

Recensiones

AAVV, “Energía y ciudades”, Club Español de la Energía, Madrid, 2017, 400 págs.

Los datos demográficos son abrumadores y este libro los recoge en su inicio, en páginas 54 y 55: en Europa el 70 por ciento de los ciudadanos viven en áreas urbanas (y en ellas se genera, dicho sea de paso, un porcentaje del PIB aún superior, el 85). En España las cifras de población resultan análogas, aunque todavía estamos por debajo: somos 46,4 millones de personas y 24,4 de ellas (algo más de la mitad) habitan en municipios de más de 50.000 almas. No sólo eso: 9 millones se reúnen en las 10 ciudades más pobladas. Siempre, por supuesto, en cifras aproximadas y que cambian cada día.

La vida en las concentraciones urbanas no se explica sin el constante e intenso consumo de energía. Pensemos en la jornada de uno cualquiera de nosotros. Para empezar, pone fin al sueño mediante un aparato despertador, se asea con agua a buena temperatura y desayuna tras haber calentado un café o un té y, pongamos, algo de pan. Luego va a su trabajo, ya sea en su coche o en transporte público, para lo cual sigue gastando energía. Una vez llegado a su puesto, lo primero que hace es encender la luz y el ordenador (y la calefacción en invierno o el aire acondicionado en verano). Si tiene que ir al banco a sacar dinero del cajero automático, vuelve a poner en marcha mecanismos electrónicos. Al regresar a casa -donde le espera el refrigerador de los alimentos-, enciende la televisión o la radio. Y así sin cesar un solo minuto. Ya sea, así pues, en edificaciones (bien el hogar o el centro de trabajo) o en transporte (a la hora de ir y de volver), de cada uno de los urbanitas se puede predicar que responden -respondemos- a la noción de *homo energeticus*. Y creciente: la *digitalización* -el rasgo mayor de nuestra era- consiste en esencia en la electrificación de cada vez más actividades, con el correlativo incremento del consumo de energía. En la actualidad, los habitantes de ciudades representamos aproximadamente el 70 por ciento del gasto total, que es una cifra muy superior al 50 por ciento que, en términos de prorrata estricta, nos tocaría.

A esos datos tan concluyentes se suma el hecho, igualmente notorio, de que no podemos seguir empleando como fuente primaria los combustibles fósiles (sobre todo, los hidrocarburos líquidos), porque, en primer y no único lugar, medioambientalmente la cosa no da más de sí: el *cambio climático* es una realidad y una realidad dramática contra la que hay que luchar. Estamos en la época de la llamada *transición energética* -otra noción que explica el momento en que vivimos-, que inevitablemente nos tomará su tiempo, porque las inversiones a emprender no son precisamente pe-

queñas. Y, en el ínterin, el empeño mayor debe ser reducir el gasto: *ahorro y eficiencia* es el cuarto de los conceptos a manejar y, por supuesto, a aplicar.

El Club Español de la Energía ha tenido la buena idea de recoger toda la información disponible en un libro interdisciplinar (los componentes jurídicos existen porque hay normas por doquier, pero no son los más importantes) que responde al título “Energía y ciudades” y que, a la hora de estudiar los consumos (y de proponer medidas para aminorarlos), se estructura sobre la base de la división entre las dos cosas que se han indicado más arriba: edificación por un lado y transporte por otro. En el bien entendido de que lo primero está cada vez más electrificado y, por el contrario, lo segundo sigue siendo en buena medida el reino de los derivados del petróleo. Ni que decir tiene que eso no es neutral desde el punto de vista de las emisiones y los números no pueden resultar más ilustrativos. Si medimos el consumo de las ciudades (que es, se insiste, el 70 por ciento del total nacional, siempre en números redondos) en millones de toneladas equivalentes de petróleo (Mtep), de los que en España se han consumido 123,5 en 2016, último año concluido, resulta que la edificación (incluyendo los sectores residencial, comercial y de oficinas) se ha llevado un 30 por ciento, pero -punto crucial- ha sido responsable sólo del 8 por ciento de las emisiones directas de gases de efecto invernadero. En el caso del transporte todo es mucho peor: el 40 por ciento del gasto nacional -o sea, sólo un poco más- y sin embargo el 25 por ciento de las emisiones, es decir, el triple y largo. El cotejo de las proporciones arroja un resultado que se comenta por sí mismo: la transición energética a un mundo *verde* tiene en el transporte la asignatura pendiente. Y sobre todo por cierto en el transporte por carretera, que representa a su vez unos cuatro quintos (o incluso algo más) de la demanda total de la energía del transporte.

El libro que estamos glosando, en el que han participado más de 100 autores, casi todos ellos provenientes del mundo de la empresa, cuenta con 400 páginas repletas de información (y también, se insiste, de propuestas). Consta de cinco Capítulos. El Primero, “Las ciudades: una gran oportunidad para lograr un sistema energético más sostenible”, páginas 53 a 98, disecciona la situación (y los problemas) dedicando atención diferenciada a la calidad del aire, el cambio climático y la contaminación acústica. El Capítulo Segundo, “¿Quién fija las reglas del juego en las ciudades? El marco internacional, europeo y de las Administraciones locales”, páginas 99 a 168, consiste sobre todo en una exposición de las iniciativas municipales que se han adoptado para mejorar la sostenibilidad urbana. El Capítulo Tercero, “¿Cómo se consume la energía en las ciudades españolas?”, páginas 169 a 243, es el cráter del libro. Se han seleccionado 109 de ellas y, siempre con la diferenciación entre edificación y transporte, se procede a un estudio cuantificado que desciende al mínimo detalle, clasificándolas según tamaño, densidad, renta por hogar y tipo de clima. Los Capítulos Cuarto, “El transporte en las ciudades: hacia una movilidad urbana eficiente”,

páginas 243 a 322, y Quinto, “Hacia una edificación sostenible”, páginas 323 a 429, consisten fundamentalmente en un catálogo de propuestas relativas a ambos ámbitos, con un extraordinario grado de concreción. Mención especial en lo concerniente al transporte, merece, como es lógico, lo relativo a los coches con tecnologías eléctricas e híbridos, “Medidas y políticas para el fomento del vehículo altamente eficiente” y lo mismo para “el transporte público colectivo”.

El Derecho Administrativo -el Derecho Administrativo elaborado entre 1890 y 1930 en Toulouse por HAURIOU y en Burdeos por DUGUIT, para entendernos- es hijo de esos dos fenómenos -en realidad, uno sólo- que conocemos como urbanización e industrialización, que tuvieron lugar en muchos sitios de Europa (y de América del Norte) a lo largo del siglo XIX, sobre todo en la segunda mitad, y en las primeras décadas del siglo XX, y en España, como siempre ha sucedido, un poco más tarde (y, claro está, sin alcanzar a todas las zonas en el mismo grado). Fue a partir de entonces cuando, como consecuencia de las migraciones, la sociedad dejó de ser esencialmente agraria y las reglas del derecho civil -incluidas las de orden medioambiental, que entendían que el problema estaba sólo en las *inmisiones* que podría sufrir una propiedad desde la colindante inmediata- se quedaron muy cortas. Como si esa fuese en las ciudades la única fuente de preocupaciones.

Ahora estamos en otro de esos momentos, por así decir, de paso a un tiempo enteramente nuevo: no una época de cambio, sino un cambio de época. A los juristas nos cuesta mucho salir de la madriguera: nuestros despachos parecen actuar en lo intelectual como verdaderos zulos, por mucho ordenador que tengamos encendido y muy jóvenes que algunos sean según los datos, a veces engañosos, que figuran en el Documento Nacional de Identidad. Si queremos ser mejores juristas -no sólo en relación con el Derecho de la Energía, sino también del urbanismo, del medio ambiente y del transporte, que son materias que en cierto sentido ya no constituyen sino meras derivadas de lo energético- tenemos que abrir nuestras mentalidades. Este libro (donde, por supuesto, las referencias a la metafísica de los conceptos jurídicos no se prodigan precisamente) es de esos que nos puede ayudar de verdad. Casi más por lo que en él está ausente (ese tipo de discursos, casi siempre no ya inútiles sino incluso mentalmente perturbadores) que por lo que positivamente contiene, con ser esto mucho.

Antonio Jiménez-Blanco Carrillo de Albornoz

Catedrático de Derecho Administrativo.

Universidad Politécnica de Madrid.