

I Jornada Nacional de Transportes realizada el 24/04/2010.

Preámbulo

I

Las grandes ventajas económicas y ambientales de la eficiencia energética han sido generalmente reconocidas a nivel internacional. No obstante, la experiencia muestra que, a pesar de ello, el nivel de inversión en ahorro y eficiencia no alcanza los niveles que corresponderían a dichas ventajas, no llegándose a aprovechar todo el potencial disponible, fenómeno denominado en la literatura económica como la “**paradoja de la eficiencia energética**”.

En el caso español, para alcanzar el objetivo de reducción de emisiones para 2020 –tanto la reducción del 10% en el caso de los sectores difusos (transporte y edificación principalmente) como el límite europeo de emisiones para los sectores industriales impuesto por el nuevo sistema de comercio de derechos de emisión, será necesario aumentar la eficiencia energética. En el ámbito de la eficiencia energética, en España el Plan de Acción 2008 - 2012 de la E4 contempla un escenario (PAE4+) para alcanzar el objetivo europeo de mejora de eficiencia energética en un 20% para 2020. Para alcanzar dicho objetivo la tasa de crecimiento del consumo de energía primaria debería reducirse hasta el 1,07%.

En **España** se han adoptado algunas medidas que supondrán importantes ahorros energéticos. **El Plan de Acción 2008-2012** tiene por objetivo la consecución de un volumen de ahorros energéticos de 87.933 ktep durante todo su período de vigencia. Adicionalmente, los niveles de precios que alcanzaron los combustibles fósiles en 2008 instaron al gobierno a aprobar el Plan de Activación de Ahorro y Eficiencia Energética 2008-2011 que, según sus cálculos, permitirá ahorrar el equivalente al 10% de las importaciones anuales de petróleo de España.

Estas y otras actuaciones han puesto de manifiesto que la eficiencia energética, por primera vez desde hace más de 20 años, se ha convertido una prioridad de política energética en **España**, algo motivado principalmente por su potencial como generador de oportunidades de negocio y empleo. En el último informe de Prospectiva de Tecnologías Energéticas 2008-2050 se muestran las inversiones en eficiencia energética como muy atractivas en términos de rentabilidad, siendo las que mayor potencial de desarrollo tienen para alcanzar el objetivo de reducción de emisiones de sus diversos escenarios.

La eficiencia energética se ha constituido como una prioridad política en el contexto europeo, dado su impacto positivo sobre la lucha contra el cambio climático, la seguridad energética y la competitividad de la economía. No obstante, la experiencia muestra que la existencia de barreras y fallos de mercado desincentivan la realización de inversiones para mejorar en este ámbito. Y que en las conclusiones posteriores pretendemos sugerir las soluciones.

II

Considerando que **España** presenta un preocupante cuadro crónico en materia energética, que reviste una gravedad cuyos matices no han sido captados aún por nuestra sociedad. La sociedad tiene un reto energético distribuido en cinco frentes claramente diferenciados:

- * **la seguridad de abastecimiento,**
- * **la dependencia exterior,**
- * **la competitividad económica,**
- * **el medio ambiente**
- * **y la aceptación social.**

Conviene reconocer que **no existe ninguna fuente energética capaz de solucionar estos cinco aspectos al mismo tiempo** (*Salvo el Biodiésel, obtenido en **España** mediante cultivos en secano, que puede dar respuesta a los cinco aspectos señalados*).

Aquella energía que es barata y respetuosa con el medio ambiente presenta un gran rechazo social. Aquéllas que, en cambio, son respetuosas con el medio ambiente y aceptadas socialmente son demasiado caras (eólicas y solares). Del mismo modo, aquéllas que son

baratas y aceptadas socialmente no son, en cambio, respetuosas con el medio ambiente (*Carbón y similares*).

Con el afán de paliar estos efectos el **Gobierno de España**, siguiendo las directrices de la **Unión Europea**, hizo una apuesta decidida por las energías renovables. En 2005 se aprobó el **Plan de Energías Renovables 2005-2010¹**, en el cual podemos leer: “*el crecimiento sustancial de las fuentes renovables, junto a una importante mejora de la eficiencia energética, responde a motivos de estrategia económica, social y medioambiental*”.

Por otro lado, las políticas destinadas a reducir emisiones tienen una importante contribución positiva a la seguridad energética. En el ámbito de las políticas de demanda, la eficiencia energética es el principal instrumento para mejorar la seguridad energética. La reducción del consumo de energía contribuye a reducir la intensidad energética de la economía y la dependencia exterior. A través de estos elementos también se reducen las tensiones inflacionistas generadas por el aumento de los precios internacionales de las materias primas energéticas.

Considerando que, la eficiencia energética se ha constituido recientemente como una prioridad de política energética por su contribución a afrontar los retos del cambio climático, la seguridad energética y la mejora de la competitividad de la economía. La fuerte subida de los precios de las materias primas energéticas en 2008 puso de manifiesto la vulnerabilidad de las economías occidentales y, en particular, de la economía española y la necesidad de impulsar la eficiencia y el ahorro energético que, además, se constituye como un instrumento que ofrece nuevas oportunidades de negocio y empleo.

III

Junto a las medidas regulatorias de carácter transversal, son de vital importancia las medidas de carácter sectorial o las centradas en la financiación de I+D+i para desarrollar nuevas técnicas en eficiencia energética. Entre las medidas de carácter sectorial destacan las desarrolladas en el **sector transporte** por carretera y edificación, dos sectores que han registrado un fuerte crecimiento de su consumo energético

y que en la actualidad suponen el **57% del consumo de energía final en España.**

A pesar de las ventajas medioambientales, económicas y de eficiencia energética, de la utilización de **biodiésel “B100”** como combustible habitual en el Transporte por Carretera en España, la experiencia muestra que las actuaciones en eficiencia energética, en este sector, se sitúan por debajo de lo requerido para afrontar los retos del óptimo modelo energético.

La evolución de la eficiencia energética no ha sido plenamente satisfactoria en España. Entre 1990 y 2009 la intensidad energética, definida como el consumo energético por unidad de PIB, se ha mantenido sin apreciarse reducciones que indiquen mejoras sustanciales en eficiencia, aun cuando a partir de 2006 se ha iniciado una reducción de la intensidad energética que se ha mantenido hasta la actualidad. Por su parte, la UE ha venido registrando una reducción continuada en su intensidad energética en el período considerado. Detrás de esta evolución histórica se encuentran dificultades para acometer ganancias de eficiencia energética dentro de cada sector, junto con un elevado peso en la economía española del sector de la construcción y el turismo. También ha tenido cierta relevancia en la evolución de la intensidad energética española el fuerte crecimiento del sector transporte, principal consumidor de energía en España, con casi un 40% del consumo final de energía, y que ha registrado una tendencia de crecimiento insostenible del 180% desde 1980 a 2007.

Conclusiones a tener presente

CAPITULO I

Las marcas de camiones han dicho

Primera.- Los compromisos de ahorro energético, lucha en defensa del calentamiento global, comprometidos por los distintos gobiernos de **España**, solo podrán empezar a conseguirse con la implicación total del sector de Transportes por Carretera.

Para que ello sea posible habrá que fomentar, desde las distintas administraciones públicas, sin complejos el biodiésel en el Transporte por Carretera.

Segunda.- Las fábricas más vanguardistas de camiones, **IVECO** y **MERCEDES-Benz**, han garantizado, a los profesionales del Transporte por Carretera de España, que los vehículos de estas marcas han sido probados por los Departamentos de Ingeniería Mecánica y están perfectamente preparados para el uso de biodiésel “**B100**”, gasóleo tradicional, o mezclas de ambos.

Manteniéndose la totalidad de garantías mecánicas de las marcas, en el caso de utilizarse biodiésel “**B100**” como combustible habitual.

A la pregunta de **¿Por qué las marcas no habían hecho público (hasta este momento) que sus vehículos funcionan perfectamente con biodiésel “B100”?**

La respuesta fue: *“No se hizo antes por la (falsa) campaña mediática, que hubo hace varios años, y que culpaban a los biocombustibles del encarecimiento de los alimentos y, por tanto, del hambre en los países en vía de desarrollo”*

Posteriormente se ha demostrado que, del hambre en el mundo, no son culpables los biocombustible. Incluso, ayudan a desarrollar el potencial agroindustrial de zonas del planeta como, América del Sur, y el continente africano.

De estos datos no se hicieron eco los medios, que con anterioridad publicaron noticias contrarias y desalentadoras, que ralentizaron la potenciación de estos cultivos, que por una parte sirven para obtener aceite para fabricar biodiésel, y por otra para la obtención de proteína, necesaria para la alimentación ganadera.

Aquellos titulares fueron una mentira sin base empírica, ha fracasado en todo intento de comprobación experimental y reside sólo en los sueños de las mentes antitecnología.

Tercera.- Los consumos medios de las pruebas realizadas con biodiésel “**B100**”, realizadas tanto por los departamentos técnicos de las marcas mencionadas, así como por los transportistas asociados a la **Agrupación Nacional de Transportes – Plataforma**, han demostrado que el consumo es ligeramente superior. En una ruta dura, con muchas subidas y bajadas (*Madrid-Bilbao, por ejemplo*) se percibió un 5% más de consumo. En cambio, en una ruta más llana (*Madrid-Sevilla, por ejemplo*) se percibe una conducción más ligera, con un consumo similar al gasóleo normal, y posiblemente un consumo de un 2% menor.

Cuarta.- Los profesionales del transporte, que ya están utilizando “**B100**”, recomiendan, al ser el biodiésel “**B100**” un producto biodegradable, que se descompone a temperatura ambiente en unos treinta días, no dejar los depósitos mucho tiempo sin utilizar y, por tanto, sin renovar.

Quinta.- Para fomentar la confianza y, por tanto, la renovación del parque de camiones existente, por vehículos con menos consumo y que puedan utilizar, indistintamente, gasóleo tradicional y/o biodiésel “**B100**” se considera imprescindible lo siguiente:

- 1. Ayudas económicas directas a los transportistas por la renovación** del parque: ayudas directas a los transportistas para el achatarramiento de su flota antigua, que puede ser combinado con la ayuda directa al transportista a la compra de un camión.
- 2. Avals de la administración en la financiación**, ya que al correr la banca privada con riesgos en los ICO, son muy restrictivos.
- 3. Ayuda económica vía intereses** por vehículo a los transportistas.
- 4. Subvenciones estatales en el combustible**, especialmente en el caso del uso de biodiesel. “**B100**”
- 5. Mejor tratamiento fiscal de los productos financieros.**
- 6. Mayor flexibilidad en la definición de los productos financieros**, especialmente leasing y renting, eliminando las restricciones de acceso a determinadas formas de financiación en función de la personalidad (física o jurídica) del solicitante y ampliando los plazos.
- 7. Peajes reducidos o gratuitos** para vehículos que utilicen “**B100**”.
- 8. Preferencia en la asignación de tarjetas de transporte** a solicitantes que utilicen vehículos con energías alternativas.
- 9. Línea ICO por 300 millones de euros en tres tramos basados en tonelaje:**

9.1 Vehículos N1, de hasta 3,5 Ton. 10.000 euros

9.2 Vehículos N2, de 3,5 a 12 Ton. 25.000 euros

9.3 Vehículos N3, de más de 12 Ton. 60.000 euros

En principio los créditos serían a 5 años y estarían exentas del pago de intereses las cantidades arriba mencionadas en los respectivos tramos.

La antigüedad del vehículo a achatarrar, sería de 10 años.

10.- Ayudas para cambio de vehículos usados por otro de menor antigüedad, por ejemplo para camiones de más de 18Tm, 15.000 € de ayuda a la financiación, siempre que el vehículo que se compre tenga menos de 6 años y el viejo se achatarre.

CAPITULO II

Las fábricas españolas de biodiesel han dicho

Sexto.- Los fabricantes de biodiésel participantes, **Biocom Energía, GreenFuel, GreenCyber-Portugal**, aseguraron estar en disposición de poder ofrecer a los profesionales del sector, pertenecientes a la **Agrupación Nacional de Transportes – Plataforma**, la cantidad que a corto y medio plazo pudieran necesitar. Y que, en principio, sería una cantidad próxima a las **150.000 Toneladas de “B100” al año**.

Para poder desarrollar el biodiesel y su uso en el sector transporte se hacen inevitables una serie de medidas de apoyo de diversa índole:

- 1-** La exención fiscal del tipo 0 debería prolongarse en el tiempo, ya que el actual marco normativo tiene su fin en 2013, lo que hace que cualquier acción que llevemos a cabo tendrá una caducidad muy corta en el tiempo. Se debe tener en cuenta la reducción de emisiones que conllevaría su uso generalizado y de ésta forma el ahorro en sanciones por el no cumplimiento de los compromisos de **España** dentro del protocolo de **Kyoto**.
- 2-** Se deben atajar dentro de las normas de la organización mundial del comercio, las prácticas de competencia desleal de biodiesel importado de terceros países con créditos fiscales en origen a más de tasas diferenciales para la exportación. Todos los países de nuestro entorno tienen sistemas de cuotas que protegen la producción nacional como **Francia, Alemania, Portugal**, etc. Cabe destacar que

la producción nacional asegura puestos de trabajo directos a más de otros indirectos como puede ser el sector transporte. **Existe suficiente capacidad producción de biodiesel en España para cubrir todas las necesidades del sector del transporte** en la península ibérica, utilizando **B100**.

- 3- Sólo necesitan una política fiscal adecuada que no favorece los hidrocarburos minerales.

Actualmente, el crudo destilado y sus productos derivados entran en el mercado europeo sin derechos de aduana, mientras que los combustibles renovables son fuertemente penalizados.

- 4- Incertidumbre e irreversibilidad de las inversiones. Las dificultades para recuperar el coste de inversiones en fábricas de biocombustibles, si finalmente se observa que no son rentables, se introduce como un elemento de incertidumbre con una prima de riesgo que hace menos rentable la inversión en estas necesarias industrias.

- 5- Cuestiones culturales de sensibilización. El consumidor no tiene interiorizado el valor del ahorro energético y, en muchos casos, tampoco dispone de la cultura energética necesaria para identificar potenciales comportamientos propicios para el ahorro. Se ha constatado esta realidad en el **Transporte por Carretera**.

La materia prima y su involucración con el desarrollo rural en unos momentos de cambio, como consecuencia de la aplicación de la PAC y de las tendencias mundiales en cuanto a política de ayudas agrícolas.

Los incentivos fiscales a la producción de biocarburantes y su mantenimiento en el tiempo para hacer viables las plantas industriales de producción de biodiesel.

Los derechos de CO2 y su aplicación a la producción de biocarburantes como primer reductor de la contaminación en el sector del transporte.

Los biolubricantes y su necesaria reglamentación, como futuro producto medioambiental y como medio de salida a la gran cantidad de glicerina que se va a generar como subproducto en el proceso de producción de biodiesel.

- 6- Es improbable que los aceites usados jueguen un papel relevante (*previsto 16,5%*) como materia prima en la producción de biodiesel. Una contribución entre 2-3% representaría un espectacular desarrollo del sector de recogida de aceites vegetales usados. En cualquier caso, el biodiesel producido con estos aceites sería muy difícil que cumpliera con la normativa **UNE** aplicable para su utilización como mezcla con el gasóleo, por lo que se debería buscar una salida si se desea que emplear. Una posible solución sería la utilización de este biodiesel procedente de aceites usados en la maquinaria de construcción o en la maquinaria agrícola.

Séptimo.- Los fabricantes pusieron de manifiesto el descontrol que existe en todo lo relacionado con la materia prima necesaria para obtener un biodiésel acorde con la normativa **EN 14214**. (*aceite de colza y/o soja principalmente*).

Colza: *pertenece a la familia botánica: “Crucíferas”, nombre científico: “Brassica napus”. Variedad: “Oleifera”.*

Soja: (*o soya*) *pertenece a la familia botánica: “Leguminosas”, nombre científico: “Glycine max”. Variedad: “Glycine max”.*

Esta falta de política productiva de cultivos energéticos en la **UE**, obliga a recurrir el mercado internacional. Con la inseguridad que supone no tener la garantía de existencia de producto en cada momento.

Hechos estos que, consideramos, deben ser conocidos por el Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino, por las Consejerías de las diferentes Comunidades Autónomas, junto con la Comisión de Medio Ambiente, Agricultura y Pesca; Comisión de Industria, Turismo y Comercio y, la Comisión Mixta no permanente para el Cambio Climático, del Congreso de los Diputados y (*en su caso*) del Senado.

De forma que se planifiquen, de forma conjunta, las actuaciones políticas necesarias a llevar a cabo, para potenciar los cultivos de Colza y/o Soja en

los terrenos de secano. Cultivos que, perfectamente, pueden formar parte de una adecuada rotación de cultivos en secano. Colza-cereal-colza, etc.

Otro cultivo potencial al respecto es la “*Carmelina Sativa*”, que en España es conocida históricamente como: “*Nabina*” o “*Nabo francés*”.

Carmelina Sativa: *Pertenece a la familia botánica de las “Crucíferas”, nombre científico: “Brassica campestris. Variedad: “Oleifera”.*

Producto semejante a la colza, con una riqueza en aceite del 40%, constituido principalmente por ácido oleico, linoleico y otros en menor proporción.

En las últimas semanas este cultivo, **Carmelina Sativa**, a tenido su protagonismo cuando el **Presidente Obama**, hizo la presentación del avión militar “F-18”, cuyo combustible era biodiésel, obtenido de la **Carmelina Sativa**. **Sí ¡...Un F18!**

Octavo.- Los fabricantes de biodiésel pusieron de manifiesto que, sus instalaciones cuentan con todos los requerimientos medioambientales exigidos. Son la única industria que acredita totalmente su sostenibilidad. Algo que, en ningún caso se exige a las industrias relacionadas con los combustibles fósiles. (*las petroleras*) Lo que no deja de ser contradictorio.

Noveno.- La puesta a disposición del Transporte por Carretera y, del Sector Agrario, un biocombustible perfectamente compatible con la mecánica actual, supondrá, además de participar en la necesaria independencia energética de la UE, aumentar la oferta de combustible y, con ello, conseguir la más que previsible bajada de precios. Con la mejora adicional de colaborar en la disminución de CO2.

Décimo.- Como resultado directo, los fabricantes de biodiésel “**B100**”, ofrecieron un dato inicial a tener en cuenta por los transportistas, en relación a los precios de “**B100**”. Que podrían contar con unos descuentos de **15 a 25 céntimos**, inferior al menor precio de gasóleo en el poste en cada momento. Es decir, como mínimo un 20% menos que el gasóleo tradicional.

Undécimo.- La generalización del consumo por parte del Transporte por Carretera, ayudara a conseguir cumplir la política del Gobierno de España en materia de ahorro energético y uso de combustibles renovables. Con el consiguiente ahorro, adicional, de la factura exterior por el petróleo, al tiempo que se disminuye la sanción puesta a España por no controlar las emisiones de CO2.

CAPITULO III

El Sector Agrario y Transportes, colaboradores necesarios

Duodécimo.- Considerando que la producción de materias primas renovables constituye un vínculo entre la política agrícola común y unas políticas actualizadas e innovadoras como las expuestas en las conclusiones de los **Consejos Europeos de Lisboa y Gotemburgo.**

Considerando que, en el marco de un desarrollo sostenible, la producción de materias primas renovables (*colza, soja, carmina sátiva*) y la utilización de residuos orgánicos pueden contribuir a la mejora del medio ambiente, a la producción de energía sostenible, al empleo y al equilibrio regional, así como favorecer la diversificación y la autonomía de una agricultura multifuncional.

Considerando que, al sustituir en parte a las fuentes de energía fósiles, las materias primas renovables, junto con una combinación equilibrada y estratégica de todas las fuentes de energía, contribuyen a reducir la dependencia energética de la UE, minimizando los riesgos políticos y económicos que se derivan de las importaciones; que, al mismo tiempo, las materias primas renovables (*colza, soja, carmina sátiva*), contribuyen a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y a una mejor gestión del ciclo de vida de los materiales.

Considerando que, los cultivos con fines no alimentarios ofrecen nuevas oportunidades a la agricultura actual, en particular en el ámbito energético hay que situar adecuadamente el marco de competitividad a partir del cual esta sustitución se hace operativa para los agricultores y para el funcionamiento de una nueva industria de transformación.

Considerando que, el cultivo de producciones energéticas pueden repercutir positivamente a la biodiversidad, el suelo y los recursos hídricos, al dar lugar estos cultivos a una mayor rotación.

Considerando que, en las zonas rurales, los biocarburantes pueden crear muchos más empleos que las alternativas de carburantes fósiles e incluso pueden llegar a constituir una verdadera alternativa socioeconómica en muchas zonas afectadas por el declive o la desaparición de cultivos autóctonos sujetos a las reformas de la PAC.

Fuente: Informe A6-0040/2006 del Parlamento Europeo

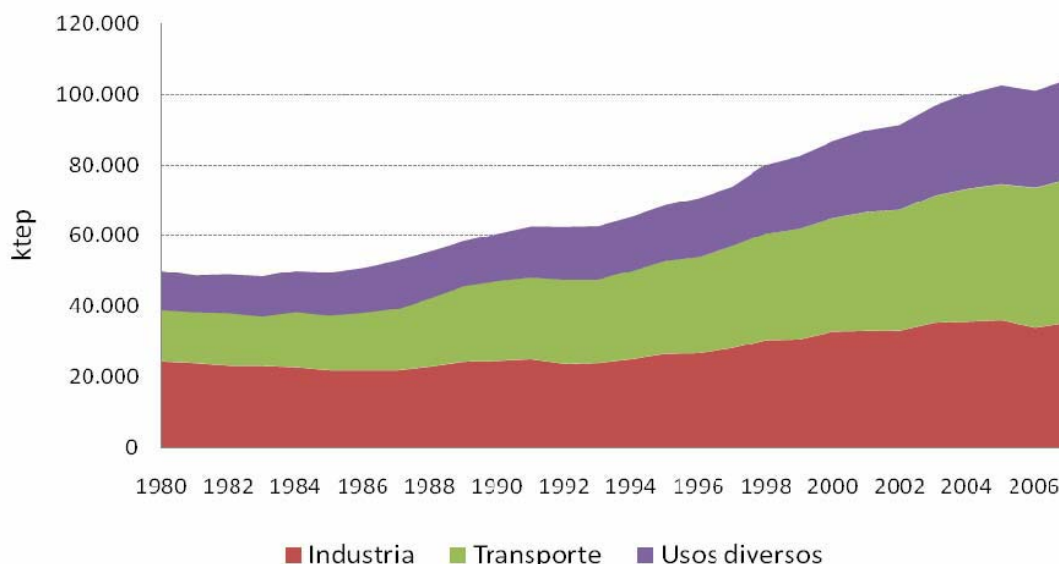
Decimotercero.- Política Agraria Nacional, que al aplicarse en zonas rurales españolas, con toda seguridad, ayudará a crear las, imprescindibles, infraestructuras industriales para fijar la población rural al territorio, consiguiendo un valiosísimo valor añadido para estas zonas deprimidas.

CAPITULO IV

El Transporte profesional por carretera

Décimo cuarto.- El transporte se constituye como el principal consumidor de energía fósil en España, registrando una tendencia de crecimiento insostenible en los últimos años. Desde 1980 a 2007 ha tenido un crecimiento del consumo de energía final de casi el 180%. En el Gráfico 1 se aprecia como el transporte ha venido aumentando su peso frente al resto de sectores de la economía, alcanzando en 2007 casi un 40% del total del consumo final, frente al 27% de la industria y el 33% de usos diversos.

Gráfico 1. Evolución del consumo de energía final por sectores (ktep)



Fuente: Real Instituto Elcano

Décimo quinto.- En el transporte, a nivel europeo es destacable la limitación de emisiones de 120 gramos de CO₂ por km. Un nuevo reglamento europeo, aprobado en diciembre de 2008, establece límites de emisiones para los vehículos de pasajeros nuevos registrados en la UE. El objetivo que marca la norma es una media de 120 gramos de CO₂ por cada km en el año 2012 para toda la industria del automóvil. En la actualidad, los niveles de emisiones alcanzan los 160 g/km. El reglamento introduce un objetivo medio de 130 g/km para los vehículos nuevos que se deberá lograr mediante mejoras de la tecnología propia del automóvil. Además, se deberán aplicar otros avances técnicos en neumáticos y carburantes para reducir los 10 g/km que faltan para cumplir con el objetivo de los 120 g/km.

De esta forma cada fabricante tendrá que garantizar que las emisiones medias de su flota de vehículos nuevos están por debajo de los 130 gramos por km a partir de 2012. Se ha establecido un marco de sanciones basado en el número de gramos de gas emitido por km que exceda del límite fijado. Para el primer año, 2012, se prevé una sanción de 20 euros por gramo y km que supere el límite de 130. Para los años sucesivos la sanción será de 35 euros (2013), 60 euros (2014) y 95 euros (2015).

CAPITULO V Precios e impuestos

Décimo sexto.- *Precios energéticos e instrumentos fiscales*

Asumiendo que un aumento de precios, en este caso de los productos energéticos tradicionales, tendrá como efecto –bajo el supuesto de una cierta elasticidad de la demanda– una reducción en el consumo. Dentro de estas medidas destacan:

- Precios que reflejen los costes de la energía y las externalidades.
- Establecimiento de impuestos sobre el consumo de los productos energéticos de origen fósil.
- Redefinición de la estructura de las tarifas, no tanto con el objetivo de reducción del consumo de forma agregada, como su redistribución a lo largo del día, para reducir los gastos ligados a la necesidad de cubrir una elevada demanda energética punta (*lo que se conoce como “aplanamiento de la curva de carga”*).
- * **Para asegurar que el consumo de biodiesel, llegue a los objetivos deseados hay que garantizar que, al menos, hasta el año 2018 (como recomendó el Parlamento Europeo) este producto esté exento del impuesto de hidrocarburos.**

Décimo séptimo. Entre los instrumentos económicos, los precios energéticos son considerados por muchos autores como la herramienta más útil para promocionar el ahorro y la eficiencia energética. En muchas ocasiones se muestra la necesidad de actuar sobre éstos ya que no incorporan las externalidades o no son lo suficientemente elevados como para que los consumidores tengan incentivos a racionalizar su consumo.⁴ Algunos estudios van más allá de la utilización de los precios para lanzar señales que incentiven al ahorro energético y consideran, además, la hipótesis de innovación inducida por la que un aumento en los precios de la energía induce cambios tecnológicos que permiten una mejora en la eficiencia energética.

Otras: medidas sectoriales, financiación I+D+i

Las medidas económicas basadas en la introducción de señales de precios son puestas en marcha por los gobiernos para alcanzar un objetivo de

eficiencia energética, asumiendo que un aumento de precios, en este caso de los productos energéticos, tendrá como efecto una reducción en el consumo.

Políticas para fomentar la eficiencia energética

Dentro de estas medidas destacan: precios que reflejen los costes de la energía y las externalidades, impuestos sobre el consumo de los productos energéticos y redefinición de la estructura de las tarifas.

El Consejo Europeo de primavera de 2010 debería marcar el rumbo de la estrategia para los próximos cinco años sobre la base de una propuesta de la Comisión, que debería presentarse en 2010. El Consejo Europeo fijaría un número reducido de objetivos prioritarios y definiría las acciones correspondientes que deberían emprenderse en régimen de asociación, a nivel de la UE y de los Estados miembros. Las conclusiones del Consejo Europeo, así como las orientaciones correspondientes para las políticas de la UE y de los Estados miembros, se convertirían así en el punto de anclaje de las directrices integradas previstas en el Tratado.

La salida de la crisis debería ser el punto de entrada en una nueva economía social de mercado sostenible, más inteligente y más respetuosa del medio ambiente, en la que nuestra prosperidad reposará en la innovación y en una mejor utilización de los recursos, y cuyo principal motor será el conocimiento.

La meta para 2020 consiste en lograr nuestros objetivos acordados en materia de cambio climático y energía, consolidar nuestra base industrial, aprovechar al máximo el potencial de las PYME y responder a las necesidades del futuro, aumentando la productividad y reduciendo la presión sobre los recursos.

Petróleo e inflación

En concreto, el IPCA entró por primera vez en negativo en marzo de 2009 y alcanzó su mínimo histórico en julio, con una tasa del -1,4%. Desde el mes de agosto del año pasado, el indicador moderó su caída por debajo del 1% y en octubre registró su última tasa negativa hasta el momento (-0,6%).

De coincidir el dato de abril del IPC armonizado con la tasa de inflación general -algo que suele ocurrir décima arriba o abajo-, la inflación registraría también su tasa más elevada desde noviembre de 2008 (2,4%).

Uno de los factores que están impulsando los precios al alza son los carburantes. **El barril de petróleo Brent, crudo de referencia en Europa, se encuentra por encima de los 86 dólares y hace tan sólo unos días su cotización alcanzó el nivel más alto del último año y medio, superando los 87 dólares.**

El Índice de Precios de Consumo Armonizado (IPCA) en **España** situó en abril su tasa anual en el 1,6%, una décima más que en el mes anterior, según los datos adelantados por el Instituto Nacional de Estadística (INE), que atribuyó este repunte al encarecimiento de los combustibles y carburantes.

Esta tasa del 1,6% es la más alta desde noviembre de 2008, cuando el IPCA se situó en el 2,4%. Con la subida de abril, el IPC armonizado vuelve a anotarse un aumento tras haber registrado en marzo un incremento de seis décimas en su tasa anual.

Con abril, ya son seis los meses consecutivos en los que este indicador se encuentra en tasas positivas después de una racha de ocho meses en negativo.

Cambio climático

José Luís Rodríguez Zapatero, en su calidad de Presidente rotatorio de la Unión, en su Discurso en la inauguración de la Ceremonia del Pacto de los Alcaldes, Bruselas, martes, 04 de mayo de 2010, dijo:

*“Hay un dato que pongo de manifiesto en cada ocasión en que abordamos el debate sobre el cambio climático: en los últimos diez años la dependencia energética de la **Unión Europea** ha pasado a ser del 44 al 53 por 100; nueve puntos en diez años. ¿Saben cuánto suponen esos nueve puntos de mayor dependencia energética traducidos a euros que transferimos a los países productores de energía fósil? 67.000 millones de euros que nos cuesta más dar energía a nuestra economía, a nuestras familias. ¿Y saben a qué equivalen 67.000 millones de euros en la **Unión***

Europea? A todos los recursos públicos que se dedican a la Investigación y al Desarrollo. En diez años hemos tenido que dedicar a la energía para transferirla a otros países tanto dinero como dedicamos cada año a la Investigación y al Desarrollo.

¿Qué quiere decir este dato abrumador? Quiere decir que cada vez que ahorremos energía estaremos ganando competitividad económica y permitiendo que más recursos se dediquen a la innovación. Y quiere decir que cada vez que hablemos, y más en una situación de crisis económica como ésta, de grave crisis económica; cada vez que hablemos de recortes y de ajustes no pensemos sólo en la gente normal, en los trabajadores; pensemos antes en los costes energéticos y los costes energéticos no suponen, en la mayoría de los casos, esfuerzos o sacrificios, sino cambio de políticas, una nueva cultura, una nueva actitud.

Para muchas empresas en muchos países europeos los costes energéticos son una carga más fuerte que los costes laborales y esto sí que es una responsabilidad asumible colectivamente. Ahorrar energía y fomentar las fuentes alternativas de energía es uno de los grandes pilares para que la recuperación económica nos lleve a mantener ese potencial de crecimiento que la Comisión ha definido en la Estrategia 2020.

Ésa no es tarea sólo de la Comisión, o del Parlamento Europeo, o de los Gobiernos; no, es tarea de toda la sociedad y, de manera muy destacada, de los Alcaldes, de los gobiernos municipales, porque es ahí, en ese ámbito, en las políticas diarias de la calle, del transporte, de la iluminación o de la emisión donde se decide si hacemos una Europa que lidere la eficiencia energética o hacemos una Europa que ignore el coste energético y sus consecuencias para la economía.

Por tanto, yo rogaría, pido, a todos los Alcaldes que hagan del ahorro y la eficiencia energética una política prioritaria. Y pido y comprometo que los Gobiernos apoyen las políticas públicas de ahorro y eficiencia energética en las ciudades y en los ámbitos regionales de la Unión Europea.

Ahorrar energía y ser más eficientes significa apostar también por las energías renovables y por un nuevo modelo de generación y distribución de la energía y de la electricidad; un nuevo modelo más democrático, que nos abra la puerta a un cambio energético y a un cambio industrial; un

modelo más democrático, porque hay que descentralizar y ampliar el número de productores de energía. Eso se hace con las energías renovables, con la energía solar y con la energía eólica, que cada vez estarán en más manos y veremos una pérdida de concentración del poder, que hasta ahora ha sido característico en el sector energético, en muy pocas manos, en grandes empresas, con lo que eso supone para el poder económico y para la realidad política.

El camino de la descentralización de la producción energética es un camino que favorece la democratización de la economía, el equilibrio y la cohesión territorial.

Apostemos, pues, por las energías renovables decididamente. Hoy sabemos que suponen un coste, porque hay que ayudarlas, hay que ayudar a que la producción de energía renovable sea rentable; pero, sin duda alguna, es una gran inversión para el futuro, para el mañana.

Apostemos por una Europa de la energía. Eso es tener firmeza en las interconexiones eléctricas y energéticas, porque necesitamos mucha más interconexión entre los países europeos de las grandes redes energéticas para depender menos del exterior, para poder transportar la energía en vez de tener que comprar tanta energía a países de fuera.

Pero he de dar un mensaje de confianza y de esperanza. De Europa y de la Unión Europea se habla mucho, del Parlamento, de la Comisión, de las instituciones, del Consejo o de los líderes europeos, y casi siempre se habla críticamente; casi siempre: que si la toma de decisiones es difícil, que si se tarda mucho en adoptar una decisión... “

Obviamente, los coordinadores de este estudio estamos totalmente de acuerdo con lo dicho por el Presidente del Gobierno, pero ¿quién será el encargado de hacerlo llegar a los distintos estamentos de las administraciones europeas?

EL LIDERAZGO DE LA UE debe mantenerse en la lucha contra el cambio climático. El mismo ha de enmarcarse en una visión a largo plazo a presentar por la Comisión con horizontes 2030 y 2050, en particular en lo que se refiere a las medidas necesarias para una generación de electricidad libre de CO2 en 2050.

Asimismo la planificación energética tiene que incluir a partir de 2013, los elementos del nuevo reglamento sobre emisiones. Ello debe ayudar también a la incorporación de las nuevas tecnologías, sin olvidar la posible contribución a su financiación vía los ingresos provenientes de los derechos de emisión.

Es más, la reglamentación, a través de estándares para la eficiencia energética, o de la política fiscal adaptada a los objetivos de sostenibilidad, debiera incluir exenciones e incentivos, a todo lo relacionado con la fabricación y consumo de **biodiesel “B100”** como combustible habitual.

Las acciones en política energética emprendidas en el seno de la UE durante los tres últimos años fueron fijadas por el Consejo Europeo de 2007. Se han conseguido éxitos como la adopción del paquete de energía y clima (*el conocido como el “20-20-20”*) o continuar con el desarrollo del mercado interior de energía. Prácticamente todas las medidas que estaban contenidas en el anterior Plan han sido ya adoptadas a nivel comunitario.

La **Unión Europea** ya ha dado una respuesta contundente, en forma de política integrada de energía y cambio climático, de **compromiso para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en un 20 % como mínimo de aquí a 2020** y de promesa para llevar la iniciativa en las negociaciones internacionales destinadas a establecer objetivos aún más ambiciosos. **En el Transporte por Carretera exclusivamente el biodiesel es la solución posible a corto y medio plazo.**

Notas

[1] **Plan de Energías Renovables en España 2005-1010**. Instituto para la Diversificación y el Ahorro de la Energía del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio. **Agosto de 2005**.

⁽²⁾ La definición más extendida de seguridad energética es la que ofrece la **Agencia Internacional de la Energía (AIE)** como la disponibilidad de una oferta de energía adecuada a precios asumibles.

⁴ Richmond y Kaufmann (2006) concluyen que la inclusión de los precios energéticos en el análisis de la intensidad energética ayuda a explicar su evolución en muchos países. Otros autores (Metcalf, 2008) defienden que las mejoras en la intensidad energética parecen haber seguido a mejoras en eficiencia energética en los procesos, dirigidas en parte por los precios, y no por los cambios estructurales.

**Soporte legislativo y de recomendaciones, que se han tenido presente a la hora de proyectar el Informe general de Biodiésel “B-100”
Enfocado a fomentar su uso especialmente en el Transporte por Carretera en España**

La Comisión de Análisis y Estudios del “Grupo de Empresas Agrarias de Castilla-La Mancha” y la “Agrupación Nacional de Transportes-Plataforma”, partiendo de la legislación existente en materia de “Cambio Climático”, “Energías Renovables” e “Impuestos Especiales”, bajo la coordinación del Grupo Consultor Medioambiental, “Euroinformes y Gestión de Ideas”, han elaborado el presente informe que deberá servir de documento base para fijar la estrategia a seguir:

Teniendo presente que, la Unión Europea elaboró el documento: “Europa en movimiento - Comisión Europea - Dirección General de Comunicación”.

Introducción y principios básicos

La eficacia energética tiene por objeto disminuir el consumo de energía sin por ello reducir el uso del material y los equipos que funcionan gracias a ella. Se trata de utilizar mejor la energía. El objetivo de la eficacia energética es fomentar comportamientos, métodos de trabajo y técnicas de producción que consuman menos **energía**.

Las acciones de promoción de la eficacia energética se inscriben en los objetivos más amplios de la **Comunidad Europea** en relación con las políticas energética y de medio ambiente. El incremento de la eficacia energética resulta esencial para el logro de los objetivos señalados por el Protocolo de **Kioto**, propicia una política energética más sostenible y constituye un elemento importante de la seguridad del abastecimiento de la **Comunidad Europea**, tema que ha suscitado inquietud en los últimos años.

La lucha contra el cambio climático / La Unión Europea lidera el camino

Cada vez son más las voces a nivel internacional que coinciden en afirmar que el planeta se dirige hacia un cambio climático irreversible a menos que se tomen medidas rápidamente. La **Unión Europea** ya ha dado una respuesta contundente, en forma de política integrada de energía y cambio climático, de **compromiso para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en un 20 % como mínimo de aquí a 2020** y de promesa para llevar la iniciativa en las negociaciones internacionales destinadas a establecer objetivos aún más ambiciosos. Todo ello contribuirá a evitar que las temperaturas mundiales aumenten más de 2 °C, el nivel que los científicos consideran, cada vez con mayor convencimiento, el punto sin retorno. Para lograr este objetivo, debemos utilizar recursos energéticos más sostenibles y tomarnos más en serio el cambio hacia un uso más frecuente de formas de energía renovable, la captura y el almacenamiento de dióxido de carbono, así como la inversión de la tendencia a la deforestación. Ello puede implicar un cambio en nuestro estilo de vida, pero no tiene por qué poner en peligro nuestro nivel de vida ni el de futuras generaciones.

La amenaza y el desafío

El **cambio climático** constituye una de las mayores amenazas que penden sobre el planeta. Si el aumento de la temperatura terrestre supera en más de 2 °C los niveles preindustriales, probablemente el cambio climático sea irreversible y posiblemente las consecuencias a largo plazo sean enormes. Las zonas bajas de la **Tierra**, que incluyen grandes porciones de numerosos países europeos, podrían acabar desapareciendo bajo los crecientes niveles del mar. Además, en muchas zonas del mundo no habría agua dulce suficiente para seguir viviendo. Aumentaría la frecuencia de los fenómenos meteorológicos extremos que causan daños físicos y económicos. Las economías podrían entrar en declive debido al coste que supondría afrontar climas diferentes.

La solución está en reducir las emisiones mundiales de gases de efecto invernadero, en particular el dióxido de carbono. Esto significa utilizar mejor los recursos naturales. Los combustibles fósiles —el petróleo, el gas

y el carbón destinados a producir electricidad y utilizados en la calefacción, la refrigeración y el transporte— son fuentes importantes de emisión de gases de efecto invernadero, por lo que es necesario utilizarlos en menor medida y de manera más eficiente. Al mismo tiempo, es importante evitar el paso del dióxido de carbono a la atmósfera; por ejemplo, «*capturándolo*» a medida que se produce y almacenándolo a continuación bajo tierra, en yacimientos agotados de gas o minas de sal.

El camino que hay que seguir: una respuesta integrada

Para la **Unión Europea (UE)**, el camino que hay que seguir consiste en una política integrada de **energía** y cambio climático, puesto que el uso intensivo de combustibles fósiles es una de las causas principales de dicho cambio. Los líderes de la **UE** respaldaron esta política, lo que demuestra que **Europa** ostenta el liderazgo mundial en la lucha contra el cambio climático, al tiempo que prepara el camino para reforzar la seguridad del suministro e incrementar la competitividad.

Una política integrada de **energía** y cambio climático implica la puesta en marcha de una nueva revolución industrial para cambiar la manera en que producimos y utilizamos la **energía**, así como los tipos de **energía** que utilizamos. El objetivo es dar paso a una economía respetuosa con el clima, basada en una combinación de tecnologías y fuentes energéticas con bajos niveles de emisión de carbono.

Para que el **calentamiento global** no supere los 2 °C, habrá que poner fin al aumento de las emisiones mundiales de gases de efecto invernadero en un plazo de diez o quince años y, antes de 2050, reducir dichas emisiones aproximadamente a la mitad de los niveles de 1990. La **UE** está intentando llegar a un nuevo acuerdo mundial para alcanzar estos objetivos. Como primera medida, considera que, antes de 2020, los países industrializados deberían reducir de manera colectiva sus emisiones de gases de efecto invernadero hasta un 30 % por debajo de los niveles de 1990.

A fin de subrayar su determinación y mostrar a sus socios un ejemplo a seguir, la **UE** ha acordado reducir de aquí a 2020 sus emisiones de gases de efecto invernadero en al menos un 20 %, independientemente de lo que hagan otros países. Su plan es lograr dicha reducción a través de acciones

previstas en la nueva política integrada de **energía** y **cambio climático**, combinadas con medidas que ya están en marcha.

Los líderes de la UE han decidido lo siguiente:

- * ahorrar el 20 % de consumo de **energía** previsto para 2020, a través de la mejora de la eficiencia energética;
- * aumentar hasta el 20 % la cuota de **energía** renovable en el consumo global de **energía**, es decir, prácticamente triplicar el nivel actual de aquí a 2020;
- * incrementar diez veces —hasta el 10 % como mínimo— la cuota correspondiente a los biocombustibles en el consumo global de gasolina y gasoil de aquí a 2020, siempre y cuando los biocombustibles de «segunda generación» sostenibles, procedentes de cosechas no alimentarias, estén disponibles en el mercado;
- * mejorar la integración de la política energética de la UE con otras políticas, no solo la medioambiental, sino también la comercial, la agraria y la de investigación;

Partiendo de nuestros logros

Para combatir el cambio climático, la UE no parte de cero, sino que ha ido reforzando progresivamente sus medidas destinadas a incrementar la eficiencia energética, limitar las emisiones procedentes de fábricas y automóviles y fomentar el ahorro energético durante varios años.

La diversificación

El incremento de la seguridad del suministro consiste en no depender de una única forma de **energía** ni de un puñado de países proveedores que no forman parte de la UE. **Se trata de producir más energía en el seno de la UE** y, cuando sea necesario, asegurarse el suministro procedente de otras regiones estables del mundo. Se trata, además, de llegar a un acuerdo para compartir las existencias en épocas de crisis, ya que el nivel de dependencia de las importaciones en la UE varía considerablemente de un país a otro.

Alrededor del 80 % de la **energía** que consume la **UE** procede de combustibles fósiles —petróleo, gas natural y carbón—, todos ellos importantes fuentes de emisión de **CO₂**. La tecnología está ayudando a reducir dichas emisiones y, antes de que finalice la próxima década aproximadamente, la tecnología «limpia» del carbón debería estar operativa. No obstante, **el combustible fósil es un recurso finito y, hacia mediados del presente siglo, su nivel de agotamiento estará muy avanzado.** Reducir el uso de combustibles fósiles contribuye, por tanto, a aumentar la seguridad energética de la **UE** y a **frenar el cambio climático.**

Por otro lado, los recursos propios de combustibles fósiles de la **UE** se están agotando a un ritmo mayor que los del mundo en su conjunto. La **UE** depende cada vez más de las importaciones y, por tanto, cada día es más vulnerable a los impactos del suministro y de los precios. Para 2030, la dependencia del petróleo importado podría llegar a ser del 93 % y la del gas importado, del 84 %, si no se controla el consumo energético ni se modifica la combinación de combustibles. En la actualidad, la **UE** obtiene aproximadamente el 50 % del gas que consume de tan solo tres fuentes: **Rusia, Noruega y Argelia.** En 2005, el nivel global de dependencia de la **energía** importada en la **UE** era del 52,3 %.

Una nueva función para la agricultura

En la actualidad, en el transporte, los biocombustibles procedentes de cultivos agrícolas son los únicos sustitutos de la gasolina y el gasoil disponibles a gran escala. El fomento del uso de biocombustibles ayuda a reducir las emisiones y permite disponer de una mayor variedad de combustibles. **El biodiésel puede proceder de diversos cultivos existentes en la UE, como la colza y soja en cultivos de secano.** También pueden ser importados de terceros países.

La **UE**, en general y, **España** en particular, disponen de suficiente potencial agrícola para producir **biodiésel.** En un futuro próximo, estos procederán de una variedad mucho mayor de productos agrícolas y forestales, así como de residuos orgánicos, y no solo de cultivos que también se destinan a la alimentación humana y animal.

Los países de la UE acordaron en primer lugar un objetivo indicativo del 20 % de suministro energético procedente de fuentes renovables para 2020. Para lograrlo, se adoptaron nuevas leyes que establecían objetivos nacionales en materia de electricidad renovable y **biodiésel** en el transporte, a fin de impulsar el nivel de la **energía renovable** en los estados miembros. Además, se animó al sector privado a realizar las inversiones necesarias.

El posible crecimiento del **biodiésel** en el transporte (**B-100**) dotará a este sector en rápida expansión de los medios para disminuir sus emisiones de **CO₂**.

Un comportamiento inteligente en materia de energía

La manera más sencilla de aumentar la seguridad del suministro y ayudar a combatir el **cambio climático** es disminuir la demanda de **energía**, lo que significa utilizarla de manera más eficiente para que su desaprovechamiento sea menor. Esto se puede conseguir bien mediante el uso de tecnologías que ahorren **energía**, bien modificando nuestro comportamiento, o combinando ambas posibilidades. Por encima de todo, ahorrar **energía** también es importante desde el punto de vista económico: el objetivo de la UE de utilizar de aquí a 2020 un 20 % menos de la **energía** que se utilizaría si no se tomaran medidas reducirá en 100 000 millones de euros el gasto anual.

Fomento de la innovación limpia

El programa de acción sobre tecnología medioambiental de la UE incluye una serie de acciones destinadas a promover la ecoinnovación y la adopción de tecnologías medioambientales. Dicho programa promueve la investigación y el desarrollo, moviliza fondos y mejora las condiciones del mercado. En el contexto del **VII Programa Marco de la Unión Europea para 2007-2013** sobre financiación para la investigación y el desarrollo tecnológico, un porcentaje significativo de los fondos se destina a investigar la tecnología energética con bajos niveles de emisión de carbono o emisión cero. El programa de competitividad e innovación de la UE también destina fondos a la investigación en materia de energía y al fomento del ahorro energético. Incluye el subprograma «*Energía Inteligente-Europa*».

Realizar para 2020 ese potencial del 20 %, equivalente a alrededor de 390 Mtep, producirá grandes beneficios en el campo de la **energía** y el medio ambiente. Las emisiones de **CO₂** deben reducirse en 780 Mt con respecto a la hipótesis de base, más del doble de las reducciones que deben realizarse en la **UE** antes de 2012 con arreglo al Protocolo de Kioto. Los gastos adicionales de inversión en tecnologías más eficientes e innovadoras quedarán más que compensados por los más de 100 000 millones de euros que pueden ahorrarse cada año en combustible.

Teniendo presente el dictamen del Parlamento Europeo sobre el **Libro Verde** donde se presentaron más de 100 recomendaciones que también concuerdan en gran medida con las propuestas del plan de acción. Se recibieron contribuciones y se obtuvo el respaldo para la realización del potencial de ahorro de **energía** de la **UE** (20 % para 2020) por parte de un Grupo de alto nivel sobre competitividad, **energía** y **medio ambiente** creado por la **Comisión Europea**.

El transporte

Este sector reviste una importancia particular, ya que es responsable de más de 30 % del consumo final de **energía**. Las medidas son mayoritariamente de carácter no técnico e incluyen el fomento de la creación de infraestructuras de nuevo tipo y, por lo tanto, la promoción de la intermodalidad. En España el 94% de todo el transporte interior se hace por carretera.

El **transporte** es un ámbito que ofrece un enorme potencial de eficiencia energética sin explotar, por lo que la **UE** está trabajando con los sectores del automóvil y el combustible para que esto cambie y reducir las emisiones de **CO₂** procedentes de los vehículos de transporte por carretera.

El sector del transporte consume un 30% de toda la **energía** utilizada en el mundo. Esta cifra se eleva en la Unión Europea al 32% y en España al 38%. La principal fuente de **energía** para el sector del transporte es el carburante de origen fósil (*derivado del petróleo, que España debe importar*) que supone el 98% del combustible total utilizado. Más tarde o más temprano, la escasez de petróleo está asegurada, por lo que encontrar y desarrollar soluciones alternativas es una necesidad estratégica.

Protagonismo del sector agrario y el biodiésel

Ha quedado demostrado en las últimas campañas agronómicas (2007-2008-2009), que la producción de cultivos agrícolas en terrenos de secano enfocados a la fabricación de **biodiésel** han sido rentable desde el punto de vista económico.

Los datos que se han venido controlando en las tres últimas campañas han demostrado que el cultivo de “*colza para biodiesel*” resulta rentable y agronómicamente aceptable. La **colza** es perfecta para una rotación de cultivos en terrenos de secano, mejorando la producción del cereal que se vuelva a sembrar al año siguiente. Es decir, en un periodo de cinco años, donde se cultiven tres años la **colza** y dos el **cereal**, puede afirmarse que las producciones medias de la **colza** y el **cereal** son aceptables. Estos mismos datos nos han demostrado que la producción de **cereal**, obtenida tras un cultivo de **colza**, ha sido un quince por ciento superior a las producciones obtenidas en ese terreno antes de iniciar la rotación de cultivos (*colza-cebada-colza*).

Si se cumplen una serie de premisas agronómicas, como realizar la siembra de la **colza** en el mes de septiembre, utilizar una semilla adecuada y aplicar unas dosis precisas de herbicida en el momento de la siembra, las producciones que se obtendrán serán lo suficientemente motivadoras para que los agricultores de secano tengan este cultivo dentro de los objetivos prioritarios a tener en cuenta en el futuro. Además, existe un contrato tipo que garantiza el precio mínimo a recibir por parte de los agricultores. (*)

También es un hecho la obtención de producciones, notablemente más altas, que las obtenidas en cada zona cuando se cultivan cereales tras un cultivo de **colza**.

La necesidad que tiene la sociedad actual de disponer de **energía renovable** y barata, hace recomendable que el sector rural empiece a elevar su nivel de miras, para protagonizar la producción de la **energía** de futuro que la sociedad está esperando. No resulta fácil introducir novedades en el sector agrario, pero los agricultores deben saber que los cultivos energéticos ofrecen una alternativa que resulta muy interesante a corto y medio plazo. La diversificación de cultivos es una baza que debe ser utilizada tanto desde el punto de vista agronómico como de rentabilidad. La

“colza” y la “soja” (*en su caso*) están ahí a la espera de que los agricultores con esperanza de futuro empiecen a utilizarla.

En la **Seguridad Alimentaria** y en la **Suficiencia Energética** estará dedicada la política de la **Unión Europea** en los próximos años. Los agricultores de la **Península Ibérica** tienen un notable protagonismo en esos retos. La conjugación de alimentación (*humana y animal*) con la producción energética tiene notables beneficios para el sector rural. Para ello, urge que aquellos agricultores que quieran ser protagonistas del futuro salgan del anquilosamiento en el que se encuentra gran parte de la agricultura oficial, y empiecen a liderar los movimientos, que en el sector de la producción de **biodiésel**, están al alcance de todos los interesados. Este es el momento de que los agricultores, además de consumir gasóleo puedan adentrarse en el mundo de la producción.

Los agricultores pueden y deben ser protagonistas de la producción de **energías renovables** y de la mejora del medio ambiente. Los cultivos energéticos están ahí y el futuro, de muchas zonas rurales desfavorecidas y con una población envejecida, puede planificarse y conseguir que un importante valor añadido se quede en estas zonas, garantizando un futuro para muchos.

Los **cultivos energéticos**, susceptibles de producir **biodiésel** pueden conseguir el arraigo de la población con el territorio rural. Toda vez que potenciarían la creación de pequeñas empresas de servicios, relacionados con el proceso de cultivo, recolección, extracción y comercialización del aceite vegetal para la producción de **biodiésel**. El subproducto, de esta planificación de cultivos energéticos, son proteínas necesarias para la alimentación de la cabaña ganadera nacional.

(*) Orden ARM/1151/2009, de 16 de abril, por la que se homologa el **contrato-tipo de compraventa de colza como cultivo energético** que habrá de regir para la campaña de comercialización 2009/2010. De acuerdo con el régimen establecido por la **Ley 2/2000, de 7 de enero**, reguladora de los contratos-tipo de productos agroalimentarios. Pendiente de modificación por una nueva Orden para la campaña de comercialización 2010/2011.

No obstante la legislación anterior, no hay, de hecho, una política informativa para fomentar la producción de “colza” y/o “soja”, ni por el

MAPA, ni por las Consejerías de Agricultura de la comunidades autónomas con gran cantidad de zonas rurales.

En la **Península Ibérica** los **cultivos energéticos** susceptibles de ser utilizados para producir **biodiésel**, tienen un futuro interesante, de acuerdo con los resultados obtenidos a partir de las experiencias realizadas por el **Grupo de Empresas Agrarias de Castilla-La Mancha (GEA)**.

Estas pruebas se llevaron a cabo teniendo en cuenta las siguientes consideraciones:

Primera.- La mayoría de los cultivos de los que se a portan datos se han realizado en tierras de secano.

Segunda.- Tradicionalmente en estas tierras (*de secano*) se obtienen producciones medias entre 1100 y 1300 kilogramos por hectárea de cebada o avena. Estos cereales se emplean en alimentación animal.

Tercera.- Las características de los terrenos (*de secano*) no permiten el cultivo anual. Por ello hay que aplicar el tradicional, “*año y vez*”. Es decir, un año se cultiva y otro año se deja la tierra descansar.

De las experiencias realizadas se obtuvieron las siguientes conclusiones:

A- Al introducir el cultivo de **colza** se obtuvieron producciones de 3000 kilogramos por hectárea.

B- De cada 100 kilogramos de grano de **colza**, 25 kilogramos se pueden destinar a **biodiésel** y 75 kilogramos a alimentación animal. Por lo tanto, en estos terrenos (*de secano*), se pasó de 1000 kilogramos de cereal por hectárea para la alimentación del ganado a 2250 kilogramos de alimento para el ganado.

C- Explotar una hectárea (*de secano*) de **colza** tiene un coste similar al que tendría la explotación en el mismo terreno de una hectárea de cebada o avena.

D- Con este sistema de cultivos “**Colza-Cebada-Colza**” se obtienen las siguientes producciones para alimentación animal: 2250 kg, más 1000 kg, más 2250 kg de proteína alimentaria para el ganado. Y además 750 litros

de biodiésel. Es decir, 1833 kg de alimento al año para el ganado, frente a los 667 kg de producción media en la agricultura tradicional.

E- La rotación de cultivos (*en secano*) de la **colza**, (*brasicáceas*), con cereales han demostrado empíricamente que la producción de cereales ha aumentado en un 18%, frente a la producción media histórica.

F- En muchos casos los terrenos que han vuelto a cultivarse estaban abandonados por la nula rentabilidad. La alternativa agronómica aplicada ha devuelto la esperanza a estas zonas rurales deprimidas, con una población envejecida y una alta tasa de desempleo.

Y **G-** Las tierras puestas en cultivo, y las que con esta filosofía se cultivarán a medio plazo, colaborarán de una forma directa en la eliminación de CO_2 de la atmósfera.

PARA EL SECTOR AGRARIO DE SECANO DE LA PENÍNSULA IBÉRICA, EL POTENCIAL DE PRODUCCIÓN DE COLZA PARA BIODIÉSEL ES GRANDE. GARANTIZANDO LA RENTA, LA FIJACIÓN DE LA POBLACIÓN RURAL AL TERRITORIO, Y GENERACIÓN DE VALOR AÑADIDO EN LA EXTRACCIÓN DEL ACEITE Y LA COMERCIALIZACIÓN DE LA PROTEÍNA PARA ALIMENTACIÓN ANIMAL.

¿Qué es el biodiésel?

Antecedentes históricos de la producción de biodiésel

La idea de usar aceites vegetales como combustible para los motores de combustión interna data de 1895, cuando el Dr. Rudolf Diesel desarrolló el primer modelo de motor diésel. Diesel ensayó con diversos combustibles, incluyendo aceites vegetales. En la demostración de su motor, en la Exposición Mundial de París en 1900, Diesel utilizó aceite de cacahuete como combustible. En 1912 afirmarí que *"el uso de los aceites vegetales como combustibles para los motores puede parecer insignificante hoy en día, pero con el transcurso del tiempo puede ser tan importante como los derivados del petróleo y el carbón en la actualidad."*

El principal motivo por el cual los aceites vegetales no se pueden utilizar directamente como combustibles en los motores diésel de hoy en día es la

viscosidad. El procedimiento químico recomendado para disminuir la viscosidad a los aceites, la transesterificación, fue desarrollado en 1853 por los científicos E. Duffy y J. Patrick, cuarenta años antes que el Dr. Diesel desarrollara su motor de combustión interna.

En 1937 se concede la primera patente a un combustible obtenido a partir de aceites vegetales (aceite de palma), a G. Chavanne, en Bruselas-Bélgica. (*Patente número 422.877*). La primera experiencia conocida de utilización de biodiésel en transporte público data del año 1938 en un ómnibus de la línea Bruselas-Lovaina en Bélgica.

Antes de la II Guerra Mundial se introdujo el uso de aceites transesterificados como combustible en vehículos pesados en África. Durante el transcurso de la II Guerra Mundial (1939 - 1945) el **biodiésel** obtenido a partir de distintos tipos de aceites vegetales fue empleado en una parte importante de la flota de guerra.

La crisis energética (1973 - 1979) disminuyó la oferta de petróleo y disparó su precio en forma exorbitante. Esto obligó a la mayoría de los países en desarrollo a reducir o retrasar sus programas de desarrollo para poder adquirir el petróleo que necesitaban para mantener sus economías. Se planteó entonces la urgente necesidad de encontrar fuentes alternativas de energía, tales como el **biodiésel** que durante aquella época volvió a resurgir con fuerza.

Las recientes preocupaciones por la preservación del **medio ambiente** y los compromisos asumidos por muchos países en el Protocolo de Kioto, han provocado un renovado interés por este combustible en diferentes partes del planeta. Durante las últimas décadas, en los países industrializados, la tecnología de producción del **biodiésel** ha sido desarrollada satisfactoriamente y su uso en motores diésel ha sido probado con ostensible éxito.

Producción y uso del biodiésel

El **biodiésel** es un biocarburante que se fabrica, básicamente, a partir de las semillas de plantas oleaginosas, como la **colza**, la **soja**, la **palma** o el **girasol**. También se puede obtener de los aceites de fritura usados y de las grasas animales, con los adecuados controles de calidad. En la actualidad,

se está estudiando su producción a partir de **algas, cardo y jatropha**, entre otros productos. Dependiendo de la materia prima utilizada para su fabricación suele denominarse con las siguientes siglas en inglés:

- 1
- 2 *1 RME: Rape Methyl Ester (Éster Metílico de Aceite de Colza).*
- 3 *2 SME - Soya Methyl Ester (Éster Metílico de Aceite de Soja. Estas mismas siglas también identifican al Éster Metílico de Aceite de Girasol - Sunflower Methyl Ester).*
- 4 *3 PME - Palm Methyl Ester (Éster Metílico de Aceite de Palma).*
- 5 *4 FAME - Fatty Acid Methyl Ester (Éster Metílico de Ácidos Grasos, siglas y término que engloba, además, a otros tipos de aceites y grasas vegetales y/o animales, así como sus mezclas).*

Tiene unas características parecidas al gasóleo convencional, por lo que se puede emplear como combustible puro o mezclado con gasóleo, en distintas proporciones, en motores diésel.

En Europa el biodiésel debe cumplir todos los parámetros de calidad establecidos en la norma EN-14214.

En **España**, como en el resto de la **Unión Europea**, la legislación estipula que cuando el porcentaje de **biodiésel** presente en el gasóleo de automoción supere el 5% en volumen debe etiquetarse obligatoriamente en las estaciones de servicio con una denominación específica.

Con la tecnología actual de motores, es el biocarburante de mayor futuro en **Europa y España** por la gran demanda de gasóleo en estos mercados, consecuencia del gran aumento del número de vehículos con motores diésel y del transporte de mercancías.

Biodiésel y Medio Ambiente

Los cultivos tradicionales en secano, fundamentalmente cereales, están cultivándose históricamente bajo el sistema de cultivo denominado, “**año y vez**”. Lo que desde el punto de vista medio ambiental supone que, uno de cada dos años, la tierra se deje sin cultivar.

El **MAPA** prevé aumentar en 500.000 hectáreas la superficie destinada a colza para obtener **biodiésel**, de forma que pasará de las 490.000 hectáreas actuales a casi el millón.

La superficie de **cultivos energéticos** en España deberá aumentar un 78% para poder abastecer con materia prima de origen nacional las necesidades de la industria para producir bioetanol y biodiésel, según cálculos del **Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA)**.

En **España** se dedican en la actualidad un total de 220.000 hectáreas a estos cultivos, superficie que deberá crecer hasta el millón de hectáreas para abastecer con materia prima vegetal de origen español a la producción de biocarburantes, según el secretario general de Agricultura, Josep Puxeu.

En su comparecencia ante la Comisión de Agricultura y Pesca del Congreso de los Diputados, Puxeu destacó la necesidad de continuar con la "significativa evolución" de los **cultivos energéticos** en España, donde la superficie era tan solo de 5.000 hectáreas en 2004.

El responsable de Agricultura resaltó que en la actualidad existen tres empresas de producción de bioetanol y diez de biodiésel con una capacidad total de 375.000 toneladas al año y de 285.000 toneladas anuales, respectivamente.

La alternativa agroenergética que habrá que potenciarse, supondrá que los años impares se cultive "**cereal**", y los años pares se pueda cultivar "**colza**". Cultivo este que, por tener un sistema radicular notablemente mas profundo que el **cereal**, pueda perfectamente cultivarse en el mismo terreno. Esta conjugación de cultivos, garantiza una mejora medio ambiental, puesto que los años de cultivo de "**colza**" (*los pares, que de no cultivarse **colza** mantendrían el terreno improductivo*) permite ayudar, mediante la fotosíntesis del cultivo, a eliminar **CO₂** de la atmósfera.

Esta alternativa deberá ser analizada y potenciada desde el punto de vista medio ambiental, puesto que es totalmente positivo el fomento de estos cultivos para evitar la erosión de las zonas de secano de la **Península Ibérica**.

Comercialización

Toda la producción de aceite de **colza** en la **Península Ibérica**, tiene asegurada la comercialización. Al ser un producto que están buscando las empresas españolas que se dedican a la producción de **biodiésel**, **EN 14214**.

Impulsar avances en el transporte

El sector del transporte desempeña (*según la Comisión Europea*) un papel protagonista en la economía europea y, como tal, representa casi el 20 % del total del consumo de energía primaria. **Los combustibles fósiles constituyen el 98 % de la energía consumida en este sector**. Dado que se trata también del sector que registra el aumento más rápido por lo que a consumo de energía se refiere, **es una de las principales fuentes de gases de efecto invernadero y el principal factor de dependencia de las importaciones de ese tipo de combustibles**. Es, pues, fundamental, realizar el potencial de mejora de la eficiencia energética del sector. Ese potencial puede realizarse, en particular, garantizando el consumo eficiente de combustible en los vehículos, desarrollando mercados para vehículos menos contaminantes.

Biodiésel y Transporte por Carretera

Considerando las cuestiones anteriores, la **Agrupación Nacional de Transporte Plataforma**, en colaboración con varias de las empresas más vanguardistas e importantes de camiones: “**Mercedes**”, e “**IVECO**”, participantes en la **I Jornada Nacional de Transporte**, a celebrada el 24 de abril de 2010 en Madrid.

El resto de marcas de camiones han demostrado no estar en este reto, actualmente, a la altura de las circunstancias. Cuestión importante que está siendo tenida en cuenta por los profesionales del Transporte por Carretera. A la hora de pensar en el tipo y marca de camión que tendrán que utilizar en el futuro.

Se pretende crear la sinergia necesaria para que, a corto plazo, se empiece a aplicar la filosofía de que, el transporte por carretera en **España**, puede empezar a utilizar **Biodiésel “B-100”** como combustible habitual.

Determinar las marcas de camiones que pueden empezar a **utilizar a corto plazo “B-100”**. Y estudiar un preacuerdo con los, potenciales, productores de **Biodiésel**, que estén dispuestos a suministrar **“B-100”** a los camiones de los socios de la **Agrupación Nacional de Transporte Plataforma (25.000 vehículos aproximadamente)**.

Se necesita redoblar esfuerzos con vistas a desarrollar mercados para vehículos menos contaminantes, más inteligentes, energéticamente eficientes y seguros, tras la Directiva relativa a la promoción de vehículos limpios de transporte por carretera (COM(2005) 634) (2007-2012).

Crear la logística propia, para que los socios de la **Agrupación Nacional de Transporte – Plataforma**, puedan utilizar de forma habitual **biodiésel “B-100”**. Se pretende que la falta de **biodiésel “B-100”**, en la red de estaciones de servicio del territorio nacional, no imposibilite la utilización de este combustible verde, por parte de los profesionales del transporte asociados a la **Agrupación**. Para ello, ya se está trabajando, en la elaboración de un proyecto logístico propio que permita que los socios, de la **Agrupación Nacional de Transporte Plataforma**, dispongan de **Biodiésel “B-100”**.

Considerando, que el consumo medio de un camión es +/- 38 litros/100 km.
Considerando, que cada camión hace una media de 100.000 kms/año.
El consumo medio por camión asciende a: 38.000 litros/año.

Lo que nos hace prever un consumo a corto-medio plazo de 100.000 a 250.000 toneladas/año de **“B-100”**, para los asociados que tengan camiones adaptados para el consumo de **biodiésel**.

Las previsiones de consumo **“B-100”** dentro de la **Asociación** es:

15 % asociados primer año.

33 % asociados segundo año.

75% asociados tercer año y siguientes.

A tal fin se han realizado acuerdos de suministro de **“B-100”** con las empresas fabricantes de **biodiésel**: **“cleanfuel”** y **“biocom energía y “GreenCyber-Portugal”**.

El transporte por carretera en el futuro

Habida cuenta de la estrecha relación existente entre emisiones de **CO₂** y consumo de combustible, gran parte de ese potencial puede realizarse con medidas nuevas, incluso legislativas, para conseguir realizar las reducciones necesarias de las emisiones de **CO₂**. Esa evidente que no se han cumplido los compromisos voluntarios de la industria automovilística para lograr (*antes de 2008/2009*) un nivel de 140 g de **CO₂**/km.

El plan para la reducción de las emisiones de carbono comienza por la implantación de "una cadena de suministro sostenible". Las compañías tendrán que ser capaces de controlar el total de sus emisiones para poder disminuirlas, así como la de sus clientes.

De este modo, la estricta regulación medioambiental en ciernes y la costosa factura de la lucha contra las emisiones de **CO₂** impondrán cambios en el comportamiento de consumo y el modelo de producción en los próximos años. Y es que, con el fin de reducir emisiones (*debido a su elevado coste*), las empresas del sector transporte tenderán "hacia la colaboración y las agrupaciones cooperativistas, que ayudarán a aumentar su eficiencia. Esta tendencia ofrecerá nuevas oportunidades a las compañías del sector que estén capacitadas para adaptar sus negocios a los nuevos tiempos".

"Los próximos años serán cruciales para las empresas del sector del **Transporte por carretera**, ya que experimentarán cambios en las redes de logística y en todo el entorno empresarial, el cambio climático y las emisiones de **CO₂** seguirán ganando importancia y los consumidores tomarán decisiones de compra cada vez más sostenibles".

El ambicioso proyecto de la **Agrupación Nacional de Transporte – Plataforma**, se adecua perfectamente a los objetivos de la **Comisión Europea**, en su estrategia a largo plazo para reducir las emisiones de **CO₂** de los automóviles, más allá de los actuales compromisos voluntarios, dirigida a **alcanzar el objetivo comunitario de 120 g de CO₂/km antes de 2012**, mediante un planteamiento completo y coherente, en **España**, con la participación de todas las partes interesadas, a saber: la agroindustria, las marcas de camiones, los profesionales del transporte por carretera, las empresas productoras de **biodiésel**, el **Gobierno de España** y las **Comunidades Autónomas**.

De no ser así, habrá que concluir que No será posible conseguir los objetivos energéticos y medio ambientales propuestos.

Todos estos cambios ofrecen nuevas oportunidades, pero es imprescindible realizar una planificación a medio y largo plazo, junto con una estrategia adecuada, para que la cadena de suministro de **biodiésel** sea sostenible y así poder afrontar los desafíos energéticos y medio ambientales del futuro. Y para ello, es **imprescindible la colaboración total del Gobierno de España.**

Reflexiones de los Productores de Biodiesel en España y Portugal

Consideran que el desarrollo reglamentario del Plan de Energías Renovables que parta de 2010 debe recoger las medidas largamente demandadas por el sector, por lo que aportan en este documento una serie de reflexiones sobre aspectos problemáticos del mismo, que consideran fundamentales para reducir las limitaciones presentes que existen en el actualidad. Estos son:

La materia prima y su involucración con el desarrollo rural en unos momentos de cambio, como consecuencia de la aplicación de la PAC y de las tendencias mundiales en cuanto a política de ayudas agrícolas.

Los incentivos fiscales a la producción de biocarburantes y su mantenimiento en el tiempo para hacer viables las plantas industriales de producción de biodiesel.

Los derechos de CO₂ y su aplicación a la producción de biocarburantes como primer reductor de la contaminación en el sector del transporte.

Los biolubricantes y su necesaria reglamentación, como futuro producto medioambiental y como medio de salida a la gran cantidad de glicerina que se va a generar como subproducto en el proceso de producción de biodiesel.

Es improbable que los aceites usados jueguen un papel relevante (*previsto 16,5%*) como materia prima en la producción de biodiesel. Una contribución entre 2-3% representaría un espectacular desarrollo

del sector de recogida de aceites vegetales usados. En cualquier caso, el biodiésel producido con estos aceites sería muy difícil que cumpliera con la normativa UNE aplicable para su utilización como mezcla con el gasóleo, por lo que se debería buscar una salida si se desea que emplear. Una posible solución sería la utilización de este biodiésel procedente de aceites usados en la maquinaria de construcción o en la maquinaria agrícola.

La producción de biodiésel y la materia prima

Una de las características que diferencian a los biocarburantes, y en concreto al biodiésel, de otras fuentes de producción energética es la utilización de productos agrícolas como materia prima. De ahí la importancia que tiene conocer y comprender la problemática de este sector, máxime cuando las necesidades de materia prima para la producción de biodiésel de acuerdo con las directrices del Plan de Energías Renovables, no sólo supera totalmente las producciones españolas, sino que va a influir de forma importante en la demanda mundial de aceites vegetales.

- El objetivo de producción de biodiésel para el año 2010, supone un consumo del orden de 3,5 millones de toneladas de productos oleaginosos, que en media supondría una superficie dedicada a su cultivo de 1,4 millones de hectáreas. Recordemos que la producción española de oleaginosas no supera las 400.000 toneladas, que se consumen en el sector alimentario.
- La producción mundial de aceite vegetal está centrada principalmente en Estados Unidos y Argentina, con aportaciones menores de Europa y China. Además, tres únicas multinacionales controlan la mayoría del mercado mundial de estos aceites.
- La PAC está ya generando un cambio en los cultivos agrícolas al reducir los incentivos que venían manteniendo ciertos tipos de cultivos e incentivar los energéticos. Sin embargo esta ayuda a este nuevo tipo de agricultura no es lo suficientemente atractiva para cambiar, a corto plazo, los hábitos de los agricultores.

- La elevada edad media de la población agrícola española, junto con los escasos incentivos que la política agraria aporta, va a dejar el campo vacío a no ser que se apliquen esfuerzos para evitarlo.
 - Los biocarburantes y las expectativas de crecimiento de este sector, máxime en un contexto mundial de precios del petróleo al alza, deben de aprovecharse para impulsar el cambio de cultivos a través del apoyo de este sector, de la investigación en nuevas semillas más productivas, de la ayuda de las administraciones y de la participación de los agricultores en los proyectos de biocarburantes previstos.
 - Sin ello, además de depender totalmente del exterior para conseguir la materia prima necesaria para la producción de biocarburantes, nos alejaríamos del espíritu que ha marcado las ayudas a este sector, no ayudaríamos a la fijación de población rural y no actuaríamos sobre el desarrollo futuro de las actividades agrícolas.
- * La definición de una política clara de ayuda a los cultivos energéticos debe apoyarse en una estrecha relación entre agricultores y productores de biocarburantes, impulsando la participación de ambos en proyectos comunes.
- * La producción nacional de estos cultivos debe ser incentivada si se quiere evitar que la totalidad de la materia prima proceda del exterior. Las ayudas a los biocarburantes deben tener en cuenta esta situación y premiar a aquellos proyectos con mayor utilización de producción española.
- * La investigación agrícola debe dirigirse al logro de semillas de oleaginosas más productivas y mejor adaptadas a las características del terreno y a la climatología, para lo que deberán establecerse las ayudas necesarias.

La producción de biodiésel y su fiscalidad

La Directiva 2003/96/CE establece la posibilidad para los Estados miembros de reducir o igualar a cero el tipo impositivo del impuesto especial armonizado de hidrocarburos para los biocarburantes. El ordenamiento español traspuso la Directiva en la Ley 53/2002 donde se

define el tipo impositivo cero para los biocarburantes hasta el 31 de diciembre de 2012.

- * La extensión de la exención fiscal durante diez años es esencial para asegurar un marco estable para las inversiones en plantas de biodiésel.
- * La modificación de la Ley 24/2001 rebajando el tipo aplicable a los biocarburantes en el tramo autonómico del IMVH sería consistente con el carácter de beneficio medioambiental de dicho impuesto. Además, estaría en correspondencia con la exención de los aceites usados cuando están destinados a ser utilizados como combustibles que establece la misma Ley.
- * El paralelismo de los impuestos IEH e IVMH, ambos impuestos indirectos susceptibles reducción del tipo impositivo según la Directiva 203/96/CE, debería permitir un tratamiento fiscal equivalente en su aplicación a los biocarburantes.

La producción de biodiesel y los biolubricantes

Los biolubricantes son lubricantes que se caracterizan por ser rápidamente biodegradables y de baja toxicidad, lo que les confiere ventajas de tipo medioambiental, haciéndolos, por tanto, muy atractivos en aplicaciones relacionadas con la industria alimentaria o en aplicaciones emplazadas en lugares de elevado valor ecológico como ríos, bosques, etc.

- En varios países de la Unión Europea existen regulaciones y políticas en favor de los biolubricantes. En algunas regiones de Alemania, Austria y Suiza está prohibido utilizar aceites minerales en áreas forestales y cuencas hídricas. Además en Alemania funciona desde el año 2000 un programa de introducción en el mercado de los biolubricantes, reembolsando al consumidor los costes de sustitución de un lubricante de base mineral por un biolubricante. Bélgica tiene legislación en curso para obligar a utilizar biolubricantes en todas las aplicaciones cercanas a aguas no navegables. En Holanda se incentiva fiscalmente la utilización de biolubricantes, en base al llamado *Reglamento Vamil* que apoya la compra de maquinaria que sea respetuosa con el medio ambiente. Italia tiene un impuesto especial sobre los lubricantes de origen fósil, con lo que trata de animar al consumidor en el uso de biolubricantes.

- En determinados países se han desarrollado sistemas de *ecoetiquetado*, que tienen como función la de informar al consumidor de que los productos señalados tienen la característica de “respetuosos con el medio ambiente”. Gobiernos como los de los Países Nórdicos con su Nordic Swan, Alemania con su Blue Angel , Países Bajos con su Vamil, etc., tratan de significar la bondad de algunos productos, facilitando al consumidor la elección de productos medioambientalmente correctos.
- Desde los organismos de la Unión Europea, la única acción emprendida en defensa de este tipo de productos, ha sido la inclusión de los llamados biolubricantes, entre los productos susceptibles de ser significados con el *eco-label*. La Directiva 2005/360/CE, detalla los requisitos a cumplir por los lubricantes que pretendan obtenerlo.
- En España, no existe, por el momento, ningún tipo de acción, desarrollada por la Administración, en apoyo de los biolubricantes, y ello, a pesar de la importancia que sectores como el alimentario o el turístico tienen en la economía de nuestro país.
- Por otro lado, la gran cantidad de glicerina que se va a producir como subproducto del biodiesel en su proceso de producción, 136.000 toneladas si se cumplen los objetivos marcado en el Plan de Energías Renovables, va, por un lado, a impactar muy negativamente sobre los precios de este producto y, por otro, a impulsar la investigación para su conversión en otro producto, biolubricante.
- Esta alternativa a la glicerina, necesita de la adopción de medidas que contribuyan a fomentar en nuestro país el uso de los biolubricantes. No podemos olvidar que, en la actualidad, el precio de estos productos es entre 2 y 5 veces superior al de los lubricantes tradicionales, y que solo la implicación de la Administración puede ayudar mediante la aplicación de medidas coercitivas, fiscales y de información a la sociedad.
- No debemos tampoco olvidar la importancia que, desde el punto de vista de la economía, tendría el desarrollo de una industria española de los biolubricantes, pues aunque en la actualidad el uso de los biolubricantes en Europa constituye solamente el 3% del total de lubricantes, las perspectivas apuntan a un 90% del consumo total en un próximo futuro.

La incentivación de la utilización de biolubricantes a través de medidas reglamentarias de todo tipo es fundamental para lograr impulsar este sector, a la vez que se sustancia el aprovechamiento industrial de la glicerina.

Lo que ha dicho el Gobierno de España

Últimamente el Gobierno de España ha introducido, sobre la presente cuestión, las siguientes ideas:

Anteproyecto de Ley de Economía Sostenible

El Anteproyecto de Ley de Economía Sostenible incorpora un conjunto de reformas estructurales que facilitarán que las empresas y los agentes económicos españoles orienten su actividad hacia sectores con potencial de crecimiento a largo plazo, generadores de empleo y sostenibles desde un punto de vista económico, social y medioambiental.

En teoría, esta Ley formará parte de una estrategia que tiene como objetivo fundamental sentar las bases para un modelo de desarrollo y crecimiento de la economía española más sostenible.

La Ley se articulará sobre tres grandes pilares: la mejora del entorno económico, el impulso de la competitividad y la apuesta por la sostenibilidad medioambiental.

SOSTENIBILIDAD MEDIOAMBIENTAL

Teóricamente se fijará el objetivo nacional de una reducción de un 20 por 100 de las emisiones de gases de efecto invernadero y de un consumo del 20 por 100 de energías renovables sobre el total de consumo de energía bruto, para el año 2020, que se conseguirá con al menos un 10 por 100 de consumo de energías renovables en el consumo del sector transporte.

1.- Reducción de emisiones de gases de efecto invernadero. *El objetivo central en este ámbito es fomentar la reducción de estas emisiones e incrementar la transparencia de información de responsabilidad medioambiental de las empresas.*

2.- Transporte y movilidad sostenible. Promoción del transporte por carretera limpio, aplicando normas específicas para la compra de vehículos limpios y energéticamente eficientes por parte de las Administraciones Públicas.

3.- Ahorro y eficiencia energética. Se establecen los principios de la política energética: garantía de la seguridad del suministro, la eficiencia económica y el respeto al medio ambiente.

ACUERDO POLÍTICO PARA LA RECUPERACIÓN DEL CRECIMIENTO ECONÓMICO Y LA CREACIÓN DE EMPLEO PROPUESTAS DEL GOBIERNO

La Estrategia de Economía Sostenible quiere ser una primera respuesta a estos retos.

1.6 Energía.

La energía es un elemento fundamental para la competitividad de nuestro sector industrial, y por tanto, jugará un papel protagonista para la salida de la crisis de nuestra economía. Dentro de la UE, nos enfrentamos a un elevado grado de dependencia energética, a una gran volatilidad de precios en los mercados internacionales de la energía y a los retos del cambio climático. Debemos, por tanto, hacer frente a los tres pilares que regirán la política energética de Europa en los próximos años: seguridad de suministro, competitividad y respeto por el medio ambiente.

23.- Definición del mix energético en el horizonte 2020 para lo que el Gobierno adjunta la siguiente propuesta:

	2009	2020
Energía final (Ef) Total energía final (ktep)	98.717	101.966
Intensidad Ef (ktep/millones €2000)	127,5	102,1
Energía primaria(Ep) Total energía primaria (ktep)	131.567	137.826
Intensidad Ep (ktep/millones €2000)	169,9	138,0
Carbón	10.863	10.419
Petróleo	64.789	53.070
Gas Natural	30.770	32.696
Nuclear	13.901	14.490
Energías Renovables	11.958	27.900

25.- Revisión antes de 31 de diciembre de 2010 del sistema de incentivos a las energías renovables con la finalidad de hacer compatibles el cumplimiento de los objetivos de producción de electricidad de origen renovable establecidos en el horizonte 2020, con los principios generales de garantía del suministro, competitividad y respeto al medio ambiente.

2.4 Sector agroalimentario.

El sector agroalimentario genera empleo, mantiene el medio ambiente y arrastra a una potente industria transformadora que, en algunos casos, involucra actividades de muy alto valor añadido.

38.- Modificación de la legislación de contratos agrarios para garantizar su buen funcionamiento. (¿i...!?)*

Contrato tipo	ORDEN APA	B.O.E
4. Colza como cultivo energético	ARM/1151/2009	Nº 114, 11/05/09
5. Girasol como cultivo energético	ARM/1152/2009	Nº 114, 11/05/09

Proyecto de Ley Economía Sostenible, aprobado en el Consejo de Ministros del día 18-03-2010

TÍTULO III

Sostenibilidad Medioambiental

CAPÍTULO I

Modelo energético sostenible

Artículo 96. Principios de la política energética

1. La política energética estará orientada a garantizar la seguridad del suministro, la eficiencia económica y el respeto al medio ambiente. En especial, el modelo de consumo y generación de energía debe ser compatible con los compromisos asumidos por España de reducción de los gases de efecto invernadero y los esfuerzos internacionales en la lucha contra el cambio climático.

2. A dichos efectos, en esta Ley se fijan objetivos nacionales de ahorro y participación de las diversas tecnologías, se establece el marco procedimental para la elaboración de una planificación integral del modelo energético, se sientan las bases para la elaboración de los Planes de ahorro y eficiencia energética y se fomentan las condiciones adecuadas para la existencia de un mercado energético competitivo.

3. Con tal finalidad, el Gobierno impulsará la diversificación de las fuentes de suministro, el desarrollo eficiente de las infraestructuras, la transparencia y competencia de los mercados, la suficiencia de las retribuciones, la creciente incorporación de las energías renovables y las políticas de ahorro y eficiencia.

Artículo 97. Objetivos nacionales en materia de ahorro y eficiencia energética y energías renovables

1. Se establece un objetivo nacional de energías renovables del 20% en el consumo de energía final bruto en 2020, que deberá alcanzarse con, al menos, el 10% de energías renovables en el consumo del sector transporte.

2. Del mismo modo, se adoptarán las estrategias y las medidas necesarias para lograr un objetivo general de reducción de la demanda de energía primaria, sobre el escenario tendencial en ausencia de políticas activas de ahorro y eficiencia energética, coherente con el objetivo establecido para la Unión Europea del 20% al 2020 y con los objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero asumidos por España.

3. Los objetivos anteriores deberán orientar el diseño y aprobación de las políticas públicas y, en especial, los incentivos públicos al desarrollo de las diversas fuentes de energía.

4. A tal efecto, el Gobierno aprobará planes nacionales de ahorro y eficiencia energética y planes de energías renovables, que contemplarán medidas de orientación y fomento de la oferta y el consumo energético que hagan posible el cumplimiento de los objetivos señalados en esta Ley.

Artículo 98. Planificación energética indicativa: generación

1. El Gobierno, en el plazo de tres meses desde la entrada en vigor de esta Ley, previo informe de la Conferencia Sectorial de Energía y tras el correspondiente proceso de información pública, aprobará un documento de planificación, que establecerá un modelo de generación de energía acorde con los principios recogidos en el artículo 96.

2. La planificación recogerá con carácter indicativo varios escenarios sobre la evolución futura de la demanda energética, sobre los recursos necesarios para satisfacerla, sobre las necesidades de nueva potencia y, en general, previsiones útiles para la toma de decisiones de inversión por la iniciativa privada y para las decisiones de política energética, fomentando un adecuado equilibrio entre la eficiencia del sistema, la seguridad de suministro y la protección del medio ambiente.

3. Dicha planificación y las posteriores actuaciones de ordenación del sistema energético se orientarán a la consecución, bajo diferentes escenarios de demanda, de los siguientes objetivos para el año 2020:

a) Maximizar la participación de las energías renovables en la cesta de generación energética y, en particular en la eléctrica.

b) Reducir la participación de las energías con mayor potencial de emisiones de CO₂ en la cesta de generación energética y, en particular, en la eléctrica.

c) Mantener, de conformidad con la normativa vigente, el calendario de cumplimiento de los 40 años de vida útil de las centrales del parque nuclear existentes, de acuerdo con su vida de diseño, incorporando en todo caso a dicha normativa el cumplimiento de requerimientos medioambientales y de seguridad específicos en los casos de renovación extraordinaria de las concesiones por encima de dicho plazo, derivadas del desarrollo de nuevas tecnologías y de la necesidad de garantizar el mantenimiento del suministro.

d) La participación de las diferentes tecnologías en el largo plazo tenderá a reflejar la competitividad relativa de las mismas, entendiendo por ésta una medida comprensiva de los costes y beneficios de cada una de las

tecnologías que abarque, entre los costes, los relativos a toda la cadena de generación, incluyendo los costes medioambientales y los intergeneracionales, y entre los beneficios, la aportación a la seguridad del suministro energético, incluyendo las contribuciones en términos de autosuficiencia, gestionabilidad y predictibilidad de las fuentes.

4 Esta planificación, en el marco de la Ley, ordenará los incentivos públicos necesarios para satisfacer los objetivos fijados en el apartado anterior, de acuerdo con los siguientes principios:

a) Garantía de un retorno de las inversiones en las tecnologías del régimen especial, que incentive un volumen de instalación compatible con los objetivos establecidos en los planes de energías renovables,

b) Consideración de las curvas de aprendizaje de las distintas tecnologías hasta alcanzar la paridad de red o punto de competitividad con el coste del consumo de la energía, con el fin de fomentar los cambios tecnológicos que mejoren la estabilidad de la aportación de energía al sistema eléctrico por las energías renovables.

c) Progresiva internalización de los costes que asume el sistema energético para garantizar la suficiencia y estabilidad en el suministro, fomentando además la sustitución de tecnologías que resulten obsoletas, siempre que ello suponga un ahorro general del sistema.

d) Priorización en la incorporación de instalaciones que incorporen innovaciones tecnológicas, que optimicen la eficiencia de la producción, el transporte y la distribución, que aporten una mayor gestionabilidad a los sistemas energéticos y que reduzcan las emisiones de gases de efecto invernadero, estableciendo en particular su ritmo de incorporación en el tiempo.

5. Anualmente, el Gobierno presentará a las Cortes Generales un informe de seguimiento del cumplimiento de las medidas establecidas en el documento de planificación. Dicho informe incorporará la información sobre la aplicación del mismo, que deberán suministrar las Comunidades Autónomas en el ámbito de sus competencias.

Artículo 99. Planificación energética vinculante: Redes de transporte e infraestructuras.

1. La planificación vinculante de las redes de energía establecida en la Ley 54/1997, de 27 de noviembre, del Sector Eléctrico y en la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del Sector de Hidrocarburos, se realizará bajo criterios que contribuyan a desarrollar un sistema energético seguro, eficiente y respetuoso con el medioambiente.

2. La planificación vinculante se realizará de conformidad con la prevista en el artículo anterior y deberá tenerse en cuenta en el resto de instrumentos de planificación.

3. Los documentos de planificación se aprobarán por el Consejo de Ministros, se remitirán posteriormente a las Cortes Generales.

Artículo 100. Cooperación entre Administraciones Públicas

1. La Conferencia Sectorial de Energía es el órgano de coordinación entre el Estado y las Comunidades Autónomas en materia de preparación, desarrollo y aplicación de la planificación estatal sobre energía.

2. A tal efecto, la Conferencia conocerá necesariamente de las siguientes actuaciones:

a) Preparación y formulación de los Planes Nacionales y, en su caso, de los Planes de las Comunidades Autónomas, en los ámbitos del ahorro, la eficiencia energética y las energías renovables.

b) Coordinación, gestión y seguimiento de la aplicación por las Comunidades Autónomas de la política energética definida en la normativa estatal y en los correspondientes planes

c) Intercambio de información y estadísticas energéticas

d) Formulación, financiación y gestión de proyectos y actuaciones concretas.

3. La Administración General del Estado y las Comunidades Autónomas establecerán marcos de cooperación y coordinación con las Administraciones Locales para alcanzar los objetivos fijados y para

implementar los correspondientes Planes, medidas y actuaciones en el ámbito local.

Artículo 101. Fomento de la I+D+i en el ámbito de energías renovables y el ahorro y la eficiencia energética

1. Las Administraciones Públicas, en el ámbito de sus competencias, fomentarán las actividades de investigación científica, desarrollo tecnológico e innovación de interés en el campo de las energías renovables y del ahorro y la eficiencia energética, potenciando el desarrollo de aquellas tecnologías que utilicen fuentes limpias y, en especial, las de secuestro y almacenamiento o carbón limpio. Igualmente fomentarán el desarrollo de aquellas tecnologías que incorporen una mayor gestionabilidad, innovación y eficiencia al sistema.

2. El Gobierno aprobará programas y tomará las medidas necesarias para favorecer el desarrollo de redes inteligentes y microrredes integradas que mejoren y faciliten la gestión del sistema, acerquen los puntos de generación de energía eléctrica a los puntos de consumo, incorporando, preferentemente, energía de origen renovable y/o de sistemas de cogeneración de alta eficiencia.

Todo ello con el objetivo de disminuir las pérdidas en transporte y distribución eléctrica, mejorar la garantía, estabilidad y rendimiento del sistema eléctrico e incrementar la aportación térmica de origen renovable.

3. El Gobierno aprobará programas y adoptará las medidas necesarias para favorecer el desarrollo de los vehículos eléctricos, incluyendo medidas de fomento y gestión de la demanda y de la oferta y de desarrollo de las infraestructuras necesarias para su recarga.

Artículo 102. Empresas de servicios energéticos

1. Se entiende por Empresa de servicios energéticos a los efectos de esta Ley toda aquella persona física o jurídica que proporcione servicios energéticos, en la forma definida en el párrafo siguiente, en las instalaciones o locales de un usuario y afronte cierto grado de riesgo económico al hacerlo.

Todo ello, siempre que el pago de los servicios prestados se base, ya sea en parte o totalmente, en la obtención de ahorros de energía por introducción de mejoras de la eficiencia energética y/o utilización de fuentes de energía renovable y en el cumplimiento de los demás requisitos de rendimiento convenidos.

2. El servicio energético prestado por la empresa de servicios energéticos será la utilidad derivada de la incorporación de tecnologías eficientes y/o de la utilización de fuentes de energía renovable. Este servicio energético deberá prestarse basándose en un contrato que deberá llevar asociado un ahorro de energía y/o el suministro de energía renovable verificable, medible o estimable.

3. El Gobierno desarrollará un plan específico de impulso a las empresas de servicios energéticos que incluirá medidas para impulsar la creación de estas empresas, eliminará las barreras y los obstáculos que pudieran impedir su desarrollo y creará las líneas de financiación que posibiliten su actividad. Este plan contemplará, de forma particular, un programa para las Administraciones Públicas.

Artículo 103. Transparencia e información a los consumidores

1. El Gobierno establecerá los instrumentos necesarios para asegurar la información de los usuarios sobre los costes del modelo de suministro energético y su composición.

2. Igualmente, las Administraciones Públicas se asegurarán de que los consumidores dispongan de información completa, clara y comprensible sobre el consumo de energía y el impacto medioambiental de los productos y equipos que utilizan energía que adquieren de manera que puedan incorporar tales elementos a sus decisiones de consumo.

Artículo 104. Simplificación de procedimientos administrativos

1. Las Administraciones Públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias, eliminarán las barreras técnicas, administrativas y de mercado para el desarrollo de las energías renovables y la promoción del ahorro y la eficiencia energética.

2. El Ministerio de Industria, Turismo y Comercio elaborará un catálogo de los procedimientos y trámites a seguir para la implantación de instalaciones de aprovechamiento de la energía de origen renovable y cogeneración de alta eficiencia, al objeto de servir de guía a las administraciones competentes para la elaboración de los mismos, así como orientar a los promotores de este tipo de instalaciones.

3. Los trámites y exigencias contemplados en los procedimientos a seguir serán adecuados a las distintas tecnologías, tamaños y usos, y tendrán en consideración plazos abreviados de respuesta, con tasas y gravámenes reducidos y uniformes.

Artículo 105. Ahorro energético de las Administraciones Públicas

1. Todas las Administraciones Públicas en el ejercicio de sus respectivas competencias incorporarán los principios de ahorro y eficiencia energética y de utilización de fuentes de energía renovables entre los principios generales de su actuación y en sus procedimientos de contratación.

2. La Administración General del Estado y sus organismos públicos vinculados dependientes, las entidades gestoras y servicios comunes de la Seguridad Social, las sociedades mercantiles estatales definidas en la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, de Patrimonio de las Administraciones Públicas, las fundaciones del sector público estatal definido en la Ley 50/2002, de 26 de diciembre, de Fundaciones y las demás entidades de derecho vinculadas o dependientes de la Administración General del Estado o de sus organismos públicos, establecerán programas específicos de ahorro y eficiencia energética y de utilización de fuentes de energía renovables que, con carácter general, anticipen el cumplimiento de los objetivos generales fijados con el horizonte 2020, de modo que, de acuerdo con el Plan de Ahorro y eficiencia energética, se alcance en 2016 el objetivo previsto de un ahorro energético del 20% respecto al escenario tendencial en ausencia de medidas.

Dentro de esos programas se establecerán los requerimientos mínimos de calificación energética que deberá cumplir la adquisición de bienes y derechos etiquetados energéticamente, y la calificación mínima de los edificios y vehículos que integran el patrimonio de las Administraciones Públicas.

Artículo 106. Seguimiento

Para el adecuado seguimiento y evaluación del cumplimiento de los objetivos diferentes planes y programas, cada cuatro años se realizará una evaluación de los distintos instrumentos de planificación incluidos en esta Ley:

- a) La planificación indicativa del modelo de generación de energía
- b) La planificación vinculante de las infraestructuras y redes de energía.
- c) Los planes de energías renovables;
- d) Los planes nacionales y programas de ahorro y eficiencia energética

Artículo 107. Inversión del factor de agotamiento en el régimen de la minería.

Con efectos para los períodos impositivos iniciados a partir de la entrada en vigor de esta Ley, la letra f) del artículo 99 del Texto Refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades, aprobado por el Real Decreto Legislativo 4/2004, de 5 de marzo, queda redactada de la siguiente forma:

“f) Actuaciones comprendidas en los planes de restauración previstos en el Real Decreto 975/2009, de 12 de junio, sobre gestión de los residuos de las industrias extractivas y de protección y rehabilitación del espacio afectado por actividades mineras.”

CAPÍTULO II Reducción de emisiones

Artículo 108. Objetivo de reducción de emisiones de gases de efecto Invernadero

El Gobierno impulsará las medidas necesarias para el cumplimiento de los compromisos y esfuerzos que correspondan a España en el marco de la distribución que se acuerde en la Unión Europea, para alcanzar el objetivo de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en el año 2020.

Artículo 109. Aumento de la capacidad de absorción de los sumideros Españoles

1. Las administraciones públicas, en el marco del Consejo Nacional del Clima, adoptarán las acciones oportunas para incentivar la participación del sector privado en el aumento de la capacidad de captación de carbono de los sumideros españoles. Con el fin de conocer y determinar el carbono absorbido por las actividades de uso de la tierra, cambio de uso de la tierra y silvicultura en España, el Gobierno, en colaboración con el resto de administraciones públicas, diseñará y desarrollará un sistema de información ágil, exhaustivo, preciso y eficaz.

2. Especialmente, las administraciones públicas promoverán la creación de sumideros vinculados al uso forestal, que se evaluarán a partir de la información suministrada por el Inventario Forestal Nacional. Para ello fomentarán acciones que den valor tanto a las producciones inmediatas, como a las externalidades positivas que las áreas naturales producen y, en especial, las siguientes:

- a) La planificación y ordenación forestal a través de los planes y proyectos de gestión forestal.
- b) La agrupación de propietarios forestales para el desarrollo de explotaciones forestales como unidades de gestión planificada.
- c) La producción y comercialización de productos forestales procedentes de explotaciones con certificado de gestión forestal sostenible, así como productos derivados con certificación en su proceso productivo.
- d) La conservación y mejora de la variabilidad genética de los recursos forestales.
- e) La prevención de los incendios forestales y su impacto sobre el patrimonio natural y la biodiversidad.
- f) Las iniciativas y proyectos dirigidos a la prevención de incendios forestales que agrupen agentes económicos y sociales, habitantes de las zonas rurales, empresas y organismos públicos.
- g) El desarrollo y utilización de nuevas tecnologías para la prevención y extinción de incendios forestales.

Artículo 110. Compensación de emisiones

1. Las empresas y personas físicas que así lo deseen podrán compensar sus emisiones de CO₂ a través de inversiones en incremento y mantenimiento de masas forestales, programas agrarios de reducción del CO₂ y otros programas que se establezcan por la Administración General del Estado, en colaboración con las Comunidades Autónomas.

2. El Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, previo informe del Consejo Asesor de Medio Ambiente y de la Conferencia Sectorial de Medio Ambiente, establecerá los criterios de compensación, verificación y obligaciones de mantenimiento e información asociadas, así como las inversiones que se considerarán a efectos de compensación.

3. Esta compensación no será válida a los efectos del cumplimiento de la obligación de entrega anual de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en el marco del régimen de comercio de derechos de emisión. No obstante, esta compensación podrá tenerse en cuenta a efectos de lo dispuesto en los artículos 70 y 103 de la Ley 30/2007, de 30 de diciembre, de Contratos del Sector Público.

Artículo 111. Constitución de un Fondo para la compra de créditos de Carbono

1. Se crea un Fondo de carácter público, adscrito a la Secretaría de Estado de Cambio Climático, con el objeto de generar actividad económica baja en carbono y contribuir al cumplimiento de los objetivos del Protocolo de Kyoto asumidos por España mediante actuaciones de ámbito nacional.

2. El Fondo se dedicará a la adquisición de reducciones certificadas de emisiones y unidades de reducción de emisiones derivadas de proyectos realizados o promovidos por empresas en el marco de los Mecanismos de Flexibilidad del Protocolo de Kioto, con la finalidad de incentivar la participación de las empresas españolas en dichos mecanismos.

3. El Fondo podrá condicionar la adquisición de dichos créditos la realización por parte de las empresas de inversiones en sectores no sujetos al comercio de derechos de emisión.

4. Las reducciones certificadas de emisiones y las unidades de reducción de emisiones adquiridas por el Fondo se constituirán en activos del Estado y podrán enajenarse, en particular si resultan innecesarias para atender los compromisos de reducción de España en el marco del Protocolo de Kioto, permitiendo la autofinanciación del Fondo.

Artículo 112. Incremento de la deducción por inversiones medioambientales.

Con efectos para los períodos impositivos iniciados a partir de la entrada en vigor de esta Ley, se introducen las siguientes modificaciones en el Texto Refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades, aprobado por el Real Decreto Legislativo 4/2004, de 5 de marzo y en la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio:

Uno. El apartado 1 del artículo 39 del Texto Refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades, aprobado por el Real Decreto Legislativo 4/2004, de 5 de marzo, queda redactado de la siguiente forma:

1. Las inversiones realizadas en bienes del activo material destinadas a la protección del medio ambiente consistentes en instalaciones que eviten la contaminación atmosférica o acústica procedente de instalaciones industriales, o contra la contaminación de aguas superficiales, subterráneas y marinas, o para la reducción, recuperación o tratamiento de residuos industriales propios, siempre que se esté cumpliendo la normativa vigente en dichos ámbitos de actuación pero se realicen para mejorar las exigencias establecidas en dicha normativa, darán derecho a practicar una deducción en la cuota íntegra del 8 por ciento de las inversiones que estén incluidas en programas, convenios o acuerdos con la Administración competente en materia medioambiental, quien deberá expedir la certificación de la convalidación de la inversión.»

Dos. El apartado 1 de la disposición adicional décima del Texto Refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades, aprobado por el Real Decreto Legislativo 4/2004, de 5 de marzo, queda redactado de la siguiente forma:

«1. Las deducciones reguladas en los artículos 36, los apartados 4, 5 y 6 del artículo 38, apartados 2 y 3 del artículo 39, artículos 40 y 43 de esta Ley, se determinarán multiplicando los porcentajes de deducción establecidos en dichos artículos por el coeficiente siguiente:

0.8, en los períodos impositivos iniciados a partir de 1 de enero de 2007.

0.6, en los períodos impositivos iniciados a partir de 1 de enero de 2008.

0.4, en los períodos impositivos iniciados a partir de 1 de enero de 2009.

0.2, en los períodos impositivos iniciados a partir de 1 de enero de 2010.

El porcentaje de deducción que resulte se redondeará en la unidad superior.»

Tres. El apartado 1 de la disposición transitoria vigésima primera del Texto Refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades, aprobado por el Real Decreto Legislativo 4/2004, de 5 de marzo, queda redactado de la siguiente forma:

«1. Las deducciones establecidas en los artículos 36, 37, apartados 4, 5 y 6 del artículo 38, apartados 2 y 3 del artículo 39, artículos 40 y 43 de esta Ley, pendientes de aplicación al comienzo del primer período impositivo que se inicie a partir de 1 de enero de 2011, podrán aplicarse en el plazo y con los requisitos establecidos en el capítulo IV del título VI de esta Ley, según redacción vigente a 31 de diciembre de 2010. Dichos requisitos son igualmente aplicables para consolidar las deducciones practicadas en períodos impositivos iniciados antes de aquella fecha.»

Cuatro. El apartado 2 de la disposición derogatoria segunda de la Ley 5/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio queda redactado de la siguiente forma:

«2. Con efectos para los períodos impositivos que se inicien a partir de 1 de enero de 2011 quedan derogados los artículos 36, 37, apartados 4, 5 y 6 del artículo 38, apartados 2 y 3 del artículo 39, artículos 40 y 43 del texto refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades, aprobado por Real Decreto Legislativo 4/2004, de 5 de marzo.

Capítulo III Transporte y movilidad sostenible

Sección 1ª Regulación Económica del Transporte

Artículo 113. Principios de la regulación económica del sector del Transporte La regulación de las actividades de transporte por las Administraciones públicas atenderá a los siguientes principios:

- a) La garantía de los derechos de los operadores y usuarios, en especial los derechos de igualdad en el acceso a los mercados de transporte, participación, queja y reclamación.
- b) La promoción de las condiciones que propicien la competencia.
- c) La gestión eficiente por parte de los operadores.
- d) La coherencia entre los niveles de inversión y calidad de servicio y las necesidades y preferencias de los usuarios.
- e) El fomento de los medios de transporte de menor coste ambiental y energético y de la intermodalidad.

Artículo 114. Promoción de la competencia y clasificación de los mercados de transporte

1. El Consejo de Ministros, a propuesta del Ministerio de Fomento, y previo informe de la Comisión Nacional de la Competencia y de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, clasificará los mercados de transporte españoles, de acuerdo con alguno de los siguientes modelos de competencia intramodal:

- a) Mercados con acceso libre, a los que puede accederse libremente con sólo cumplir los requisitos previstos en la legislación vigente.
- b) Mercados con acceso restringido, en exclusividad o en concurrencia con un número limitado de operadores. Corresponde al Ministerio de Fomento establecer el procedimiento y las condiciones de concurrencia competitiva para el acceso a estos mercados, de acuerdo con el procedimiento previsto en el artículo 115.
- c) Mercados en los que no es posible la competencia, reservados a un operador en exclusiva.

La clasificación será objeto de revisión transcurrido un plazo de cinco años. La clasificación de los mercados, y el informe de la Comisión Nacional de la Competencia, serán publicados respectivamente en la página web del Ministerio de Fomento y de la citada Comisión, y actualizados en sus sucesivas modificaciones.

2. La propuesta del Ministerio de Fomento contendrá, entre otros aspectos, la evaluación del grado de competencia efectivamente existente en cada uno de los mercados y las medidas tendentes a la promoción de la competencia en los mismos, de acuerdo con el apartado b del artículo anterior y en el marco comunitario y de la legislación española de defensa de la competencia.

3. La clasificación de los mercados de transporte abarcará, al menos:

- a) el transporte de mercancías y de viajeros.
- b) los modos de transporte terrestre (por carretera y ferroviario), marítimo y aéreo.
- c) toda la cadena de valor del transporte incluyendo (i) la operación de la infraestructura de carreteras, ferrocarril, puertos y aeropuertos, (ii) los servicios ligados a la infraestructura, y (iii) la provisión de transporte.

Artículo 115. Servicios de transporte de interés público

1. Son servicios de interés público aquéllos que las empresas operadoras no prestarían si tuviesen en cuenta exclusivamente su propio interés comercial y que resulten necesarios para asegurar la comunicación entre distintas localidades o para garantizar su prestación en determinadas condiciones de frecuencia, precio, calidad o universalidad.

2. Solamente podrán otorgarse subvenciones cuando se presten servicios de interés público como compensación a la asunción de obligaciones de servicio público. Cuando proceda, las subvenciones se otorgarán en régimen de concurrencia competitiva.

3. Corresponde al Consejo de Ministros, a propuesta del Ministerio de Fomento, y previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, la declaración de obligaciones de servicio público en servicios de transporte de interés público de competencia estatal. Corresponde al Ministerio de Fomento el establecimiento de las

condiciones de prestación de dicho servicio y de las compensaciones económicas que procedan, que deberán ser suficientes para cubrir los costes del servicio y obtener un beneficio razonable.

Cuando los servicios de interés público se presten en mercados con el acceso restringido, la cuantía final de la compensación se definirá mediante procedimientos de licitación pública transparentes, equitativos y no discriminatorios en los que se ponderará debidamente la oferta que solicite una menor compensación.

4. El Ministerio de Fomento establecerá las condiciones y las compensaciones económicas a que se refiere el apartado anterior con sujeción a los Reglamentos comunitarios sobre establecimiento de obligaciones de servicio público en los transportes terrestre, marítimo y aéreo.

Artículo 116. Autonomía de gestión

Las funciones de operación y regulación en todos los mercados de transporte a los que se refiere el artículo 117 corresponderán a entidades y órganos diferenciados y funcionalmente independientes entre sí, conforme a la normativa comunitaria que resulte de aplicación.

Sección 2ª

Planificación y gestión eficiente de las infraestructuras y de los servicios del Transporte

Artículo 117. Objetivos y prioridades de la planificación estatal de infraestructuras del transporte

1. La planificación de las infraestructuras del transporte responderá a los siguientes objetivos:

a) La promoción de la competitividad de la economía, a través de la reducción de costes asociada a las infraestructuras de gran capacidad, los accesos ferroviarios y viarios que faciliten la intermodalidad y mediante las conexiones y enlaces transfronterizos de la red estatal de infraestructuras del transporte.

b) La cohesión social y territorial, mediante la disponibilidad de una red estatal de infraestructuras adecuada a la demanda en términos de capacidad, calidad y seguridad, y coherente con la mejora de la eficiencia y la productividad de la economía.

c) La movilidad sostenible en términos económicos y medioambientales, a través de proyectos cuya ejecución produzca una efectiva reducción de las emisiones contaminantes y otros daños al medioambiente, así como los relativos a los modos de transporte más sostenibles y eficientes, en particular, los referidos al transporte ferroviario de mercancías y, dentro de cada uno de los modos de transporte, los dirigidos a la incorporación de la innovación tecnológica y a la mejora de la eficiencia energética del transporte que se desarrolle en el respectivo modo.

2. Serán prioridades de la planificación de las infraestructuras del transporte las siguientes:

a) Adaptar las líneas de la red básica para el transporte de mercancías por ferrocarril, para hacer posible la circulación de trenes de mercancías de más de 750 metros de longitud.

b) Adaptar a las condiciones de eficiencia y calidad comunitarias las líneas de la red ferroviaria de interés general incluidas en los corredores de mercancías que integren la red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo, así como de aquellas otras que presenten claras posibilidades de desarrollo para el transporte de mercancías.

c) Potenciar las conexiones viarias y ferroviarias con los puertos de interés general en función de su impacto económico potencial, de las disfuncionalidades existentes y los costes de oportunidad.

d) Impulsar la creación y mejora de los apartaderos y centros de cambio modal y actividades logísticas que propicien la reducción de los costes de operación del transporte, la mejora de la intermodalidad y la eficiencia en el consumo energético.

e) Introducir las mejoras que permitan la conexión de la red ferroviaria de alta velocidad con la red ferroviaria convencional.

f) Favorecer el desarrollo de las infraestructuras del transporte ferroviario metropolitano y de plataformas reservadas a autobuses y a vehículos de alta ocupación.

Artículo 118. Sistema de información sobre la red estatal de infraestructuras del transporte y de análisis y evaluación de la demanda de los servicios de transporte

1. El Ministerio de Fomento desarrollará un sistema de información integrado sobre capacidad, uso y oferta de la red estatal de infraestructuras del transporte, que se mantendrá permanentemente actualizado, y será de acceso electrónico, universal y gratuito. El sistema permitirá la difusión de información sobre la oferta de servicios logísticos y de transporte disponible, a solicitud de los oferentes.

2. Para el ejercicio de las competencias de información, análisis y propuesta en el ámbito de los servicios de transporte que competen al Ministerio de Fomento, los operadores del transporte y las Administraciones Públicas, en el marco de la colaboración interadministrativa, estarán obligados a suministrar la información que reglamentariamente se determine”.

Sección 3ª *Movilidad sostenible*

Artículo 119. Principios en materia de movilidad sostenible

En el ámbito de sus competencias, las Administraciones Públicas promoverán políticas de movilidad sostenible, que respeten los siguientes principios

- a) El derecho de los ciudadanos al acceso a los bienes y servicios en unas condiciones de movilidad adecuadas y seguras, y con el mínimo impacto ambiental y social posible.
- b) El fomento de los medios de transporte de menor coste social, ambiental y energético, tanto para personas, como para mercancías, incluyendo en especial los transportes público y colectivo y otros modos no motorizados.
- c) La participación de la sociedad en la toma de decisiones que afecten a la movilidad de las personas y de las mercancías.
- d) El cumplimiento de los tratados internacionales vigentes en España relativos a la preservación del clima y la calidad ambiental, en lo que concierne a la movilidad. La adecuación a las políticas comunitarias en esta materia.

Artículo 120. Objetivos de la política de movilidad sostenible

- a) Contribuir a la mejora del medio ambiente urbano y la salud de los ciudadanos.
- b) Integrar las políticas de desarrollo urbano, económico, y de movilidad de modo que se minimicen los desplazamientos habituales y facilitar la accesibilidad eficaz, eficiente y segura a los servicios básicos con el mínimo impacto ambiental.
- c) Promover la disminución del consumo de energía y la mejora de la eficiencia energética.
- d) Fomentar los medios de transporte de menor coste social, ambiental y energético, tanto para personas como para mercancías, así como el uso de los transportes público y colectivo y otros modos no motorizados.
- e) Fomentar la modalidad e intermodalidad de los diferentes medios de transporte, considerando el conjunto de redes y modos de transporte que faciliten el desarrollo de modos alternativos al vehículo privado

Artículo 121. Los Planes de Movilidad Sostenible

1. Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible son un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles en el ámbito geográfico que corresponda, desarrollando modos de transporte que hagan compatibles crecimiento económico, cohesión social y defensa del medio ambiente, y garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos.

2. Los Planes de Movilidad pueden tener un ámbito territorial autonómico, supramunicipal o municipal. Se podrán adoptar Planes de Movilidad Sostenible de ámbito supramunicipal, cuando así lo acuerden los municipios que compartan un esquema de movilidad interdependiente.

A tal efecto, tienen esta condición los Planes de Movilidad Sostenible que hayan podido aprobar los municipios y agrupaciones de municipios con población superior a 100.000 habitantes, en el marco de los planes y programas para el cumplimiento y mejora de los objetivos de calidad del aire previstos en el artículo 16.4 de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera.

3. Los Planes de Movilidad Sostenible autonómicos, supramunicipales o locales ajustarán su contenido a lo establecido en la normativa que resulte aplicable, así como a los principios recogidos en la presente Ley y a lo

dispuesto en los instrumentos de planificación que les afecten y, en especial, a los relativos a infraestructuras, transportes, ahorro y eficiencia energética, así como a la Estrategia Española de Movilidad Sostenible.

4. El contenido de los Planes de Movilidad Sostenible incluirá, como mínimo, el diagnóstico de la situación, los objetivos a lograr, las medidas a adoptar, los mecanismos de financiación oportunos y los procedimientos para su seguimiento y revisión.

5. En la elaboración y revisión de los Planes de Movilidad Sostenible a que se refiere este artículo, se garantizará la participación pública según lo previsto en la Ley 27/2006, de 18 de julio, que regula los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente. Los Planes se someterán además al informe de la Mesa de Movilidad Sostenible, previo a su aprobación.

6. Los Planes de Movilidad Sostenible autonómicos, supramunicipales o locales tendrán una vigencia de tres años desde la fecha de su aprobación. Antes de que termine el tercer año de vigencia deberá ser aprobada su actualización, que se remitirá al Ministerio de Fomento para su registro.

Artículo 122. Fomento de los Planes de Movilidad Sostenible

A partir del 1 de enero de 2012, la concesión de cualquier ayuda o subvención a las Administraciones autonómicas o Entidades locales incluida en la Ley de Presupuestos Generales del Estado y destinada al transporte público urbano o metropolitano, se condicionará a que la entidad beneficiaria disponga del correspondiente Plan de Movilidad Sostenible, y a su coherencia con la Estrategia Española de Movilidad Sostenible.

Artículo 123. Elaboración de los planes de transporte en empresas

1. Las Administraciones competentes fomentarán igualmente el desarrollo de planes de transporte de empresas, en el marco del diálogo social establecido, con vistas a reducir el uso del automóvil y promover modos menos contaminantes en los desplazamientos de los trabajadores.

2. Con ese fin, se prestará especial atención a los centros de trabajo de titularidad pública o privada cuyas características así lo aconsejen por

dimensión de la plantilla, actividad, procesos o ubicación. Las Administraciones competentes podrán impulsar la adopción de planes mancomunados, para empresas que compartan un mismo centro o edificio o que desarrollen su actividad en un mismo parque o recinto equivalente, así como la designación de un coordinador de movilidad en empresas con más de 400 trabajadores, para facilitar la aplicación y el seguimiento del plan de transporte adoptado en su caso.

3. Los Planes de Transporte en Empresas respetarán las previsiones de los Planes de Movilidad Urbana que hayan sido aprobados en su ámbito territorial.

Artículo 124. Modernización tecnológica y uso eficiente de los medios de Transporte.

Las iniciativas públicas estatales de eficiencia y ahorro energético perseguirán, entre otros, la consecución de los siguientes objetivos:

- a) La mejora de la eficiencia energética de las flotas de transporte y la puesta en marcha de planes de formación y evaluación en gestión eficiente de las mismas.
- b) La potenciación del uso de nuevas tecnologías en la gestión de flotas con criterios de eficiencia energética.
- c) El desarrollo de sistemas de certificación energética de empresas de transporte que acrediten contar con instrumentos de gestión de flotas y políticas de formación en eficiencia energética para sus técnicos, gestores de flota y conductores.
- d) La renovación de la flota de vehículos de transporte colectivo de pasajeros y de mercancías mediante la incorporación de vehículos energéticamente más eficientes.
- e) El desarrollo de programas de formación e información sobre etiquetado de eficiencia energética de los vehículos y sistemas de vigilancia sobre el etiquetado.
- f) El fomento del uso del vehículo eléctrico e híbrido, así como la dotación de aplicaciones e instalaciones de energías renovables ligadas a estos vehículos.

Artículo 125. Promoción del transporte por carretera limpio por parte de los poderes adjudicadores.

“1. Las normas para la compra de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes de los artículo 126 y la disposición adicional novena de esta Ley serán de aplicación a las compras de vehículos de transporte por carretera de las categorías M1, M2, M3, N1, N2 y N3, tal como se definen en la Directiva, 2007/46/CE, de 5 de septiembre, del Parlamento europeo y del Consejo, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, que se realicen por:

a) Los poderes adjudicadores definidos en el artículo 3.3 de la Ley 30/2007, de 30 de octubre, de Contratos del Sector Público y las entidades contratantes definidas en el artículo 3 de la Ley 31/2007, de 30 de octubre, sobre Procedimientos de Contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales.

b) Los operadores que ejecuten obligaciones de servicio público en el marco de un contrato de servicio público en el sentido del Reglamento (CE) núm. 1370/2007, de 23 de octubre, del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, cuando el valor estimado del contrato sea igual o superior al establecido, para los contratos de suministro, en el artículo 16 de la Ley 31/2007, de 30 de octubre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales.

2. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 2 de la Directiva 2009/33/CE, de 23 de abril, quedarán excluidos de la aplicación de las normas para la compra de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes, siempre que no estén sujetos a homologación de tipo u homologación individual en territorio español, los siguientes vehículos:

a) vehículos diseñados y fabricados para su uso principalmente en obras, canteras, instalaciones portuarias o aeroportuarias;

b) vehículos diseñados y fabricados para su uso por el ejército, protección civil, servicios de bomberos y fuerzas responsables del mantenimiento del orden público, y

c) máquinas móviles.

Artículo 126. Adquisición, por los poderes adjudicadores, de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes

11. Las entidades a que se refiere el artículo anterior, en sus adquisiciones de vehículos de transporte por carretera que realicen a partir del 1 de enero de 2011, tendrán en cuenta los impactos energético y medioambiental de la utilización durante la vida útil del vehículo, con arreglo al apartado 2, y aplicarán una de las opciones previstas en el apartado 3.

2. Los impactos energético y medioambiental de la utilización que deberán tenerse en cuenta incluirán al menos lo siguiente:

- a) El consumo de energía;
- b) las emisiones de CO₂, y
- c) las emisiones de NOX, NMHC y partículas.

3. Los requisitos de los apartados 1 y 2 se cumplirán con arreglo a una de las siguientes opciones:

a) Estableciendo especificaciones técnicas para el comportamiento energético y ecológico en la documentación relativa a la compra de vehículos de transporte por carretera para cada uno de los impactos considerados, así como para cualquier otro impacto medioambiental adicional, o

b) incluyendo los impactos energético y medioambiental en la decisión de compra, de manera que:

- En los casos en que se lleve a cabo un procedimiento de contratación pública, se tendrán en cuenta esos impactos como criterios de adjudicación.
- En los casos en que esos impactos se cuantifiquen para su inclusión en la decisión de compra, se utilizará la metodología prevista en la disposición adicional novena.

Artículo 127. Modificación de la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio, con el siguiente contenido

Con efectos desde la entrada en vigor de esta Ley, se añade una nueva letra h) al apartado 2 del artículo 42 de la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del

Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio, con el siguiente contenido:

«h) Las cantidades satisfechas directa o indirectamente a las entidades encargadas de prestar el servicio público de transporte colectivo de viajeros con la finalidad de favorecer el desplazamiento de los empleados entre su residencia y el centro de trabajo, en los términos y condiciones que se establezcan reglamentariamente, con el límite de 1.500 euros anuales.



Lo que dice el Partido Popular en Alternativas frente a la Crisis

(7) Política Energética

** El Gobierno debe, en primer lugar, realizar un análisis del resultado y los objetivos de su actual política energética con el fin de poder definir, desde el consenso, el escenario de partida (“punto cero”) sobre el que afianzar la nueva planificación estratégica de la política energética española. Por lo tanto, el Gobierno tendría que compartir los posibles escenarios realistas que proyecten las necesidades de oferta en función de la demanda futura, la evolución de las restricciones de garantía de suministro y medioambientales, y especialmente el impacto que las distintas decisiones y opciones tendrían sobre los precios de la energía y la competitividad de los sectores empresariales.*

** A la luz de los resultados del análisis anterior será necesario reconsiderar los aspectos contradictorios e ineficientes de la actual política energética, que nos alejan de resolver los retos específicos de nuestro mercado energético así como del objetivo 20-20-20 de la Unión Europea. Y en concreto:*

- Garantizar que el mix y el resto de decisiones que se pudieran acordar en materia de política energética no lleven a incremento alguno de precios y tarifas energéticas.

** A su vez, es necesario velar por aumentar la competencia en aquellas etapas del proceso de generación y comercialización energética donde se*

aprecien restricciones o situaciones de excesivo dominio de mercado en línea con las recomendaciones de la Comisión Nacional de Competencia, potenciando la libertad de contratación impulsando el funcionamiento de los contratos bilaterales y a plazo, garantizando la unidad de mercado y reforzando el papel de los órganos de control, regulación y consulta, la CNE y el CSN.

** Se debe insistir en el mantenimiento y profundización de las políticas de ahorro y eficiencia energética, incluyendo, **entre otras medidas, a las empresas de servicios energéticos. Los principales ámbitos de actuación incluirán el transporte, incluido el análisis del potencial del vehículo eléctrico, el residencial y el empresarial.***

** Instar a las autoridades comunitarias y a las de los países limítrofes, a incrementar de forma sustancial las interconexiones internacionales de electricidad y gas en línea con los compromisos asumidos reiteradamente por el Consejo Europeo.*

Y poco más sabemos de la opinión del Partido Popular.

Conclusiones finales

Teniendo presente las reuniones de trabajo dentro de la **UE**, los documentos de trabajo sobre energías renovables y medio ambiente emitidos por la **UE**, las propuestas de la **UE** en la Cumbre de **Copenhague**, las discusiones de los **Ministros de Energía y Medio Ambiente**, en la reunión celebrada en **Sevilla**, etc.

Considerando que el **Parlamento Europeo** emitió un dictamen positivo sobre la Comunicación y expresó claramente la necesidad de emprender acciones renovadas y más vigorosas en materia de eficacia energética, proponiendo un objetivo anual aun más ambicioso de reducción de la intensidad energética.

En todos los casos, las discusiones teóricas están centradas en “*que se debe potenciar el uso de **energías renovables**, y principalmente en el **Transporte por Carretera** dentro de la **UE**. Con los objetivos de conseguir la*

autonomía energética, al tiempo que colaborar en la mejora medio ambiental”.

La Directiva sobre la eficiencia energética del uso final de la energía y los servicios energéticos (2006/32/CE), proporciona un marco adecuado para intensificar la cooperación a escala de la **Unión** en relación con la eficiencia energética en sectores donde existe un potencial evidente de ahorro de energía. **Las autoridades de los Estados miembros deben colaborar plenamente en la aplicación de la Directiva, en particular por lo que se refiere a la elaboración de planes de acción nacionales ambiciosos.**

En nuestro caso y en **España** el sector del **Transporte por Carretera** ha decidido pasar de la teoría política a la práctica empresarial, afrontando el reto de utilizar en la actividad diaria el **biodiésel “B-100”** como combustible habitual, donde el potencial de mejora de la eficiencia energética es especialmente grande. E imitable, incluso, en la maquinaria utilizada en el sector agrario.

Las medidas expuestas en el presente plan de acción pueden empezar a producir efectos en los próximos tres años, muchas de ellas en los dos primeros. Los progresos realizados en el **Transporte por Carretera**, se analizarán en el marco de las revisiones estratégicas nacionales y europeas del sector del Transporte que se realizan con carácter periódico.

Los firmantes de este documento, estamos detectando un preocupante miedo escénico por parte de los dirigentes políticos españoles encargados de afrontar, tanto, la cuestión energética, cuanto, la mejora medio ambiental. Realidad que se traduce en la nula aportación de soluciones a los problemas que, en la consecución de los objetivos señalados, pueden ir apareciendo y que, el sector del **Transporte por Carretera**, tiene que superar en la más absoluta soledad.

Cambiar el comportamiento energético

Coincidimos con la **Comisión Europea**, en que el uso eficiente de la **energía** requiere una serie de factores que motiven, faciliten y consoliden un comportamiento racional y responsable. **La capacidad institucional, la sensibilización y una información clara, creíble y accesible** sobre

tecnologías y técnicas que utilizan energía son importantes elementos que influyen a favor de un comportamiento racional del mercado. Son necesarias medidas de educación y formación para todas las partes interesadas, y la tecnología de la información resulta esencial.

El **Parlamento Español** y los responsables políticos a nivel nacional y regional tienen, pues, que reafirmar su pleno compromiso con el objetivo expuesto y establecer unas directrices claras e inequívocas para la aplicación del presente plan de acción, ayudando a su desarrollo y sugiriendo medidas que mejoren lo que España necesita.

Sin una inequívoca voluntad y compromiso político a nivel nacional y regional, no podrán alcanzarse los objetivos expuestos en el presente documento. El **Ministerio de Industria**, las Consejerías de **Industria, Agricultura y Medio Ambiente** de las comunidades autónomas tienen, pues, que reafirmar su pleno compromiso y establecer unos objetivos al respecto, que el sector **Agrario** y del **Transporte**, con las ayudas necesarias están dispuestos a conseguir.

Por Ángel Rico Escribano – [Euroinformes y Gestión de Ideas /](#)
[Grupo de Empresas Agrarias de Castilla-La Mancha \(GEA\)](#)
José Belmonte – [Agrupación Nacional de Transportes - Plataforma](#)
[Ciudad Real / Madrid, 5 de mayo de 2010](#)