



CENTRO DE SERVICIOS EMPRESARIALES
DE ARGANDA DEL REY
Avda. Azucarera, s/n
Planta 1ª - Oficina 1-2
28500 - La Poveda
Arganda del Rey (Madrid)

MINISTERIO DE INDUSTRIA, TURISMO Y COMERCIO
Entrada
001 Nº. 201100012337
3 de febrero de 2011 11:22:32

A la atención de don Miguel Sebastián Gascón
Ministro de Industria, Turismo y Comercio
Paseo de la Castellana, 160 - 28046 MADRID

Excmo. Sr.:

José Belmonte Menchón, con DNI número 02219396-B, como Presidente de la **Agrupación Nacional de Transportes - Plataforma** (*Asociación de profesionales del Transporte por Carretera que representa a más de 25.000 socios en todo el territorio nacional*) con CIF: G85717502 y domicilio para notificaciones en el Centro de Servicios Empresariales de Arganda, Avda. Azucarera, s/n - 28500 - **Arganda del Rey Madrid**.

Como mejor proceda y

De acuerdo con la **Directiva 2009/28/CE**, de 23 de abril de 2009, más conocida como la "Directiva 20-20-20" que establece, que para el año 2020, se reduzcan un 20% las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), que un 20% del total de energía consumida en **Europa** (*y por tanto en España*) venga de fuentes renovables y que se aumente la eficiencia energética en un 20%. Para el sector del **Transporte**, el más dependiente de los combustibles fósiles y, por lo tanto, el más contaminante, incluye una provisión específica: un 10% de la energía destinada a dicho sector debe provenir de fuentes renovables.

EXPONE

Primero.- Que en mi calidad de **Presidente de la Agrupación Nacional de Transportes-Plataforma** tengo, entre otras, la obligación de conseguir para mis asociados un combustible barato y, al ser posible, renovable.

Segundo.- Como profesionales del **Transporte** de Mercancías por Carretera, al principio de introducirnos en el reto de "llegar a acuerdos con teóricos fabricantes para el suministro de **biodiesel** para nuestros asociados", se nos decía que: "En **España** no había oferta de **biodiesel** al no existir demanda".



Principio este que quedó obsoleto en el momento que, solo para nuestros asociados, **demandamos una cantidad de 250.000 Tm/año, de biodiesel EN 14214.**

Tercero.- Considerando que la falta de **biodiesel** en el mercado nacional, no debe atribuirse a una carencia de potencial de fabricación, puesto que como indicó la Subdirección General de Hidrocarburos. Dirección General de Política Energética y Minas, de la Secretaría de Estado de Energía (*de13/10/10*) en su Memoria de Análisis de Impacto Normativo: **“En España, existen 46 plantas de producción de biodiesel, con capacidad total instalada que supera los 4,2 millones de toneladas/año. Actualmente, el consumo de biodiesel es muy inferior a la capacidad de producción 1,1 millones de toneladas”.**

Cuarto.- Considerando que, la totalidad de las fábricas de **biodiesel** instaladas, (*las que están en funcionamiento y las que se encuentran cerradas*) han contado con ayudas públicas para su construcción, hay que considerar importante la opinión de los contribuyentes.

Quinto.- Considerando que, no puede argumentarse que en **España** no hay superficie agrícola que pudiera ser destinada al cultivo de **Colza** en seco, mediante una rotación de cultivo **“cereal-colza-cereal”**, en lugar del actual y anticuado **“cereal-barbecho-cereal”**. Para obtener la materia prima necesaria para la fabricación de **biodiesel** nacional.

Sexto.- Teniendo presente que del resultado de la Encuesta sobre superficies 2010, realizada por el **Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino**, se declaran (*en la campaña 2010-2011*) **3.296.511 hectáreas de barbecho**. En el “Censo Agrario Nacional” se indica que **España** tiene una superficie agraria útil de **26.316.787 hectáreas** (*el 13% del total nacional es barbecho*).

De esas hectáreas de **barbecho** (*tierra labrantía que no se siembra durante uno o más años*) se encuentran: 78.000 Has., en la Comunidad de **Madrid**; 455.602 Has., en la Comunidad de **Aragón**; 363.238 Has., en **Andalucía**; 1.000.059 Has., en **Castilla-La Mancha**; 781.795 Has., en **Castilla y León**; 312.558 Has., en **Extremadura**; Etc. En todas ellas se encuentran cerradas, o con mínima producción, fábricas que podrían suministrar el **biodiesel** que esta **Agrupación Nacional de Transportes-Plataforma**, necesita anualmente para nuestros asociados.

Séptimo.- Considerando que, la **agricultura** debe ser **“el arte de obtener el máximo dinero de la tierra, de una forma duradera”**. Para los profesionales del sector del **Transporte de Mercancías por Carretera**, resulta inadmisibles que, tal y como se encuentra la situación económica de **España**, para los agricultores españoles sea más rentable mantener **3.296.511 hectáreas** de

barbecho, que sembradas de cultivos energéticos que podrían servir para la fabricación de **biodiesel** nacional.

Octavo.- Tras el análisis de los datos anteriores, se concluye que existe la necesidad de ir cambiando la improductiva dinámica del “**barbecho**”, por un paulatino cambio hacia el cultivo de **colza**. Rotación de cultivos agrónomicamente aceptable, que supondría: La fijación de la población rural el territorio. La creación de nuevos yacimientos de empleo en las zonas rurales, derivadas de las necesidades agronómicas del cultivo, desde la siembra, la recolección y extracción de aceite, junto con la industrialización de la proteína obtenida para la alimentación animal. Incluyendo las **ventajas para el medio ambiente**, por la eliminación del **CO2** de la atmósfera mediante la fotosíntesis de los nuevos cultivos.

Noveno.- A título individual, las empresas fabricantes de **biodiesel** con las que hemos contactado para llegar a contratos de suministro, estarían en disposición de llegar a acuerdos contractuales con agricultores (*cultivadores de colza*) para garantizarse la materia prima necesaria para poner en funcionamiento sus fábricas. Y en el caso que los agricultores se mantuviesen en la apática situación actual, (*los fabricantes de biodiesel*) estarían en cada caso, en disposición de arrendar tierras de **barbecho** de secano, para cultivar directamente las hectáreas que se les ofreciese. De acuerdo con la **Ley 26/2005**, de 30 de noviembre, por la que se modifica la **Ley 49/2003**, de 26 de noviembre, de **Arrendamientos Rústicos** y, la **Resolución** de 19 de abril de 2010, de la Secretaría General Técnica, por la que se publican los índices de precios percibidos por los agricultores y ganaderos en 2009, a los efectos de la actualización de las rentas de los arrendamientos rústicos.

Décimo.- Puesto que, en **España**, existen los elementos imprescindibles para fomentar el sector nacional de cultivo de materias primas para la producción de **biodiesel** nacional, se diagnostica como principal causante del problema, la falta de una dirección política energética general.

Undécimo.- El **biodiesel** en la **Unión Europea** en general y, en **España** en particular, constituye una oportunidad estratégica, agrícola, económica, social y tecnológica. En consecuencia, **España** debe apoyar decididamente el uso y producción de **biodiesel** nacional. Resolviendo directamente los problemas señalados, y aplicar las soluciones precisas para hacer esta política más sostenible. Todo ello de acuerdo con la **Directiva 2009/28/CE (Directiva 20-20-20)** El **biodiesel** para el **Transporte** se presenta como el medio para atender la seguridad energética y reducir la dependencia externa.

Duodécimo.- La actual **PAC**, que derogó en el año 2009, las medidas de estímulo al sector de biocombustibles y por tanto, paralizó el desarrollo de este

sector, deberá reformarse para que en el futuro se convierta en un instrumento más ágil en los objetivos agroenergéticos y medio ambientales, que apueste por un reparto más justo entre sectores, premie los esfuerzos para proteger el medio ambiente y prime a las zonas más desfavorecidas.

Las ayudas al **sector agrario**, no solo incumben a los agricultores, sino a todos los ciudadanos y sectores de la **Unión Europea**, en general y de **España**, en particular, en tanto que consumidores y contribuyentes. La seguridad alimentaria, según la definición adoptada por la **FAO**, indica que existe seguridad alimentaria "*Cuando todas las personas tienen en todo momento acceso físico, social y económico a los alimentos suficientes, inocuos y nutritivos que satisfagan sus necesidades energéticas diarias y preferencias alimentarias para llevar una vida sana y activa*". Es decir, sin el **Transporte** que acerque los alimentos, desde el lugar de producción a las zonas de consumo, no se garantiza la **seguridad alimentaria**.

En **España** actualmente hay más personas implicadas en el sector del **Transporte**, que en el sector **agrario**. Por lo que habrá que contar, a la hora de legislar las ayudas que garanticen la **seguridad alimentaria** y las mejoras medio ambientales, con la participación y opinión del **Transporte** por carretera.

Décimo tercero.- Actualmente, en la **Unión Europea** prevalece el RPU en el sector agrícola y, por extensión, en el de los biocarburantes. Los estímulos para su desarrollo vienen determinados por: “El mercado” y “Los objetivos vinculantes en materia de uso de energías renovables en el sector del transporte (*Directiva 20-20-20*)”. Además, es el **PDR** la encargada de supervisar y financiar acciones destinadas a incrementar la competitividad y sostenibilidad medioambiental del sector, centrados en aspectos como la investigación y la innovación. Como es el Proyecto que nos ocupa.

Décimo cuarto.- La Directiva prevé el estímulo de un objetivo “secundario”, pero extremadamente importante, que debe ser enlazado con la “Estrategia 2020”: El crecimiento económico en zonas rurales desfavorecidas, a través de “la innovación y una política energética competitiva y sostenible”. En este sentido, las inversiones en materia de energía procedente de fuentes renovables son una excelente oportunidad para el crecimiento y el empleo, con lo que se refuerza el tejido empresarial, debido a la alta participación de las pymes en dicha producción. La crisis económica desencadenada en 2008, debe servir para que **España** se ponga en el centro de las políticas económicas de las CC.AA, el estímulo de la “*energía verde*” como fuente de estímulo económico clave para crear estrategias de recuperación y salida de la crisis.

De ahí que esta **Directiva** pase a ser una herramienta fundamental de la estrategia de crecimiento y empleo de la **Unión Europea** en los próximos años, que imperativamente debe ser aplicada por **España**.

Décimo quinto.- MEDIO AMBIENTE: Reducciones de gases efecto invernadero

Es determinante el impacto neto de los biocombustibles en términos de emisiones contaminantes respecto de sus equivalentes fósiles, existen diversas variables que hay que atender para una correcta evaluación (International Energy Agency, 2004; BNDES, 2008: 69). Estas variables son: su composición, el tipo de materia prima, los métodos de producción, los procesos de combustión, las variables tecnológicas o la evaluación completa del ciclo de vida del combustible (*well-to-wheels*), es decir, los propios insumos energéticos requeridos a lo largo de toda la cadena de producción-transformación-distribución del **biodiesel**.

Por lo que respecta al **biodiesel**, los estudios existentes se centran principalmente en el aceite de **colza**, que registra una reducción de emisiones GEI de entre el 40% al 60%, en el **transporte** de mercancías por carretera.

La evaluación del impacto de los biocombustibles sobre el medioambiente debe considerar otros aspectos importantes como el impacto en los recursos terrestres y acuíferos o la biodiversidad. En este sentido, es fundamental la adopción de buenas prácticas agrícolas tales como la mecanización y plantación directa, la retención de la cobertura del suelo, la elección de cultivos como la **colza** y su rotación mediante la diversificación de cultivos (*cereal-colza*).

Décimo sexto.- El sector del **Transporte** de Mercancías por Carretera en **España**, no podrá mantener su actividad con unos precios por el combustible superiores a un euro por litro. Con el peligro que supone para la economía nacional una, más que previsible, paralización de esta actividad.

Por todo ello y, con el fin de eliminar las trabas que impiden el desarrollo del sector de **biodiesel** en **España**, con el debido respeto

S O L I C I T A M O S

A- Que desde ese **Ministerio de Industria, Turismo y Comercio**, se inste al **Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino**, para que publique en el **BOE**, antes de finalizar el mes de julio de 2011, la **Orden ARM correspondiente por la que se homologue el contrato-tipo de compraventa de colza como cultivo energético que habrá de regir para la campaña de comercialización 2011/2012**. Toda vez que este contrato tipo deberá conocerse, por los agricultores potencialmente interesados, antes de la siembra (*de invierno*)

del cultivo, que agronómicamente es aconsejable realizarla antes de iniciarse el mes de octubre de este año.

B.- Se ponga en práctica por parte de las correspondientes administraciones, central y autonómicas, de forma progresiva, un plan similar al que se está aplicando para el “alquiler de viviendas”, es decir: Un departamento de las consejerías de Agricultura de las **CC.AA** y ayuntamientos, informarían a los agricultores que dispongan de tierras en **barbecho**, de la posibilidad de arrendarlas a ese departamento (*en caso de que ellos no estén interesados en hacerlo directamente*) para cultivar **colza** para **biodiesel**. Teniendo garantizadas los arrendadores, el cobro de la renta correspondiente por el alquiler anual de los terrenos de **barbecho**.

B.- La administraciones correspondientes pondrían, cada año, el “banco de tierras” reunido a disposición de las fábricas que hayan manifestado su interés en cultivarlas, bien directamente, bien mediante acuerdos con empresas de servicios agronómicos de la zona, con objetivos a corto-medio plazo y para el medio-largo plazo.

C.- Los propietarios de tierras de **barbecho** de secano, que bien de forma directa, bien mediante el “**banco de tierras**” las dediquen para el cultivo de **colza** para **biodiesel**, reciban una cantidad adicional, como recompensa por su participación en este **Plan Nacional para producir biocombustibles** y mejora medioambiental.

D.- El propietario de tierras de **barbecho**, en zonas agronómicamente viables y con industrias de **biodiesel** cercanas, que prefieran mantenerlas sin causas justificadas de **barbecho**, sean penalizados por un canon medioambiental.

E.- Al haberse demostrado, por los escasos resultados obtenidos, que los interlocutores que han tratado hasta ahora la cuestión del “potencial de los biocombustibles en España” a saber: **Organizaciones Profesionales Agrarias** y la **Agrupación de Productores de Energías Renovables (APPA)**, se han demostrado totalmente ineficaces, **SOLICITAMOS** se incluya a esta **Agrupación Nacional de Transportes-Plataforma** en todas las reuniones que desde la administración se convoquen al respecto, puesto que no se debe obviar la importancia del **Transporte** en la relación con el futuro de los biocombustibles.

F.- Se apliquen de forma inmediata las **SOLICITUDES** recogidas en este documento, toda vez que para la mayor eficacia del Plan, habría que tener resultados tangibles antes del próximo mes de septiembre, fecha agronómicamente recomendable para realizar la siembra de **Colza** para la **campaña 2011-2012**. De no hacerse así, se habrá perdido un año. Algo que la economía y el empleo nacional no se pueden permitir.

Soporte legislativo y filosófico en el que se basa este conjunto de reivindicaciones:

Las principales medidas legislativas e informes elaborados por la **Unión Europea** para el sector de las energías renovables, bajo las cuales queda englobada la estrategia hacia los biocombustibles, que la **Agrupación Nacional de Transportes-Plataforma**, defiende son:

- **1997: *Energía para el futuro: fuentes de energía renovables***. Libro Blanco para una estrategia y un plan de acción comunitarios, COM (97) 599 final. En él se manifiesta la necesidad de tomar medidas para incrementar la participación de los biocombustibles en el mercado, siendo su principal obstáculo los altos costes de producción. Por ello propone dos alternativas de acción disponibles para corregir dichos obstáculos: altas reducciones fiscales y subsidios a la producción de materias primas.
- **2000: *Libro Verde: Hacia una estrategia europea de seguridad del abastecimiento energético***, COM (2000) 769 final. Manifiesta la necesidad de conseguir en el transporte los objetivos fijados en 1997 por el Libro Blanco y propone alcanzar una tasa de penetración de los biocarburantes del 7% en 2010 y del 20% en 2020.
- **2003: *Directiva para el fomento del uso de biocarburantes y otros combustibles renovables en el transporte***, 2003/30/CE. Fija una cuota del 2% en el año 2005 a alcanzar por los biocarburantes en cada uno de los Estados miembros y de un 5,75% para finales de 2010, siendo estos objetivos no obligatorios, sino indicativos.
- **2005: *Plan de Acción sobre Biomasa***, COM (2005) 628 final. Este Plan trata de abordar la dependencia creciente de importación de combustibles, mediante la orientación de la política energética comunitaria hacia tres objetivos principales: competitividad, desarrollo sostenible y seguridad del suministro. Manifiesta la necesidad de promover las fuentes de energía renovables.
- **2006: *Estrategia de la Unión Europea para los Biocarburantes***, COM (2006) 34 final. Se fijan siete ejes estratégicos para la promoción y uso de los biocarburantes.
- **2007: *Programa de trabajo de la Energía Renovable***. Las energías renovables en el siglo XXI: construcción de un futuro más sostenible, COM (2007) 848 final. Declara a los biocombustibles como la única alternativa a gran escala para los combustibles fósiles y manifiesta la necesidad de que los objetivos fijados sean

vinculantes. Por primera vez se señala el 10% mínimo para 2020 como objetivo de la política.

- **2007: *Una política energética para Europa***, COM (2007) 1 final. Constituye un análisis integrado de la situación energética en Europa y se presenta un paquete de medidas para la política energética europea (“paquete energía”), entre ellas las reducciones de GEI mediante la eficiencia energética y las energías renovables. Es aquí donde se marcan los objetivos de la Directiva 2009: el 20% de energía procedentes de renovables, incremento del 20% de eficiencia energética y del 10% de biocombustibles en el sector del **transporte**.

- **2007: *Plan Estratégico Europeo sobre Tecnología Energética***, COM (2007) 723. Este Plan identifica varias necesidades: el reforzamiento de la innovación para reducir los costes y mejorar la eficiencia; la aplicación de medidas proactivas de apoyo encaminadas a crear oportunidades comerciales; el estímulo del desarrollo del mercado; la superación de los obstáculos no tecnológicos que frenan la innovación; y la implantación en el mercado de tecnologías eficientes y con bajo nivel de emisión de carbono. Se reafirma la necesidad de que los biocombustibles de segunda generación constituyan una alternativa real y disponible.

- **2008: *Segunda revisión estratégica del sector energético: Plan de actuación de la UE en pro de la seguridad y la solidaridad en el sector de la energía***, COM (2008) 781 final. Hace hincapié en dar coherencia a la política energética de la Unión Europea integrando los objetivos en materia de energías renovables para hacer frente a los retos del futuro. Incluye una proyección de cara al año 2050.

- **2011: 25 de enero, “Informe del Grupo de Expertos Europeos sobre el futuro de los combustibles en el Transporte**. Los combustibles alternativos deben sustituir a los combustibles fósiles en **Europa** en 2050. Los combustibles alternativos tienen la posibilidad de sustituir progresivamente las fuentes fósiles de energía y lograr un Transporte sostenible para el año 2050, según el informe presentado a la **Comisión Europea**, por el grupo de expertos interesados en los combustibles de Transporte en el futuro. La **UE** necesita un suministro de energía libre de **CO2** para ser utilizado en los Transportes, debido a la necesidad de reducir su impacto sobre el medio ambiente y las preocupaciones por la seguridad del abastecimiento energético para 2050. El grupo de expertos ha desarrollado por primera vez un enfoque amplio que abarca el conjunto del sector del **Transporte**. La demanda energética futura que se espera de todos los modos de Transporte podría alcanzarse con los biocombustibles como opción principal.

El Vicepresidente **Siim Kallas**, responsable de **Transportes**, ha declarado: “*Si queremos lograr un Transporte verdaderamente sostenible, tendremos que*

considerar los combustibles alternativos. Para ello tenemos que tener en cuenta las necesidades y opiniones del Transporte de mercancías por carretera."

La **Comisión** está revisando las políticas y este Informe se incorporará a la "**iniciativa sobre los sistemas de Transporte limpio**", que será lanzado a finales de este año. La iniciativa se propone desarrollar una estrategia coherente a largo plazo, para la plena satisfacción de la demanda energética del sector del Transporte de fuentes alternativas y sostenibles para el año 2050. Informe de la **Comisión** que coincide totalmente con las reivindicaciones de la **Agrupación Nacional de Transportes-Plataforma**.

Según el informe, los combustibles alternativos son la solución definitiva para descarbonizar el Transporte, de forma gradual deben sustituirse las fuentes fósiles de energía. Siendo necesaria la viabilidad técnica y económica, el uso eficiente de fuentes de energía primaria y la aceptación en el mercado.

Los diferentes modos de Transporte requieren diferentes opciones de combustibles alternativos. Combustibles con mayor densidad de energía (**biodiesel**) son los más adecuadas para las operaciones de larga distancia, como el Transporte de mercancías por carretera, Transporte marítimo y la aviación. Debiendo compatibilizarse los nuevos combustibles con las tecnologías actuales y las infraestructuras existentes.

La estrategia europea para los biocombustibles, que debemos utilizar:

La **Unión Europea** contempla a los biocombustibles como la "única alternativa disponible a gran escala para la gasolina y el gasóleo en el sector del **transporte**" (Comisión Europea, 2007b). De ahí que se elabore una estrategia hacia el sector, cuyos objetivos e instrumentos se plasman en la Comunicación de la Comisión *Estrategia de la UE para los biocarburantes* (Comisión Europea, 2006), que constituye el documento más completo sobre la cuestión y en el que se apoya la **Agrupación Nacional de Transportes-Plataforma**.

Los objetivos principales de la Unión Europea en materia de biocarburantes (y que obligan a España) son los siguientes:

- Reducir las emisiones de GEI.
- Impulsar la descarbonización de los combustibles del **transporte**.
- Diversificar las fuentes de abastecimiento nacional (para reducir la dependencia externa del Transporte, principal consumidor y contaminante por el uso de combustibles fósiles).

- Desarrollar alternativas al petróleo a medio y largo plazo.

Además hay que tener presentes otros objetivos secundarios, pero igualmente importantes a la hora de evaluar dicha estrategia general:

- Desarrollar salidas alternativas para los productos agrícolas (especialmente en un momento de transición de la PAC) donde habrá que contar con la opinión del sector del **Transporte** de mercancías por carretera para garantizar la **Seguridad Alimentaria**.
- Creación/mantenimiento del empleo en el área rural. Sustituyendo los barbechos improductivos por cultivos agroenergéticos que creen empleo local y fomenten la economía.
- Desarrollo de nuevos sectores productivos que generen inversión y desarrollo (lo que ahora se denomina **Economía Verde**).
- Garantizar el mantenimiento de la actividad ligada al sector del **Transporte** de mercancías por carretera, de una forma medioambientalmente más justa, y a costes más razonables, que permitan un trabajo dentro de la legalidad.

Por lo tanto, existen una amplia variedad de objetivos estratégicos, medioambientales, económicos y sociales a tener en cuenta cuando consideramos la política europea hacia los biocombustibles en general y enfocados al **Transporte**, (en **España**) en particular.

Hay que tener presente los seis ejes políticos en torno a los cuales hay que desarrollar y agrupar las medidas para su fomento y producción en **España**:

1. Estimular la demanda a través de propuestas legislativas (obligaciones en materia de mezcla, objetivos nacionales en cuota de mercado, la imposición de productos energéticos, etc.). El **Transporte** es fundamental.
2. Actuar en provecho del medio ambiente, lo que implica no sólo la optimización de las tecnologías y los productos menos contaminantes, sino también la sostenibilidad del cultivo de las materias primas (*colza*), eliminando progresivamente el mantenimiento de terrenos de **barbecho** en seco.
3. Desarrollar la producción y distribución de biocarburantes para el **Transporte**, a través de las medidas conexas disponibles; fondos de cohesión, política de desarrollo rural y también a través de la intervención para eliminar los obstáculos injustificados, como la falta de puntos de suministros para camiones en el territorio nacional.

4. Ampliación del suministro de materias primas, principalmente a través de la reforma de la PAC, a lo que se suman diferentes medidas, como las campañas informativas para dedicar tierras de secano, a rotaciones de cultivos cereal-colza-cereal.

5. Potenciación de las oportunidades comerciales y de creación de nuevos empleos, para lo que se requiere actuar a diversos niveles. En primer lugar, a través del fomento de una nomenclatura distinta para los **biocarburantes**, regímenes comerciales preferenciales y las negociaciones de Doha. En este último tema, las negociaciones internacionales, la **Unión Europea** adopta una posición denominada “enfoque equilibrado” destinado a hacer conciliables los intereses de los agricultores, los fabricantes de **biodiesel** y los consumidores.

6. Apoyo a la Investigación y al desarrollo, a través de los instrumentos disponibles como el VII Programa Marco, con la mejora de variedades de colza más productivas en secano y el fomento de la Plataforma Tecnológica de los **Biocarburantes**, prioridad a la investigación sobre “bio-refinería” o la divulgación de las tecnologías a través del programa “Energía Inteligente para **Europa**”.

Lo que por ser de **Justicia**, y para que surta los efectos oportunos, se **SOLICITA** en Madrid a dos de febrero de dos mil diez, en un documento que consta de once folios numerados.



José Belmonte Menchón