrestre para satisfacer esos consumos de manera sostenible en el tiempo. Ese déficit ecológico es más preocupante aún si se tiene en cuenta que los países más desarrollados son los grandes responsables de esa situación, pues éstos poseen huellas ecológicas que rebasan ampliamente su propia disponibilidad de territorio.

Por todo ello, y ya desde hace unos años, la sostenibilidad está siendo objetivo de importancia primordial a nivel mundial y, derivado de ello, las estrategias que en todos los frentes pugnan por corregir la actual situación y reconducir dinámicas instaladas que gozan aún de un alto nivel de inercia.

No obstante, hoy por hoy, disfrutamos de una ventaja fundamental: el conocimiento que poseemos de nuestra realidad y los medios con que contamos para corregir la actual situación. Ese anhelo se manifiesta de forma integral en ese concepto de sostenibilidad.

Así, existe hoy evidencia científica de la modificación bastante previsible de ciertos parámetros climáticos por causa antrópica. Es decir, el humano está siendo capaz de modificar los equilibrios climáticos, fundamentalmente debido al consumo excesivo de energía de origen fósil. Sólo la posibilidad de ese horizonte de cambio global, independientemente de las posibilidades de predicción de sus efectos concretos, causa un profundo desasosiego. La idea fundamental de partida es considerar al cambio climático como el producto de una acción humana que desequilibra al sistema natural, induciendo, en su caso, cambios en los equilibrios climáticos que inundan el futuro de incertidumbre.

Esa es la razón fundamental de que, más recientemente, se estén concretando el desarrollo de nuevas estrategias para luchar contra ese Cambio Climático, que es, sin duda, uno de los problemas ambientales que, a nivel mundial, más preocupa por sus previsibles consecuencias para el normal funcionamiento y desarrollo de los sistemas humanos.

### **1.a. La situación global.**

El Panel Intergubernamental para el Cambio Climático mantiene que en los últimos 100 años la temperatura media del hemisferio Norte ha aumentado, incrementándose paralelamente la acumulación en la atmósfera del CO<sub>2</sub> a causa del aumento de la quema de combustibles fósiles y la degradación o eliminación de las áreas boscosas. Pero hay que insistir en que la contaminación que provoca el cambio climático es, ante todo, producto de un funcionamiento sistémico descontextualizado del mundo físico, dado que no respeta ni observa ninguna de las leyes que rigen los procesos naturales.

El Protocolo de Kioto fue el primer gran hito global formalmente iniciador de una respuesta internacional y que compromete a las partes firmantes a reducir las emisiones de seis gases responsables del efecto invernadero en un porcentaje determinado (5,2% de reducción con respecto a los niveles de 1990). Hay que subrayar, no obstante, que este porcentaje fue calificado por muchos como un acuerdo de mínimos, insuficiente para detener el proceso de cambio climático global. Aún así, el Protocolo de Kioto es un acuerdo internacional de trascendencia incuestionable y es lícito utilizarlo como puerta de entrada de cuantas medidas deban aplicarse en este ámbito.

Como es sabido, la UE ha hecho del cumplimiento del protocolo uno de sus objetivos de política ambiental global, siendo internacionalmente su principal valedora. De hecho, la transposición de la Directiva 2003/87/CE del Parlamento y del Consejo Europeo, establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero ( Real Decreto Ley 5/2004, de 27 de agosto, B.O.E. núm.208, de 28.8.2004 ). Esta Directiva que vino a modificar la Directiva 96/61/CE, es el medio con el que la Unión Europea se ha dotado en el marco del Programa Europeo de Cambio Climático con el fin de definir y preparar políticas y medidas comunes a escala comunitaria que se concretaron con la

ratificación, por su parte, del Protocolo de Kioto en 2002. Así, la Unión Europea se compromete a reducir globalmente las emisiones de CO<sub>2</sub> hasta 2012 en un 8% con respecto a los niveles de 1990. España se comprometió en 1998 a no aumentar sus emisiones en más de un 15% respecto a las de 1990.

El Protocolo de Kioto establece una serie de instrumentos para lograr sus objetivos, estos mecanismos de flexibilidad son tres, en esta ocasión se viene a introducir el de comercio de emisiones, los relacionados con los proyectos de tecnología limpia en terceros países serán implementados en su momento.

El Gobierno del Estado ha transpuesto la Directiva de Comercio de Derechos de Emisión y ha establecido un Plan de Asignación de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero, a través del Real Decreto Ley 5/2004, de 27 de agosto, que se completa con el Real Decreto 1866/2004, de 6 de septiembre, estableciéndose así el marco operativo legal en el nivel estatal.

Esta norma, que crea un mercado nuevo, presenta interesantes retos en los sectores empresariales, financieros y jurídicos, además deberá ser interpretada desde las perspectivas más variadas: fiscal, comercial, organizativa y técnica. Se ha suscitado, en la mayoría de las compañías afectadas, el estudio y la previsión de las medidas para reducir estas emisiones, para que sea posible poner en marcha una estrategia integral que lleve consigo una reducción y desarrolle un sistema de seguimiento, notificación y verificación que asegure que las emisiones notificadas por la instalación pueda participar en el comercio de emisiones.

Por otro lado, la realidad Española es bastante preocupante puesto que las emisiones de efecto invernadero han aumentado en un 38% entre 1990 y 2002. Esta cifra duplica con creces el compromiso el Gobierno ante la UE, situado en un incremento del 15%. Cuando el 1 de enero de 2005 entre en vigor la Directiva, y hasta el 2007, se estará en el primer periodo de aplicación, donde el sector energético – centrales termoeléctricas y refino de petróleo -, jugarán un papel esencial.

El Plan de Asignación de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero, para el periodo 2005-2007 fija un reparto de emisiones entre los sectores incluidos en el ámbito de aplicación del Real Decreto Ley 5/2004, de 27 de agosto, y los no incluidos en él, que

representan, respectivamente, un 40% y un 60%. Por ello, el Plan de Asignación también plantea una serie de medidas de carácter adicional para los sectores no incluidos en el Plan y que se han venido en denominar “sectores difusos” en los que se incluyen sectores tan importantes como la movilidad y el transporte o el residencial, comercial e institucional.

### **1.b. La perspectiva local.**

Pero esas evidencias y medidas globales deben estar acompañadas por una decidida actuación local, cercana, que se articule a través de una serie de medidas a esa escala y que ayuden a evitar y paliar las graves consecuencias que nuestro modelo de vida provoca sobre los equilibrios climáticos.

En ese sentido, el Ayuntamiento de Sevilla ya adquirió unos compromisos iniciales con la firma de la Carta de Aalborg, lo que implica un compromiso serio con los principios y criterios de la sostenibilidad. Este compromiso se ha ido concretando y ampliando en los últimos años con iniciativas como la puesta en marcha del Consejo Local Sectorial del Medio Ambiente y de Sostenibilidad y la Agencia Local de la Energía de Sevilla, la implementación de la Agenda Local 21, actuaciones sostenibles en el ámbito de los residuos urbanos y el ciclo integral del agua, o la introducción de nuevos criterios para impulsar una movilidad urbana más sostenible.

Como no puede ser de otra forma, la lucha contra el Cambio Climático es un elemento esencial de ese compromiso, más amplio, que constituye la sostenibilidad urbana y a ello ha de dedicarse una buena parte del esfuerzo. La participación en la Red Nacional y Europea de “Ayuntamientos por el Clima”, a través del Programa Ciudad 21 de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, viene también a cimentar el posicionamiento de la Corporación Local en cuanto a su implicación en esta lucha contra el cambio climático, reforzando la incorporación de nuevas medidas de eficiencia energética y uso de las energías limpias, y ello con el interés de seguir fomentando la sensibilización de todos los actores implicados.

Todas estas actuaciones colocan a la ciudad de Sevilla en una línea de mejora continua en sus procesos y de los recursos de los que

depende, siguiendo la máxima piensa globalmente, actúa localmente. Se están introduciendo nuevos criterios y estructuras de gestión municipal, se han elaborado y aprobado importantes documentos, normativas, que están sirviendo de modelo para otras administraciones locales a nivel nacional e internacional. La aprobación de la Ley 57/2003 de Medidas de Modernización del Gobierno Local apuesta por una actualización de las estructuras y líneas de acción municipales e introduce nuevos criterios para la mejora de la gestión de los recursos a nivel local. Esa modernización, posible ahora, será una herramienta fundamental aportando un marco de actuación administrativa adaptada a unos nuevos retos que son globales y que deberán ser abordados de manera horizontal.

Ejemplo de este nuevo marco de actuación horizontal en la administración local es la Ordenanza para la Gestión Local de la Energía de Sevilla que ya está dando sus primeros frutos, tanto a través del Plan de Optimización Energética Municipal y el Proyecto Sevilla Ciudad Solar, como por la introducción de criterios energéticos en las licencias urbanísticas; todas ellas medidas incluidas en la ejecución del II Plan Energético de Sevilla 2002-2006. La puesta en marcha de una serie de bonificaciones fiscales en cuatro impuestos municipales (Impuesto de Bienes Inmuebles, Impuesto de Actividades Económicas, Impuesto de Construcciones, Instalaciones y Obras, y el Impuesto de Tracción Mecánica de Vehículos) representa, así mismo, una apuesta por medidas horizontales a través de una política fiscal municipal que promueve la lucha contra el cambio climático a nivel local.

También caminan en esa misma línea los procesos de planificación general de la ciudad de la que son ejemplos patentes el nuevo Plan General de Ordenación Urbana, así como la elaboración y ejecución del Plan Estratégico Sevilla 2010 que incluyen o contendrán en su seno criterios, líneas estratégicas y determinaciones bien directamente referentes al Cambio Climático y la sostenibilidad o que son reflejo concreto de estas ideas.

Al mismo tiempo se avanza en la coordinación de las empresas municipales a través de una estructura que promueve un fortalecimiento de las estrategias contra el cambio climático desarrolladas en materia de transporte público, gestión de recursos, ciclo integral del agua y edificación. Desde el ámbito de la movilidad urbana, gestión del tráfico y del transporte, se implementan nuevas

líneas de acción basadas en criterios más sostenibles. Igualmente se fortalece la prevención y la calidad ambiental, que aunque con su problemática urbana, mantiene una situación estable de contaminación atmosférica.

Pese a lo ya comentado, es necesario insistir en que se está aún en el inicio de un largo proceso que no por difícil es menos urgente de cumplir cuanto antes. Se está avanzando claramente en la adopción de medidas iniciales que intentan acoger medidas de ejecución que tendrán, previsiblemente mayor efecto real sobre los niveles de emisión y sobre el manejo responsable de los recursos naturales. Por ello, se considera esencial la puesta en marcha de esta estrategia a nivel local que viene a jugar un doble papel:

- Por un lado, aporta un marco y un contexto de actuación común en todas las áreas de actuación municipal, es decir, a partir de la aprobación y adopción de esta estrategia todos estos ámbitos de actuación local dispondrán de un ámbito de sostenibilidad articulado y conectado a nivel local, por lo que disfrutarán de un campo de juego preciso y conciso.
- Por otro lado, es una herramienta básica para la coordinación de actuaciones a todos los niveles, que deberán estar impregnadas ya de la idea de la sostenibilidad como nuevo paradigma de actuación.

## **2. LOS SECTORES DIFUSOS Y LA ACCIÓN LOCAL.**

Como se afirmó anteriormente, existen una serie de sectores difusos no considerados en la Directiva 2003/87/CE, para los que el Plan Nacional de Asignaciones plantea medidas adicionales que conduzcan a una reducción total de las emisiones de CO<sub>2</sub> eq por valor aproximado a 52 Mt en 2005-2007, además de asegurar el cumplimiento de las medidas previstas en la Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética en España 2004-2012 (E4), que permitan una mayor reducción de los consumos energéticos. Un Plan de Acción 2004-2007 fijará las líneas fundamentales a desarrollar para implementar la Estrategia y conseguir los objetivos fijados a nivel nacional. La previsión fijada es que este Plan de Acción de la E4 aborde a corto plazo una serie de medidas que se habrán de

implementar en los tres niveles administrativos: estatal, autonómico y local.

Todo ello con el fin de garantizar el suministro de energía en un escenario que se mueve entre un alto grado de dependencia exterior y la necesidad de ser más eficientes en la utilización de los recursos energéticos disponibles, y esto fomentando el equilibrio ambiental y un progreso económico más sostenible.

El incremento constante de las emisiones de CO<sub>2</sub> por parte del transporte, de la gestión de los residuos y de los sectores residencial, comercial e institucional es una realidad.

Cambios en nuestro modelo fiscal, con un equilibrado sistema de bonificaciones a nivel local, y la participación en los sistemas de retribución de fuentes de energía renovables son ya una realidad, muchos de ellos introducidos por el Plan de Fomento de la Energías Renovables 2000-2010 y sus posteriores actualizaciones, ya que la retribución por kilovatio hora generado con fuentes renovables, ha contribuido a internalizar los beneficios ambientales de la electricidad verde.

Se impulsan en el Plan de Asignación medidas horizontales para los sectores no cubiertos por la directiva, relacionadas con el reforzamiento de un sistema fiscal que contribuya a lograr los objetivos de Kioto, que se traducen básicamente en la introducción de bonificaciones en el ámbito del Impuesto de Actividades Económicas, Impuesto de Bienes Inmuebles y del Impuesto de Sociedades, principalmente. Sin embargo no se podrá aplazar un nuevo posicionamiento respecto a la utilización de la fiscalidad como instrumento de mejora del medio ambiente y en concreto en la reducción de emisiones de los sectores no cubiertos por la Directiva 2003/87/CE.

En relación con los sectores con más incidencia, el del transporte y los sectores residencial, comercial e institucional, la previsión de actuaciones necesarias necesita una fuerte implicación de los niveles administrativos autonómico y sobre todo local. Ya que una parte importante de las emisiones tienen el carácter de urbanas, en la actualidad el 75% de la población española vive en núcleos urbanos y, a corto plazo, esta previsto que esta cifra se eleve entre un 5 ó un 10%.

## **2.a. El Sector transporte, hacia una movilidad urbana energéticamente más eficiente.**

El servicio de transporte es básico para nuestro modelo de vida, ya que es un sector que los ciudadanos utilizan para satisfacer sus necesidades de movilidad vinculadas a aspectos básicos de su existencia relacionados con el trabajo, el ocio, los servicios y las compras. Por ello es esencial armonizar las necesidades de movilidad y accesibilidad con una reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero en el transporte, en la movilidad urbana buscando el punto óptimo entre la eficiencia energética y la satisfacción de una demanda de movilidad más sostenible. Ello implica la necesidad actual de integrar como una variable esencial del sector transporte las consideraciones relacionadas con el cambio climático y la reducción de los gases de efecto invernadero, y todo ello, sin reducir nuestro actual nivel de confort, apostando por un consumo energético responsable.

En relación con la movilidad urbana subrayar que desde 1988 se ha duplicado el transporte de viajeros y ha aumentado en un 25% el de mercancías. Más del 50% de las emisiones de gases de efecto invernadero relacionadas con el transporte se realizan en áreas urbanas sujetas a elevados niveles de congestión, aumentando no solo el consumo energético, sino también la intensidad energética. El sector transporte consume hoy el 36% de la energía final a nivel estatal, con una dependencia del 99% de derivados del petróleo. Existen previsiones muy preocupantes que sitúan al sector transporte como el de mayor crecimiento relacionado con el consumo energético, con un 4,2% de media anual entre 2000 y 2012. En Sevilla existe una dependencia de productos derivados del petróleo de cerca del 70 %, la mayor parte vinculado la movilidad urbana.

Es conveniente por tanto, que desde la autoridad local se apueste, con el apoyo de los otros niveles administrativos: estatal y autonómico, por poner en marcha un conjunto de medidas que refuercen la corresponsabilidad local en la reducción de los gases de efecto invernadero provenientes de la movilidad urbana. No se tendrá que trabajar tanto en ahorrar combustible fósil, sino que el crecimiento del consumo de este se contenga y no sea tan rápido.

Para todo ello, se tendrán que implementar una serie de medidas relacionadas no solo con el cambio modal (planes de movilidad urbana, planes de transportes de empresas, mejora de los medios colectivos de transporte, etc.), sino también a través de un uso más eficiente del transporte (mejor gestión de las infraestructuras, de las flotas, conducción eficiente y más sostenible, etc.), y sobre todo mejorando la eficiencia energética de los vehículos y promoviendo el uso de combustibles alternativos (incrementando el uso de biocarburantes y otros combustibles más eficientes, mejorando tecnológicamente los vehículos, etc) o fomentando la intermodalidad, transfiriendo parte del incremento de la demanda de transporte desde modos intensivos en el uso de la energía y en la producción de gases de efecto invernadero a los que lo son menos. Para ello habrá de jerarquizarse el elenco de preferencias en los modos de transporte, fomentando los medios más acordes con esta estrategia (el colectivo y los no motorizados) y dificultando el uso de los que lo son menos, esencialmente el transporte privado motorizado.

Desde el punto de vista de las actuaciones en entornos urbanos, en este punto la Administración Local tiene un papel fundamental, a corto plazo será necesaria una mayor implicación de ésta introduciendo medidas que faciliten:

- La ejecución de los planes de movilidad urbana, mejorando la gestión del tráfico en entornos congestionados, introduciendo peajes urbanos o reduciendo el acceso a centros urbanos.
- La limitación y la reducción el aparcamiento en superficie y reforzando la aplicación de tarifas disuasorias.
- La Implementación los planes de transporte público/privado a los puestos de trabajo.
- La consolidación las redes de transporte público (metro, metro-tren, metro-centro).
- La promoción y el fomento de los sistemas no motorizados de transporte –Proyecto Sevilla a Píe e implantación generalizada de infraestructura para la bicicleta –
- La Coordinación y el diseño de la logística del transporte de mercancías en la ciudad.

A nivel urbano será conveniente disponer de un elenco de normas que, de forma coordinada, ayuden a gestionar con criterios sostenibles la demanda de movilidad, a través de una regulación más restrictiva de la carga y descarga, el tráfico y el estacionamiento de vehículos privados en el centro y las zonas

saturadas de la ciudad, la reducción de la velocidad del transporte urbano a nivel global (establecimiento de zonas 30), y la potenciación de la velocidad comercial del transporte público y finalmente la consideración de las necesidades de movilidad en los nuevos desarrollos urbanísticos.

Por último, será imposible alcanzar objetivos ambiciosos de movilidad más sostenible si las políticas de movilidad pura no se incardinan con las medidas urbanísticas y de diseño del modelo de ciudad. El concepto central de esta coordinación es el de accesibilidad mediante la creación de cercanía y proximidad. Ello se conseguiría mediante dos elementos principales: la urbanización compacta (aunque no macizada) y la diversidad de usos urbanos.

En este sentido, el concepto de “barrio – ciudad”, utilizado como uno de los ejes centrales del discurso presente en el nuevo Plan General, incluye definitivamente estas ideas, apostando por modelos de ciudad mediterránea.

Sólo así, y siempre desde la actuación urbanística concreta, se conseguiría “ahorrar” en las necesidades de movilidad motorizada de la población, haciendo bueno en este sector el concepto de ahorro presente como criterio general de las políticas de sostenibilidad. Así, por tanto, la creación de cercanía y accesibilidad es sinónimo de ahorro en el sector de la movilidad.

## **2.b. Los sectores residencial, comercial e institucional una apuesta por la eficiencia energética y la gestión sostenible de los recursos.**

La Directiva 2002/91/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de diciembre de 2002, relativa a la eficiencia energética de los edificios, introduce de forma acertada unos criterios que, en fase de diseño, contribuirán a implementar unos requisitos mínimos de eficiencia energética en los edificios, acompañado ello, de una apuesta decidida por informar de la eficiencia energética del edificio a su comprador o usuario. El Código Técnico de la Edificación, que se aprobará en cumplimiento de la Ley para la Ordenación de la Edificación, Ley 38/1999 de 5 de noviembre, así como la actualización del Reglamento de instalaciones térmicas de edificios (RITE), contribuirá a corto plazo a mejorar la eficiencia energética de los nuevos edificios y de parte del parque ya existente.

La larga vida de los edificios y sus instalaciones fijas, su elevado número y dispersión, y sus consumos, relativamente pequeños, hace que la rentabilidad económica de las medidas técnicas dirigidas al ahorro de los edificios existentes sea baja y de difícil implantación (fachadas y cubiertas, instalaciones de climatización, calderas, lámparas de bajo consumo, electrodomésticos, cocina, etc.). Al mismo tiempo, se observan ya cambios de tendencias relacionados con la adquisición de aparatos eléctricos de las clases más eficientes, calificados como A o B.

No solo es importante en estos sectores la configuración sostenible de las nuevas urbanizaciones y sus edificaciones, sino también la eficiencia en los consumos energéticos de las instalaciones de los edificios y de los diferentes servicios, en relación con los consumos continuados como la iluminación, la climatización, la producción de agua caliente sanitaria, o los relacionados con el equipamiento de los hogares y del sector terciario: cocina, electrodomésticos y ofimática principalmente.

El consumo de energía del sector de la edificación fue en el año 2000 de 14,5 Mtep, 8,9 Mtep relacionado con el consumo residencial y 5,6 Mtep vinculado al terciario. El fuerte aumento de las dotaciones de las viviendas y los niveles de confort y el uso intensivo de climatización, ponen de relieve un incremento del consumo energético en estos sectores, crecimiento que parece que será constante en los próximos años.

La actuación decidida desde la Administración Local, potenciará por un lado, la elaboración de normas que favorezcan la implantación de medidas que hagan a los edificios energéticamente más eficientes, y por otro, la introducción paulatina de nuevos criterios de consumo energético responsable, vinculado con las nuevas viviendas e incluso con el parque de viviendas existentes, de igual modo aplicable al sector terciario. La introducción de la energía solar térmica para agua caliente sanitaria de uso directo como instalación obligatoria, debe dar paso a su utilización en procesos de precalentamiento de agua para electrodomésticos, como ya se utiliza en aplicaciones industriales. La apuesta por la energía solar fotovoltaica contribuirá también a una generación distribuida de la energía eléctrica y a una producción de electricidad verde que ayudará a mejorar la situación energética global de la cesta energética.

La calificación y la certificación energética de los edificios contribuirá a centrar el papel de los edificios y del sector terciario en su contribución a la lucha contra el cambio climático a nivel local.

## **2.c. La gestión de los residuos, gestión eficiente y reducción de las emisiones.**

El Plan Nacional de Residuos Urbanos 2000-2008 promueve, entre sus objetivos, la estabilización de la producción de residuos urbanos, implantando la recogida selectiva, reduciendo, recuperando, reutilizando y reciclando los residuos de envases, así como valorizando la materia orgánica de los residuos urbanos. La previsión existente es que del 2005 al 2007 las emisiones serán un 55% superiores a las de 1990, pese a que se prevé que, para el 2010, las emisiones deberán estar un 24% por debajo de la referencia de 1990.

El elenco normativo que vertebra la reducción de las emisiones de los residuos tiene, como punto de referencia, la Directiva 1999/31/CE y el Real Decreto 1481/2001, de 27 de diciembre, que promueven la correcta gestión de los residuos en su fase previa a la llegada al vertedero. Otras normas jurídicas también son de aplicación como la Ley 11/1997 de 24 de abril, de Envases y Residuos de Envases; la Ley 10/1998, de 21 de abril, de Residuos y el Real Decreto 782/1998, de 30 de abril por el que se aprueba el Reglamento de la Ley 11/1998.

No obstante, queda un importante trabajo de rediseño de los sistemas de recogida y gestión de los residuos urbanos, buscando la consecución de los mayores porcentajes posibles de recuperación de residuos.

Al mismo tiempo, tampoco aquí debe olvidarse que el ahorro debe tener un papel fundamental en la racionalización de los consumos incidiendo en la responsabilidad que conlleva el mismo acto de consumir.

### **3. EL PAPEL DEL AYUNTAMIENTO DE SEVILLA EN LA LUCHA CONTRA EL CAMBIO CLIMÁTICO.**

Las administraciones locales actualmente ofrecen a los ciudadanos más del 35% de los servicios que reciben por parte de las distintas administraciones públicas y cada día más estos demandan de sus municipios una mayor implicación en los problemas que a diferentes escalas se puedan presentar y que inciden directamente en su calidad de vida.

La alta calidad de vida que puede ofrecer la ciudad de Sevilla es uno de sus principales atractivos y un valor irrenunciable que hay que consolidar a corto, medio y largo plazo. La ciudad debe ser un espacio una ciudad vivida y disfrutada por todos sus vecinos y por aquellos que se sienten atraídos por su climatología, estilo de vida, patrimonio y vitalidad.

La lucha contra el cambio climático ya no es una cuestión de otros, por lo que también las ciudades, y en concreto la ciudad de Sevilla, tienen que jugar un papel esencial en la puesta en marcha de una serie de medidas, o la consolidación de las ya iniciadas, que fijen el camino adecuado para reducir las emisiones de los gases de efecto invernadero y que contribuyen a empeorar nuestra situación de calidad ambiental a nivel local y que incide como contribución alícuota a nivel global.

La Junta de Andalucía, a través del Acuerdo de 3 de septiembre de 2002 de su Consejo de Gobierno, aprobó la adopción de una estrategia autonómica ante el cambio climático, articulada como un plan de choque urgente compuesto con medidas concretas para reducir las emisiones desde cada uno de los ámbitos competenciales de sus Consejerías. La Comunidad Autónoma contará con el interés y la cooperación del Ayuntamiento de Sevilla en la consecución de los objetivos marcados en esta Estrategia Autonómica a través del Programa Ciudad 21 y de todas las medidas a su alcance.

#### **4. PROCEDIMIENTO DE APROBACIÓN DE LA ESTRATEGIA LOCAL ANTE EL CAMBIO CLIMÁTICO DE LA CIUDAD DE SEVILLA.**

La Estrategia Local ante el Cambio Climático de la ciudad de Sevilla es un documento administrativo de coordinación y cooperación estratégica, aprobado por el Alcalde en el ejercicio de sus funciones, según el artículo 124.1 de la Ley 57/2003, de Modernización del Gobierno Local, que como establece el apartado c) del mismo, el Alcalde en el ejercicio de sus funciones podrá establecer directrices generales para la acción de gobierno municipal, asegurando su continuidad por los medios más adecuados, además el apartado k) refuerza su capacidad para reforzar las estructuras administrativas municipales de carácter ejecutivo, sin perjuicio de las competencias atribuidas al Pleno en materia de organización municipal, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 123 1. c) de la Ley 57/2003.

Por otro lado, la Ley 30/1992, de Administraciones Públicas y Procedimiento Administrativo Común, recoge en su artículo 21 la competencia para dictar circulares administrativas y ordenes de servicio que vinculan a todos los miembros de la organización administrativa municipal.

Elaborado el documento por la Delegación de Medio Ambiente en el ejercicio de sus funciones delegadas, el mismo dota al Ayuntamiento de Sevilla de un instrumento adecuado para consolidar, coordinar e impulsar una serie de actuaciones relacionadas con la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero a la atmósfera. En la que intervienen la mayoría de las Delegaciones, empresas y organismos municipales.

Fases del proceso:

1. La Delegación de Medio Ambiente elabora el Documento Base de la Estrategia, lo somete a la consideración del Consejo Local del Medio Ambiente y la Sostenibilidad, ( sesión celebrada el 21 de diciembre de 2004 ).

2. Se constituye un Comité de Expertos universitarios que acompañará y evaluará el desarrollo de la Estrategia durante su implementación.
3. Se creará antes de su aprobación definitiva una mesa de trabajo donde se integrarán todos los agentes económicos, sociales y ambientales de la ciudad con el fin de elaborar un texto definitivo de la Estrategia.
4. La Estrategia Local ante el Cambio Climático, es aprobada por el Alcalde, a través de una Directriz de Acción de Gobierno, según competencia recogida en el artículo 124 de la Ley de Medidas de Modernización del Gobierno Local. Dicha Directriz de Acción de Gobierno será presentada a la Junta de Gobierno Local para su conocimiento y apoyo en la acción colegiada de colaboración en la dirección política municipal.