

Presentación

Energía, transporte, ciudad y territorio ¿Hacia dónde vamos?

La Unión Europea (UE) y España están en crisis tras varios decenios de crecimiento de su producto interior bruto (PIB), indicador mantenido como paradigmático de lo bien que iban las cosas. Pero, junto a esta crisis, la humanidad afronta una situación en la que el Cambio Global asociado a dichas transformaciones refleja sus efectos más negativos sobre un planeta cuyos recursos —necesariamente limitados— se ven sometidos a demandas crecientes; y sobre el que la incidencia de una mayor población (más de 7.000 millones de personas cada vez más urbanizadas), los cambios radicales en los usos del suelo (deforestación, cambios en las pautas de uso agrícola, urbanización dispersa de áreas frágiles), una economía especulativa que desplaza progresivamente en importancia y poder a la economía productiva e incrementa las desigualdades sociales, un creciente consumo energético y global (imposible de generalizar al conjunto de los 7.000 millones de personas que habitan el planeta) y una generación de residuos también en ascenso, están generando graves problemas y tensiones en el plano económico, social y territorial, que pueden tener serias repercusiones para la humanidad si no se adoptan las medidas necesarias lo más urgentemente posible.

Desde la última década del siglo xx, la generalización de la informatización de los procesos y la utilización de redes de comunicaciones informatizadas permiten la comunicación en tiempo real (Internet e intranets) entre todos los ámbitos del planeta, incentivando una globalización financiera, que es una realidad mundial ya a finales de ese siglo; y que unida a las posibilidades de control real a distancia, tienden a favorecer una creciente globalización económica, sobre todo en lo que afecta a multinacionales y grandes empresas. Esta mundialización, facilitando la internacionalización de la producción y la deslocalización de actividades productivas hacia países que ejercen «*dumping*» social o ambiental, con unos me-

nores costes en mano de obra, cargas sociales y restricciones ambientales a la producción, ha sido posible por al existencia de unos costes del petróleo y del transporte muy reducidos.

En este marco, la segunda década del siglo XXI afronta un horizonte de previsible fuertes transformaciones estructurales obligadas por un proceso de globalización y crecimiento desigual en el que el sector financiero-especulativo ha adquirido una relevancia determinante, que está agudizando las contradicciones sociales en el mundo desarrollado, afectando muy negativamente a su clase media, a la vez que se siguen incrementando las distancias entre un planeta de recursos necesariamente limitados y las demandas crecientes derivadas de la incidencia de una población y un consumo global en fuerte crecimiento. En cierta forma, desde el inicio de la década de los noventa del siglo xx se puede hablar de que se van estableciendo los cimientos de lo que puede ser un nuevo modo de producción, proceso que incorporamos dentro del concepto de cambio global, en el que el cambio climático y la dependencia energética de los recursos fósiles, junto a las repercusiones sobre los precios del incremento del coste de la energía y del transporte, son aspectos a tener en cuenta. De hecho, se puede señalar que, tras un siglo de desarrollo en Europa y Estados Unidos del motor de explosión y de sus aplicaciones, es ahora la nueva demanda generada en los países en desarrollo, unida a la elevada demanda per cápita de los países desarrollados, la que empieza a plantear serios problemas hacia el inmediato futuro. Las previsiones de la Agencia Internacional de la Energía son que la flota de vehículos llegue a alcanzar los 1.700 millones para 2035, doblando la cifra de 2010, y con tasas previstas de motorización en India, China y el Oriente Medio que, en algunos, más que se decuplican las de 2010, con una presión fuertísima sobre la demanda de petróleo.

Por todo ello, el Comité de Redacción de CyTET, atendiendo además a distintas propuestas disciplinares y de especialistas, consideró hace ya algún tiempo la oportunidad de un número monográfico de la Revista destinado a plantear una revisión de los principales elementos de este fuerte proceso de cambio global en España, en lo que se refiere a la relación existente entre energía, ciudad y Modelo territorial. El número, que ve ahora la luz y cuya coordinación fue encomendada al profesor Antonio SERRANO RODRÍGUEZ, fue elaborado a lo largo del pasado año 2011.

Como señalo en el primer artículo, sobre el Modelo territorial español, éste está íntimamente ligado, por una parte, al desarrollo del motor de explosión y a la generalización del uso del automóvil, asociado a la conversión del «coche» en un elemento de prestigio social, y, por otra, a unos costes bajos del transporte, así como a la logística, organización y control de la producción, que han posibilitado la producción de ámbitos urbanizados crecientes y dispersos —con desplazamientos obligados cada vez mayores para todo tipo de mercancías y para sus ciudadanos— con posibilidades decrecientes de utilización del transporte público de manera eficiente para la satisfacción de las necesidades de desplazamiento de estos. Este hecho, unido a las inversiones en autovías y autopistas, ha sido determinante en la generación de un urbanismo disperso, con la transformación de las ciudades, primero, en áreas metropolitanas y, después, en regiones funcionales urbanas, propiciando que el desarrollo territorial se mantenga a través de grandes corredores asociados a las citadas infraestructuras. Todo ello ha llevado al consiguiente incremento del consumo de energía, a una creciente ineficacia energética y ambiental en la ocupación del territorio, y al incremento de los efectos externos negativos ambientales asociados, con fuertes aumentos en la emisión de gases contaminantes y productores de efecto invernadero. Además, el hecho de que el petróleo sea la mayor fuente de energía primaria en nuestro país (50% del total) y los productos petrolíferos la mayor fuente energética en el consumo final (60% del total), siendo la principal fuente energética del transporte en España (97% del total) genera una problemática adicional, por la dependencia energética exterior española, de casi el 100% en petróleo, gas y uranio y del orden del 75% en el carbón, lo cual tiene una gran influencia en la competitividad y desarrollo territorial español. Por ello, el previsto incremento de costes en los carburantes provenientes de energías fósiles puede incidir de forma muy

destacada sobre la economía y, en particular, sobre los costes de la movilidad, mayoritaria en España en automóvil privado, sin que existan alternativas a medio plazo a este modo de transporte para un porcentaje significativo de usuarios, o para una estructura de transportes de mercancías que gravita de manera casi exclusiva sobre la carretera.

En este marco, el artículo establece los Escenarios Mundiales con influencia en la definición de los Escenarios del Modelo Territorial Español, en 2015, considerando previsiones alternativas de la dinámica que en la actualidad están marcando el rumbo de las principales transformaciones socioeconómicas, territoriales y ambientales: la mundialización financiera y las crisis económico-especulativas, la energía y su influencia sobre el transporte, el cambio climático y la sostenibilidad del planeta, o las respuestas previstas para prever y neutralizar sus efectos más negativos. De hecho, la crisis financiero-especulativa iniciada en el otoño de 2007, que deriva posteriormente en crisis económica y social en España, en particular, y en la UE y Estados Unidos, fundamentalmente, está provocando un fuerte impacto en sus economías, en la capacidad financiera de las administraciones y en el bienestar de las personas. Además, en el campo de la energía, la primera década del siglo XXI ha registrado un incremento acelerado de los costes de extracción del petróleo y de la presión de los especuladores sobre su precio, que se ha situado, desde marzo de 2011, entre 100 y 125 \$/barril Brent. Las perspectivas de incremento de los costes medios de extracción del petróleo, la creciente demanda de los países en desarrollo (sobre todo en India y China que, por sí solos recogen más de un tercio de la población total del planeta, con niveles crecientes de industrialización y motorización) y la creciente incidencia de la especulación en los mercados de futuros, predicen un precio sostenido del petróleo por encima de los 100 \$/barril (cinco veces el precio medio característico del período 1987-1999 y cuatro veces la media del período 2000-2003) y hace viable que llegue a cotas, a medio plazo, de 250 \$/barril, duplicando los costes actuales de los carburantes, si las políticas e inversiones necesarias para evitarlo no se llevan a cabo.

Analizados estos Escenarios, se llega a la conclusión de que, en cualquiera de ellos, la evolución territorial de España, hasta 2015, continúa, con mucha menor intensidad, las pautas históricas de transformación del espacio de los últimos decenios, con la concentración relativa de población y actividad en las zonas histórica-

mente más favorecidas, pero con empeoramiento de las condiciones socioeconómicas y de la cohesión territorial, aunque con matizaciones en cada uno de los Escenarios considerados.

La evolución en una u otra dirección está muy directamente ligada a las políticas que adopten, en un país como España, las comunidades autónomas competentes en un gran número de materias directamente imbricadas con los factores acondicionadores de los Escenarios futuros y, en particular, en materia de urbanismo y ordenación del territorio. Se considera así el caso del País Vasco, una de las comunidades autónomas con un historial más completo de planes e intervenciones territoriales de integración de políticas sectoriales aprobadas. En este sentido, en el artículo de Alfonso SANZ ARAUJO se hace un repaso de los contenidos e interrelaciones entre las Directrices de Ordenación del Territorio del País Vasco, y su Reestudio, y la temática asociada a la energía, el transporte y la sostenibilidad ambiental. Se señala la importancia de la potenciación del sistema polinuclear de capitales vascas, el fortalecimiento de las ciudades medias, los ejes de transformación y las áreas funcionales para generar un sistema policéntrico, equilibrado y en red, con promoción de crecimientos urbanísticos compactos que incrementen la densidad edificatoria, el urbanismo bioclimático, la eficiencia energética y las energías renovables, como medios para afrontar adecuadamente los retos de un incremento en los precios de la energía y para abordar de forma competitiva los procesos de cambio global. Para ello el proceso se complementa con la Estrategia de Desarrollo Sostenible EcoEuskadi 2020, con unas Estrategias de movilidad sostenible, que promueven la intermovilidad y el transporte colectivo, y con una futura Ley de Cambio Climático que ayude a avanzar hacia el inexcusable objetivo de descarbonización del desarrollo.

El artículo de Enrique JIMÉNEZ considera la evolución de los Escenarios Energéticos globales y las perspectivas que se recogen para los precios promedios de todos los tipos de petróleo, carbón y gas natural en los mismos en el horizonte del 2035, atendiendo a los Escenarios de previsiones de demanda, inversión y producción, aunque estos son fuertemente cambiantes de año a año. Para la UE se recoge la pretensión, tremendamente ambiciosa, de que para el 2050, la electricidad desempeñe un papel fundamental, siendo, a su juicio, posible eliminar todas las emisiones de CO₂, sustituyendo parcialmente los combustibles fósiles en el transporte y la calefacción si el Ré-

gimen de Comercio de Derechos de Emisión juega un papel determinante, a través de los precios del CO₂, supuesto poco realista en la actualidad tras el fracaso de las sucesivas cumbres del clima. En este marco, la situación de España va evolucionando con los contenidos que se van recogiendo en los sucesivos instrumentos de regulación y planificación energética aprobados o en propuesta, adaptándose a la influencia de la crisis iniciada en 2008 —y que continúa en la actualidad— y a las disposiciones que al respecto se van estableciendo en la UE. Sus conclusiones son que son más verosímiles y factibles las previsiones por el lado de la oferta (electrificación, energías renovables, gas natural, etc.) que por el lado de la demanda energética, donde los consumos denominados difusos (transporte y residencial) no parecen presentar signos de reacción significativa a la evolución de los precios ni a las medidas que se van adoptando.

Las ciudades juegan un papel fundamental en toda esta dinámica; en primer lugar, por ser las concentradoras de la población y de la actividad productiva industrial y del sector servicios; y, en segundo lugar, porque son en las que se producen los fenómenos más significativos de transformación socioeconómica, territorial y ambiental. Pero, como señala Javier RUIZ, la mayor parte de las conclusiones sobre las ciudades, tales como que son la encarnación de todos los males, o la ciudad como proyecto de futuros felices, parten de errores científicos nada anecdóticos. En primer lugar, porque de la misma manera que existe una importante diversidad entre ciudades, también la diversidad interna es una de las características básicas de cualquiera de las mismas. En segundo lugar, porque cabe preguntarse si en la ciudad existe mayor desigualdad interna que entre ésta y el campo, y si a igualdad de renta disponible es mayor o menor la huella ecológica y de carbono de un habitante rural o de uno urbano. De nuevo no se puede generalizar, pero todos los datos apuntan que en una ciudad compacta (no necesariamente diseñada de manera explícita como ecoeficiente) los datos son mucho más favorables que en lo disperso y lo rural. De ahí la necesidad de poner en cierta manera en entredicho muchos de los procesos simplificadores del modelo de ocupación del territorio y considerar que el modelo urbano que podemos considerar como evolutivo, y que para un futuro próximo se acercará al resultante de la contracción económica, no distará mucho de los modelos más austeros que conocemos hoy y que somos capaces de reproducir, aunque no lo hayamos hecho en la época de expansión reciente. En su opinión,

Presentación

debemos aprender de la ciudad de la pobreza, y de su implícito comportamiento ecosistémico, porque ese va a ser el presente inmediato.

Pero en España las principales transformaciones urbanas producidas en las últimas décadas se han basado en el bloque abierto, en las nuevas urbanizaciones de baja densidad (que ya suponían más de la mitad del total de suelo ocupado por la urbanización en 2006), o en los grandes centros comerciales e industriales exteriores (más de 20.000 polígonos industriales) que se han podido desarrollar aprovechando la accesibilidad propiciada por las nuevas inversiones en las redes de carreteras y autovías; pero han convertido el uso del automóvil, en muchos casos, en imprescindible, y han obligado a muy fuertes inversiones en un transporte público colectivo que difícilmente es eficiente fuera de tejidos densos y continuos.

En este marco, el artículo de Alfonso SANZ y Màrius NAVAZO en primer lugar considera, desde una perspectiva amplia, tanto la movilidad de las personas, como también la del agua, de la electricidad y del gas, así como la de otras demandas indirectas de energía para la movilidad, como pueden ser las derivadas de la fabricación de vehículos o de la construcción de infraestructuras. En segundo lugar propone diferentes medidas para afrontar el final de la energía relativamente barata y abundante, partiendo del concepto de «ciclo de vida» de los bienes y servicios que ofertan nuestras ciudades. Como hay unanimidad en todas las aportaciones, se hace especial hincapié en la necesidad de avanzar hacia un urbanismo que potencie la proximidad de las distintas actividades, para reducir la necesidad de transporte motorizado, y fortalezca la producción y abastecimiento local de energía y agua; pero también se señala la necesidad de reflexionar sobre el hecho de que la conurbación de Madrid, por ejemplo, ahora requiere 2,4 veces más cantidad de materiales en su metabolismo que la que empleaba en la década de los ochenta. O que el consumo de energía directa en carretera pueda significar sólo del orden del 55% del total, frente al 22% de la repercusión de la construcción y mantenimiento de la infraestructura, o el 15% del ciclo de vida de los automóviles. O la importancia capital que tiene el grado de ocupación en la oferta de transporte para determinar su eficiencia energética. Las vías de solución implican decantar la relación entre lo público y lo privado a favor del primero y el cambio en las reglas de juego a favor de los nuevos criterios de sostenibilidad que implican, necesariamente, cambios culturales y socioeconómicos de profundidad.

Se plantea así si la repercusión de un fuerte incremento en los precios de los carburantes haría posible satisfacer la movilidad exigida en unas metrópolis y en un sistema territorial tan dependientes del automóvil privado y de la importación de materias diversas; y hasta qué punto el objetivo de sostenibilidad, que implica combatir el cambio climático, con su inevitable incidencia sobre el consumo energético y sobre los precios de la energía proveniente de combustibles fósiles, va a exigir transformaciones muy importantes en nuestras ciudades, en nuestros territorios y en la vida ciudadana que, si no se prevén y se van adoptando progresivamente, pueden originar graves conflictos sociales.

El artículo de Carlos VERDAGUER e Isabela VELÁZQUEZ repasa la historia del fracaso de ciertas políticas de intervención sobre la ciudad (renovación urbana) o el enorme retraso en aplicar estrategias integradas en la visión de la sostenibilidad (metabolismo urbano) con especial referencia a lo que denominan la década perdida en España (1998-2007). Muestran también las fases que caracterizan la paulatina convergencia entre las propuestas históricas de intervención sobre el tejido de la ciudad consolidada y los enfoques derivados del paradigma ecológico hasta el momento actual, en que la crisis económica global ha contribuido a situar en primer plano el concepto de regeneración urbana integral y la necesidad de un cambio en el modelo urbano-territorial, apuntando algunas de las principales dificultades a las que se enfrenta la puesta en práctica de este enfoque, en parte recogido en el Plan Estatal de Vivienda y Rehabilitación 2009-2012. Entre estas dificultades se destacan las de crear los imprescindibles organismos de gestión conjunta que engloben de forma articulada a todos los agentes implicados en las grandes operaciones de regeneración, desde las administraciones hasta las organizaciones ciudadanas y la ciudadanía de a pie; y las de formar a un nuevo tipo de técnicos y expertos capaces de actuar con eficacia dentro del enfoque multidisciplinar y el paradigma ecológico sin renunciar a sus competencias específicas.

En España los informes y planes energéticos en marcha contemplan voluntaristas proyecciones de consumo anual de petróleo decrecientes tanto por mejora de la intensidad energética global (un 2% anual) como por duplicar el consumo final de renovables (algo por encima del 20%, que es un objetivo obligatorio de la UE) e incrementar en un 40% el consumo de Gas Natural (ciclos combinados), pero la mejora de la intensidad energética se apoya

en una intensificación genérica y muy voluntarista de las medidas de ahorro y eficiencia energética para el transporte que se compadecen poco con lo que ha sido la evolución del consumo y comportamiento histórico de este sector, y las energías renovables están continuamente sometidas a vaivenes en las políticas gubernamentales, por una estructura de tarifas del actual partido en el Gobierno que no se ha sabido cambiar y que han conducido a un déficit tarifario insostenible.

No obstante, como parte de los necesarios procesos de regeneración territorial y urbana y de incorporación de nuevas estructuras potenciadoras de un consumo energético más sostenible, Juan REQUEJO aborda el hecho de que nuestro país haya sabido posicionarse en la utilización de la energía renovable local como medio de sustituir las fuentes dependientes de combustibles fósiles importados. Con una historia de grandes inversiones en plantas tradicionales conectadas a la red eléctrica, las energías renovables han prorrumpido como alternativa local complementaria significativa. No obstante, no se puede olvidar que mientras que la generación de energía eléctrica procedente de fuentes fósiles y nucleares es una actividad contaminante, que pone en peligro el planeta, que tiene impacto sobre el medio ambiente local, que tiene riesgos no bien determinados y que generan dependencia y desequilibrios en la economía nacional, a cambio, tiene muchas menos afecciones territoriales que las renovables; porque toda utilización de recursos naturales renovables exige una gran ocupación y afección al territorio, especialmente en el caso de las instalaciones eólicas, hidráulicas, fotovoltaicas y termosolares. Pero han conseguido reducir la dependencia energética del exterior y mejorar la explotación de los recursos locales.

Como señala en su artículo, el modelo energético vigente encomienda a la red y al mercado la satisfacción de las demandas energéticas, lo que implica que es la agrupación en el sistema eléctrico de la demanda nacional lo que permite optimizar la generación en grandes plantas y atender requerimientos energéticos crecientes en cantidad y calidad. Sin embargo, este modelo inviabiliza la utilización de recursos locales y estimula demandas que no están justificadas en un escenario de recursos escasos. La nueva etapa que se define en el artículo exige cambios estructurales que permitan que se generalice el principio de autosuficiencia conectada, en la que cada unidad territorial, a diferentes escalas, debe optimizar el uso de sus recursos endógenos, energéticos y glo-

bales (agua, materiales, etc.), adaptándose a las condiciones particulares de su territorio y solo demandar a las redes aquello que no es capaz de resolver por sí misma. Por lo tanto, la nueva etapa de las renovables consistirá en transformar el territorio, la ciudad, los edificios y las unidades productivas en artilugios que aprovechen los recursos energéticos locales, para pedirle a la red eléctrica, o de combustibles, sólo aquella parte de sus necesidades que no ha sido posible resolver con medios propios.

En todo caso, la inevitable afección territorial de las energías renovables y su gran desarrollo en España bajo la modalidad de suelo, «de cultivo», hace que en el artículo de M.^a José PRADOS, Eugenio BARAJAS, Marina FROLOVA y Cayetano ESPEJO, se plantee que el paisaje tiene que contar de pleno en la decisión final sobre los procesos de elección de tecnologías renovables, diseños, escalas y condiciones de localización, considerando de forma imprescindible los costes ambientales que ya son perceptibles en experiencias materializadas (entre los que se encuentran los cambios en los usos del suelo y la alteración del paisaje por el impacto visual que provocan, o los impactos económicos, socioculturales, sobre la biodiversidad o sobre el patrimonio). Se señala la inevitable confrontación de intereses entre los promotores y los residentes, entre la gestión de la política energética y la planificación territorial y del paisaje. En su opinión el principal problema es de déficit de participación de todos los agentes directamente involucrados, por desarrollos normativos jerárquicos y funcionalistas que se avienen mal con las nuevas formas de gestión del territorio o con los planteamientos del Convenio Europeo del Paisaje. Como vía adecuada para avanzar en la prevención de conflictos estiman que urge avanzar en el entendimiento y valoración del paisaje, y que es perentoria la consideración de la dimensión paisajística en los proyectos de instalación de plantas de energías renovables.

Como conclusión de todo lo expuesto, parece claro que el cambio de modelo como consecuencia de la crisis y de los procesos de cambio global va a ser inevitable. Y si hasta ahora las crisis premonitorias o consustanciales a los cambios de modelo se han resuelto a través del desarrollo científico-técnico, que ha permitido modificar los procesos productivos y adaptar las necesidades a los recursos, aunque eso sí, a coste muy desigual para los distintos grupos sociales, en esta ocasión, estos cambios, crecientemente globales, están llevando al planeta a una encrucijada en los que los equili-

Presentación

brios de fuerzas están en continua variación, pero en los que las restricciones del medio son crecientes y la presión de la demanda sobre los recursos naturales genera fuertes efectos externos e incrementos en sus precios, siempre acompañados de la especulación. En este marco, cabe preguntarse hasta qué punto dicho desarrollo científico-técnico va a poder resolver las nuevas contradicciones, teniendo en cuenta que los cambios en el modelo territorial, en sus infraestructuras, en la urbanización y edificación son muy lentos; y que procesos de reforma o regeneración en estos ámbitos exigen plazos muy elevados, que tampoco son cortos para la maduración de las inversiones en energía y transporte.

Aportaciones tecnológicas que podrían ayudar a afrontar el problema a largo plazo (energías renovables; redes de distribución inteligente de productos, transporte, energía y servicios; mejoras de la eficiencia energética y ambiental en todos los campos productivos, etc.) y que implicarían cambios no radicales en el modelo territorial sin cuestionar el modelo de consumo, afectarían negativamente a las multinacionales del petróleo (de muy fuerte peso económico y político en la sociedad global) de la energía eléctrica y del transporte (lo que no generaría graves problemas siempre y cuando se asegure el funcionamiento y ventas del vehículo eléctrico). Sin embargo, las principales contradicciones del modelo permanecerían inalterables. Se necesita un Modelo territorial más centrado en actividades productivas endógenas, con una mayor base tecnológica y en unos servicios más asociados al conocimiento y la calidad (energías renovables, regeneración urbana y territorial, restauración edificatoria, agricultura biológica, biotecnología, ósmosis inversa, diseño en moda y alimentación, turismo de calidad, etc.) pero las políticas reales de muchas administraciones siguen subordinándose en la práctica (y en las expectativas remanentes en muchos agentes sociales) a la reproducción del Modelo histórico de las últimas décadas, ligado a la construcción y a la expansión de un turismo y de una segunda residencia, masificados y de bajo valor añadido.

* * *

En el Observatorio Inmobiliario de este número, Julio RODRÍGUEZ lleva a cabo un balance del mercado y de la política de vivienda durante el año 2011. En un contexto económico ge-

neral negativo para la Eurozona y España, en el que los mercados de deuda han ejercido una presión constante sobre la política económica de dicha área, sobre todo de los Estados Miembros con mayores problemas de endeudamiento, ha persistido el perfil deprimido del mercado de vivienda en España. Se ha acentuado el retroceso de los precios y ha vuelto a disminuir la demanda, una vez desaparecidas las ventajas fiscales de 2010 y como consecuencia también del descenso del empleo y del persistente racionamiento del crédito.

En materia de política de vivienda —se señala en el Observatorio—, el anterior gobierno socialista y el nuevo gobierno popular han compartido la consideración de que el principal objetivo de dicha política es la reducción del elevado *stock* de viviendas de nueva construcción no vendidas en España, que en 2011 ha vuelto a crecer, situándose en torno al millón de unidades. De la intervención en el Congreso de los Diputados de la titular del Ministerio de Fomento el pasado 9 de febrero de 2012 destaca, sobre todo, el compromiso de que dicho Ministerio llevará a cabo un plan de vivienda, alquiler y rehabilitación que se incorporará al PITVI 2012-2024. Los aspectos fundamentales del plan consistirán en un plan de vivienda protegida para alquiler y con opción de compra, el fomento del alquiler como el principal instrumento para el acceso a la vivienda, especialmente para las personas con menos recursos y también para los jóvenes, y el impulso a la rehabilitación.

El profesor Omar BOUAZZA, miembro del Comité de Redacción de CyTET, dedica en este monográfico la Crónica Jurídica a presentar un valioso estado de la cuestión sobre las relaciones entre energía y territorio desde la perspectiva del Derecho. Analiza para ello el régimen jurídico del sector energético desde una visión territorial, destacando los diferentes entes territoriales con competencia en la materia, desde la escala internacional a la local, así como los instrumentos normativos más destacados. La Crónica presta especial atención al régimen jurídico de las energías renovables y de la eficiencia energética.

Antonio SERRANO RODRÍGUEZ
Coordinador del número monográfico

Rafael MATA OLMO
Director de CyTET