

54
Febrero
2018

GUÍA DER NOS *DE ENERGÍA*



La visión del sector petrolero

Andreu Puñet Balsebre

Director General de la Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos (AOP)

El objetivo principal de la futura Ley de Cambio Climático y Transición Energética será facilitar el **cumplimiento por parte de España** con sus compromisos internacionales y europeos en materia de cambio climático y energía.

La creación de un entorno regulatorio estable y predecible es necesaria para dar cumplimiento a tales compromisos al **menor coste posible** para la sociedad en su conjunto y preservando la **competitividad de la industria española**. Idealmente, el diseño de este marco debería hacerse, en nuestra opinión, desde una perspectiva integral y transversal a todos los sectores afectados y bajo el principio de neutralidad de emisiones en la segunda mitad del siglo.

De manera primordial, la Ley abordará el **reto del cambio climático** en España, esto es, reducir las emisiones de gases de efecto invernadero a fin de dar cumplimiento a los mencionados compromisos asumidos por España en esta materia, así como gestionar los riesgos y reducir la vulnerabilidad de nuestro país frente al cambio climático.

A partir del establecimiento del marco correspondiente, la **transición energética sería una consecuencia de las políticas**

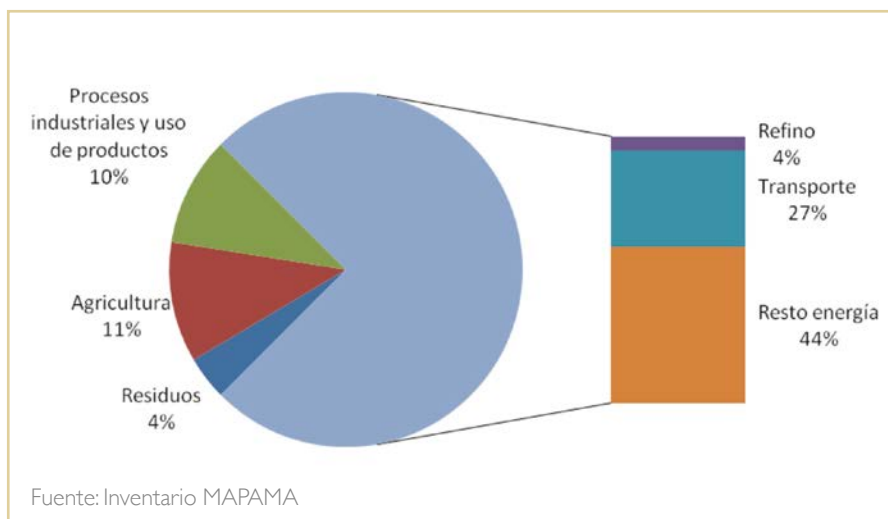
de lucha contra el cambio climático y no un fin en sí mismo, en la medida en que la mayor parte de las emisiones de gases de efecto invernadero están asociadas a la producción y consumo de energía.

La lucha contra el cambio climático, incentivo para la eficiencia

Una de las principales dificultades en este sentido reside en la manera de afrontar la

reducción de las emisiones del **transporte**, que suponen hoy en nuestro país en torno al 27% del total. El sector petrolero es el principal suministrador de energía para esta finalidad y, como tal, se verá impactado de manera indirecta por las medidas que se tomen en este sentido. Además, es el responsable directo de un 4% de las emisiones totales, vinculadas a las refinerías e incluidas en el régimen europeo de comercio de derechos de emisión.

Figura 1. Emisiones por sectores en 2016



A este respecto cabe señalar que en el año 2007, año final del ciclo expansivo que tuvo la economía a principio de este siglo y de mayor PIB de los últimos años, se consumieron en España prácticamente 70 millones de toneladas de productos petrolíferos. En 2017, cuando se ha recuperado el PIB tras la mayor crisis económica de nuestra historia reciente, el consumo será ligeramente superior a los 58 millones de toneladas, es decir, que hemos alcanzado el mismo nivel de producción y riqueza consumiendo un 22 % menos de derivados del petróleo. Una señal inequívoca de la mayor eficiencia de los procesos productivos y del transporte. Es una clara evidencia de que estamos en una economía en la que hay que hacer más con menos y nuestra industria tiene muy bien asumido ese principio.

Hasta ahora, la normativa en materia de lucha contra el cambio climático, principalmente de origen comunitario, se ha dirigido al control de las fuentes de emisión que permiten un mejor control, como las grandes instalaciones industriales de combustión, entre las que se encuentran las refinerías. El peso en los costes que han tenido las diferentes regulaciones ha impulsado notables **mejoras de eficiencia en el conjunto del sector petrolero**, así como un importante esfuerzo inversor que ha convertido a las refinerías españolas en líderes europeos (ver tabla 1).

Estos datos ponen de manifiesto que es posible reducir las emisiones de gases de efecto invernadero al mismo tiempo que se mantiene el crecimiento económico: de cara a futuros planteamientos, se deberían mantener los patrones que permiten conjugar ambos objetivos, creando un modelo energético más sostenible medioambientalmente y capaz de mantener e impulsar el progreso económico.

Sin embargo, la implementación del marco de control de emisiones y otras normas co-

Tabla 1. Evolución de las emisiones en las refinerías españolas 2007-2015

	Crudo procesado en las 10 refinerías españolas (millones de t)	Emisiones (millones de t de CO ₂)
Año 2007	60	13
Año 2015	65	11,8
Evolución 2007-2015	Aumento de producción: 8,3%	Descenso de emisiones: 9,2%
Hidrocarbónico	638.544	227.118

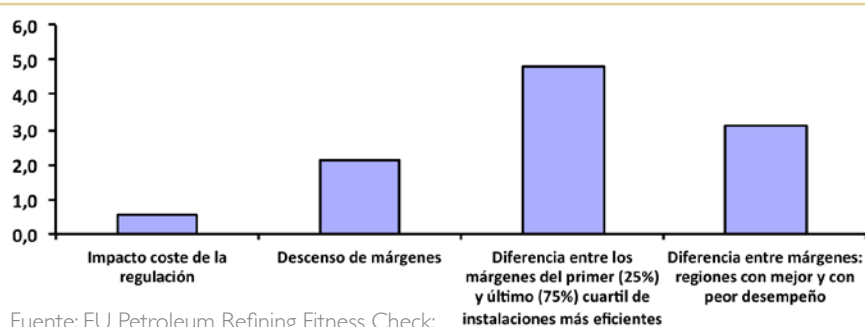
Fuente: Cores, MAPAMA, AOP

munitarias han supuesto una carga para el sector en el conjunto de la UE y una amenaza para su competitividad global, como ponen de manifiesto los análisis efectuados entre 2015 y 2016 por la Dirección General de Energía de la Comisión Europea. En el año 2013, la Comisión tomó la decisión de analizar de forma detallada el impacto de la regulación sobre determinados sectores industriales, entendiendo que podría existir una sobrecarga normativa. El *Joint Research Centre* de la UE publicó en el mes de enero de 2016 los resultados de la evaluación realizada sobre el refino, en cuyo marco se revisaron diez regulaciones comunitarias clave sobre los costes e ingresos de la industria

y, por consiguiente, sobre su competitividad, entre el año 2000 y el año 2012. La investigación cuantifica la incidencia sobre la competitividad del sector, así como la coherencia y consistencia de la regulación, cómo se combina, su efectividad y eficiencia, y si constituye una carga excesiva o conlleva solapamientos, brechas, inconsistencia o medidas que hayan podido quedar obsoletas.

El impacto global se estimó en 47 céntimos por barril de materia procesada durante el periodo de estudio, es decir, una pérdida de competitividad del 25% entre 2002 y 2012, que se deriva de la caída del margen neto.

Figura 2. Impacto de la legislación comunitaria en la competitividad de las refinerías de la UE (USD/barril procesado)



Fuente: EU Petroleum Refining Fitness Check: Impact of EU Legislation on Sectoral Economic Performance. JRC, 2015.

Teniendo en cuenta que las instalaciones europeas presentan huellas de carbono inferiores a las de muchos competidores de otros países, desde el sector consideramos esencial para el futuro tanto la estabilidad regulatoria como la racionalización del marco normativo, de manera que evitemos

caer en escenarios de complejidad como el descrito en el análisis de la Comisión.

La urgencia del momento no debe hacernos olvidar esta necesidad de racionalización. Desde la firma del Acuerdo de París, en diciembre de 2015, las autoridades co-

munitarias han presentado cuatro paquetes normativos que enmarcan la hoja de ruta en materia de lucha contra el cambio climático y que plantean nuevos esquemas de obligaciones para empresas y consumidores, en la concepción y manufactura de los productos y en su utilización.

Paquete de junio 2016 – Hacia una economía hipocarbónica

Se trata de medidas destinadas a acelerar la transición hacia tecnologías de baja emisión de carbono en todos los sectores de la economía europea, con la intención de configurar un marco basado en los principios de **equidad, solidaridad, rentabilidad e integridad del medio ambiente**.

Las propuestas presentan los **objetivos anuales vinculantes** de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero que los Estados miembros han de cumplir en el período 2021-2030 para contribuir a la acción por el clima de la UE en los sectores del transporte, la construcción, la agricultura, los residuos, el uso de la tierra y la silvicultura. Para España, se propone un objetivo de reducción de las emisiones de GEI del 26% entre 2005 y 2030.

Se presentó conjuntamente una estrategia sobre la movilidad con bajas emisiones de carbono, que presenta la hoja de ruta a seguir por las autoridades comunitarias para el desarrollo de medidas relacionadas con los **vehículos** con emisiones bajas o nulas y los **combustibles** alternativos de bajas emisiones.

Paquete de noviembre 2016 – Energía limpia para todos los europeos

Esta nueva batería de propuestas busca dar prioridad a la **eficiencia energética**, convertir a la UE en líder mundial de energías **renovables** y ofrecer un trato justo a los **consumidores**.

Incluía nueva normativa referida a la eficiencia energética, las energías renovables, el diseño del mercado de la electricidad, la seguridad del suministro y las normas de **gobernanza de la Unión de la Energía**, donde se incluye la obligación de presentar planes nacionales integrados de energía y clima con carácter anual.

La Comisión proponía además nuevas perspectivas de diseño ecológico y una estrategia para una **movilidad conectada y automatizada**. Se incluían asimismo medidas para acelerar la innovación en materia de energías limpias y para renovar los **edificios** de Europa y medidas para fomentar la inversión pública y privada, promover la **competitividad** industrial de la UE y mitigar el **impacto social** de la transición hacia un modelo energético des carbonizado.

Paquete de mayo 2017 – Modernizar la movilidad

El objetivo principal consiste en ayudar al sector del **transporte** a mantener su competitividad a lo largo de la transición hacia la energía limpia y la **digitalización**.

El paquete incluye una primera serie de ocho propuestas legislativas centradas de manera específica en el transporte por carretera. Las propuestas deberían contribuir asimismo a mejorar el funcionamiento del mercado de transporte de **mercancías** por carretera y las condiciones sociales y laborales de los trabajadores.

Se incluyen también propuestas en materia de **interoperabilidad** y movilidad "ininterrumpida", así como una propuesta de monitorización y notificación de las emisiones de CO₂ y otra sobre el **consumo de combustible** de los vehículos pesados.

Paquete de noviembre de 2017 – Vehículos limpios

Incluye nuevos objetivos para las emisiones medias de CO₂ de la totalidad del parque de turismos y furgonetas nuevos de la UE, con el objetivo de garantizar unas **condiciones de competencia equitativas** entre los distintos agentes del sector que operan en Europa, así como marcar un rumbo claro hacia la consecución de los compromisos suscritos por la UE en virtud del Acuerdo de París y fomentar la **innovación** en nuevas tecnologías y modelos de negocio. Las propuestas contarán con el refuerzo de **instrumentos financieros** específicos destinados a garantizar un despliegue rápido.

El paquete está integrado por los siguientes documentos:

- Nuevas normas sobre emisiones de CO₂ destinadas a ayudar a los fabricantes a aceptar la innovación y suministrar vehículos de bajas emisiones al mercado.
- La Directiva sobre vehículos limpios, que fomenta las soluciones de movilidad limpia en las licitaciones de contratación pública.
- Un plan de actuación y soluciones de inversiones para el despliegue transeuropeo de la infraestructura para los combustibles alternativos.
- La revisión de la Directiva del transporte combinado.
- La Directiva sobre servicios de transporte de pasajeros en autocar.
- Una iniciativa sobre baterías.

La mayoría de estas medidas inciden sobre los llamados **sectores difusos**, donde la regulación es difícil de introducir de manera directa, ya que el éxito en la consecución de objetivos depende de la colaboración ciudadana y de la implantación más o menos intensa de nuevos hábitos de vida en el conjunto de la población.

La Ley que venga debería velar por **evitar solapes e inconsistencias** entre las diferentes obligaciones derivadas de la aplicación de las políticas de energía y clima de la UE. Para preservar la competitividad, tanto de la industria europea en general como de la española en particular, **el coste de la energía es un factor esencial** que es necesario tener en cuenta tanto en las políticas de oferta como en las de demanda: el dinamismo económico es un elemento clave para poder emprender iniciativas de sostenibilidad ambiental.

Será con estas piezas con las que deberán construirse las propuestas de la comisión parlamentaria para el estudio del cambio climático, así como las de la **comisión de**

expertos creada en el mes de julio para elaborar un informe sobre diferentes escenarios de transición energética, garantizando la competitividad de la economía, el crecimiento económico, la creación de empleo y la sostenibilidad medioambiental.

Una de las principales dificultades a la hora de definir el nuevo marco legal en nuestro país radicará en **combinar** adecuadamente **la ambición** en la contribución de España al cumplimiento de los compromisos internacionales y los objetivos de la UE de introducción de renovables y eficiencia energética, con las **medidas de flexibilidad** necesarias que eviten que el coste de transición energética pueda resultar comparativamente más gravoso en España que en otros Estados miembros. Medidas encaminadas a compensar posibles impactos negativos, algunas quizá de carácter fiscal, que necesitarán contar asimismo con un marco financiero que posibilite su implantación.

No consideramos, por lo tanto, que deba irse más allá de las lindes establecidas por la UE. Los debates que se vienen desarro-

llando en el seno de la comisión parlamentaria para el estudio del cambio climático apuntan a una Ley Marco clara y estable, que deje **margen a las diferentes Administraciones** competentes para establecer objetivos y estrategias concretos.

Los **objetivos** de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero deben ser, tanto en el caso de los sectores difusos como en el de los sectores incluidos en el régimen europeo de comercio de derechos de emisión (EU ETS), los **exigibles a España** en el marco de la normativa europea: en el escenario temporal de **2030**, reducción del 43% para los sectores EU ETS y del 26% para los sectores difusos respecto a las emisiones de 2005.

Asimismo, imponer a nivel nacional **objetivos sectoriales** que excedan el ámbito de exigencia de la regulación europea supondría quebrar el mandato que se refiere a alcanzar las reducciones al menor coste posible para la sociedad. Para minimizar este coste es necesario identificar las medidas más eficientes en cuanto a la relación entre

su potencial de reducción de emisiones y su coste económico, con independencia del sector al que correspondan.

En este contexto se hace necesario diseñar medidas precisas para evitar desventajas competitivas para los **sectores económicos expuestos a la competencia** de áreas geográficas que no tienen obligación de hacer frente a costes análogos de reducción de emisiones. Como se ha puesto de manifiesto desde la UE en reiteradas ocasiones, a la hora de implementar medidas orientadas a la reducción de emisiones, es preciso tener en cuenta los **riesgos de deslocalización** de los sectores industriales que deben competir con instalaciones ubicadas en regiones que no tienen costes equivalentes de emisión de CO₂. La protección contra este riesgo continúa siendo necesaria para asegurar la competitividad de estos sectores industriales. **Un precio de carbono a nivel global** que equilibre las condiciones de juego de todos los competidores podría reducir estos riesgos, en la medida en que permitiría **incorporar a precios y costes una señal** sobre el valor atribuido a la huella de carbono. Aun considerando las dificultades evidentes que plantea cualquier reto de alcance global, y se está muy lejos de alcanzarse, entendemos que deberían realizarse esfuerzos políticos en este sentido.

Hacia un modelo energético eficaz

En el texto de las Proposiciones no de Ley que se han presentado hasta la fecha en el Congreso se señala, entre otras cosas, que “se promoverán las actuaciones con **mayor capacidad para alcanzar los compromisos al menor coste posible**, de manera que la política energética y de cambio climático favorezca la actividad económica, la competitividad y el empleo y asegure la

sostenibilidad financiera de los sistemas energéticos”.

Desde la óptica de nuestro sector, que recibirá impactos derivados de esta normativa tanto en sus procesos como en los productos que

pone en el mercado, entendemos que una ley marco debe contener, específicamente, una serie de **principios** que funcionen como ejes del conjunto de la norma y sirvan como **guía** a la hora de tomar de decisiones vinculadas a su aplicación y desarrollo:

Objetividad, colaboración y transparencia		
QUÉ	POR QUÉ	PARA QUÉ
<p>Dada su trascendencia, el proceso legislativo debería estar basado en un debate riguroso, desprovisto de consideraciones ideológicas, sustentado en certezas técnicas y datos objetivos.</p> <p>Se trata de orquestar un proceso legislativo donde se dé voz a todos los agentes interesados y se evalúen sus propuestas de manera objetiva.</p>	<p>Esta ley ha de conjugar las aspiraciones de numerosos grupos sociales y sentar las bases del modelo energético del futuro, es decir, del modelo económico en el que se desenvolverá nuestra sociedad.</p> <p>Por ello, se debería buscar en todo momento el mayor nivel de consenso posible, con amplio nivel de transparencia y máxima participación de todos los agentes interesados.</p>	<p>Un proceso transparente y consensuado generará confianza en todos los grupos participantes y dotará de credibilidad a la nueva Ley, que, aunando objetivos de interés común, será capaz de mover voluntades y modificar hábitos de conducta</p>
Estabilidad		
QUÉ	POR QUÉ	PARA QUÉ
<p>La ley tendría que servir para crear un marco regulatorio estable y predecible. Su contenido debería quedar preservado de modificaciones a corto plazo debidas a cambios en el ciclo político.</p>	<p>Para facilitar a los inversores la certidumbre que precisan y animar a las empresas al desarrollo de proyectos complejos y duraderos.</p>	<p>Un reto de esta envergadura requerirá de importantes inversiones en proyectos con plazos de ejecución y de recuperación muy largos, que solo podrán plantearse con arreglo a unas condiciones de estabilidad que aseguren umbrales razonables de rentabilidad.</p>
Flexibilidad		
QUÉ	POR QUÉ	PARA QUÉ
<p>Los objetivos deberían ser revisables, en función de elementos como la evaluación de la tendencia de las emisiones, el avance en la curva de aprendizaje de cada tecnología, la evolución de la demanda e infraestructuras energéticas, así como la evolución económica del país.</p>	<p>Dado el ritmo de evolución de la tecnología, por un lado y, por otro, la interdependencia multinacional vinculada a la lucha contra el cambio climático, conviene articular mecanismos que faciliten el logro de los objetivos globales.</p>	<p>Se trata de asegurar que España cumple sus compromisos al menor coste social y económico.</p> <p>Se deberían incorporar mecanismos de revisión que permitieran evaluar periódicamente el grado de alineamiento entre los resultados obtenidos y los objetivos marcados en función de las curvas de aprendizaje de las diferentes tecnologías, detectando posibles desviaciones que permitan acometer las consiguientes acciones correctivas.</p>

Obligatoriedad de realizar análisis coste/beneficio

QUÉ	POR QUÉ	PARA QUÉ
Evitar adoptar medidas ineficientes a un coste elevado para la sociedad.	Para priorizar las actuaciones con mayor capacidad de reducción de emisiones, es necesario contar con certezas técnicas y datos objetivos, obtenidos a partir de metodologías de uso general.	Solidez técnica y credibilidad para las medidas encaminadas a la reducción de emisiones, además de confianza acerca del logro de los compromisos al menor coste posible.
	Únicamente incorporando un análisis coste-beneficio de las diferentes medidas se podrá construir un modelo que permita compatibilizar el desarrollo económico con la reducción de emisiones	Permitiría priorizar las actuaciones con mayor capacidad para alcanzar los compromisos al menor coste posible, de manera que la política energética y de cambio climático favorezcan la actividad económica, la competitividad y el empleo y se asegure la sostenibilidad económica de los sistemas energéticos y al acceso a la energía de todos los consumidores.

Neutralidad tecnológica

QUÉ	POR QUÉ	PARA QUÉ
Promover la inversión en I+D+i en lugar de fomentar desde la regulación la implantación prematura de tecnologías no maduras.	El principio de neutralidad tecnológica debería prevalecer para evitar lastrear el desarrollo de tecnologías que podrían ser más competitivas si no se establecieran mandatos sobre uso obligatorio de opciones tecnológicas específicas.	El mercado, atendiendo a la viabilidad tecnológica y económica, definirá qué alternativa es factible y cuáles son los objetivos que podremos alcanzar. La elección de tecnologías que no son las más adecuadas, frenaría el desarrollo de otras tecnologías alternativas con alto potencial y conduciría a la realización de inversiones poco o nada rentables.
Impulsar la I+D+i para fomentar la eficiencia energética y la mejora de la curva de aprendizaje de las diferentes alternativas tecnológicas de adaptación y mitigación.		

Neutralidad fiscal

QUÉ	POR QUÉ	PARA QUÉ
No sería razonable primar fiscalmente unas energías a costa de otras.	Las nuevas formas de energía pueden primarse en una etapa inicial de lanzamiento, pero los subsidios cruzados de tecnologías maduras crean distorsiones económicas e ineficiencias que acaban apareciendo con el tiempo.	La implementación de las medidas de promoción de los combustibles alternativos no debe conllevar una elevación de los costes de transporte, ni un deterioro con respecto a las características de eficiencia de los actuales vehículos en uso.
	En la gasolina y el gasóleo tenemos un ejemplo claro de la utilización errónea de la discriminación fiscal para un mismo uso, que ha creado desequilibrios artificiales de demanda y consecuencias medioambientales indeseables.	El uso de los combustibles alternativos no sólo debe ser sostenible medioambientalmente, sino también económicamente. El principio de neutralidad fiscal es incompatible con medidas de ayuda o apoyo público ilimitadas en el tiempo o inconcretas en su objeto.

A partir del marco que sentará las bases generales que permitan articular las medidas orientadas a la reducción de emisiones, **la experiencia irá configurando un modelo energético bajo en carbono y orientado al progreso de la sociedad**, que no debe aspirar a una descarbonización completa de todos los sectores de la economía, sino a la neutralidad de las emisiones: los compromisos internacionales a largo plazo suponen igualar las emisiones generadas y absorbidas en la segunda mitad del siglo.

Para alcanzar los compromisos al menor coste posible, como ya se ha comentado, la planificación debería **priorizar las actuaciones con mayor capacidad de reducción de emisiones**, así como plantearse desde una perspectiva de **neutralidad tecnológica**, dada la variedad de tecnologías disponibles para la consecución del objetivo de reducción de emisiones, el estado incipiente en que se encuentran algunas de ellas y la incertidumbre sobre su potencial real. La toma de decisiones certeras requerirá realizar, en todos los casos, un **Análisis del Ciclo de Vida** de cada tecnología. Con esta información, se podrá llevar a cabo una **evaluación de impactos** precisa, donde se comparen los resultados de dicho análisis y se incorporen indicadores para la **revisión de los objetivos** marcados.

Queremos reiterar la absoluta necesidad de buscar en todo momento el **mayor nivel de consenso posible**, el más amplio nivel de **transparencia** y la máxima **participación** de todos los agentes interesados, así como ponderar adecuadamente los tres principios básicos de la regulación energética: **seguridad de suministro, sostenibilidad medioambiental y precios asequibles**.

El largo periodo de gobierno en funciones que vivió España en 2016 supuso un retraso en el planteamiento y debate de esta ley que

no debería compensarse con una aceleración irreflexiva. Tenemos sin embargo la ventaja de poder tomar como referencia las normativas de otros Estados comunitarios con las que, en cierta medida, la ley española deberá guardar cierto grado de **homogeneidad**. Las compañías energéticas somos operadores globales que actuamos en el mercado mundial. Para nosotros, la coherencia en el espacio es tan valiosa a la hora de planificar como la estabilidad en el tiempo, puesto que nos permite aprovechar sinergias y reducir costes que, como ya se ha comentado, pueden tener una incidencia muy relevante en el negocio.

Este retraso ha supuesto también en nuestro país que hayan comenzado a debatirse y aprobarse **normativas de alcance autonómico y local** que centran sus medidas y objetivos en aquellas áreas donde las Administraciones correspondientes tienen competencia. En ausencia de un marco general, la dispersión de las actuaciones podría dar lugar a cargas suplementarias o contradictorias para las empresas e, incluso, a la aparición de nuevas ineficiencias de corte local. En la misma línea de lo comentado acerca de la normativa comunitaria, en el ámbito nacional se deben evitar a toda costa solapes con la normativa autonómica que en muchos casos utiliza sus competencias legislativas al respecto como meros instrumentos recaudatorios.

Es preciso **asimismo aprovechar al máximo los actuales recursos**. En este sentido nuestra propuesta abunda en el carácter transversal de la Ley y pasa por otorgar competencias a organismos ya existentes para el seguimiento de los avances y eliminación de barreras, evitando con ello la creación de nuevos organismos que incrementen los costes para la Administración y para el conjunto de los españoles.

Los expertos equipos de análisis con que cuenta nuestra Administración, con las ne-

cesarias ayudas de los sectores energéticos y económicos involucrados, son los mejores para concebir una **metodología objetiva que permita evaluar los impactos** derivados del cambio climático y el efecto de las medidas de adaptación. La metodología debería ser conforme con los criterios del IPCC, con el fin de dotarla de objetividad y comparabilidad, aportando sencillez y claridad. Esta medición de impactos, así como el efecto causado por las medidas de mitigación, debería estar incluida en el documento de evaluación de impactos previo a la fijación o revisión de los objetivos.

También el impacto sobre los precios de la energía de las posibles medidas debería evaluarse y estudiarse. Uno de los principios energéticos básicos de la UE y que debería ilustrar también la política energética española es el de garantizar el suministro energético a unos precios asequibles. Hay que recordar, además, que el coste de la energía es un aspecto clave para asegurar la competitividad de la industria española y europea frente a Estados Unidos, China o India o cualquier otra región del mundo. En este sentido, se debería promover una mayor homogeneidad y armonización en la definición de las reglas de juego sobre cambio climático a nivel mundial.

Esta armonización en torno a un mismo objetivo no se podrá conseguir sin **integrar la perspectiva de lucha contra el cambio climático en las decisiones** de los agentes sociales y económicos. El marco que necesitamos debería sentar las bases para ello:

- Incrementando la colaboración y cooperación entre las Administraciones públicas y la empresa privada.
- Favoreciendo el traspaso de conocimiento a la industria y a los distintos sectores económicos.

- Asumiendo el papel clave del sector industrial en los futuros análisis de vulnerabilidad.
- Facilitando el acceso del sector privado a financiación pública para proyectos de investigación.
- Evaluando los progresos en adaptación, mitigación y prevención conforme a una metodología e indicadores claros incorporados en los documentos de evaluación de impactos.

Comprometidos con el futuro

Consideramos que la **Ley es el mecanismo idóneo** para asegurar, desde una perspectiva transversal e integral, la consecución de manera ordenada y eficiente de los objetivos asumidos por España en materia de lucha contra el cambio climático.

Previsiblemente, a lo largo del próximo año, España deberá presentar a la Comisión europea el borrador del **Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030**, que recopilará los objetivos, metas y contribuciones nacionales en la materia, junto con las políticas y metas para cumplirlos.

Parece difícil que este instrumento se adecue a una Ley cuyo proceso de configuración y redacción se encuentra poco menos que en sus inicios, pero es necesario que exista coherencia y complementariedad entre ambos. Es en este plan donde deberán detallarse las iniciativas a desarrollar e integrarse las que ya están promoviendo otras Administraciones, tanto autonómicas como municipales. En la lucha contra el cambio climático, las medidas impulsadas por los ayuntamientos serán las que más incidan en los hábitos de vida de los vecinos, principalmente a través de las regulaciones locales en materia de tráfico y de residuos.

Entre las **medidas** sobre las que se podría trabajar cabe señalar:

- Incentivar la **colaboración público-privada** para reducir las emisiones de CO₂.
- Facilitar la **inversión en I+D+i** en lugar de promocionar la implementación prematura de tecnologías no maduras.
- En el **sector agrario**, evaluar los cambios de uso de la tierra, adaptación de cultivos a situaciones climáticas del país. Reforestación y control de la erosión.
- Impulsar la reducción del volumen de residuos favoreciendo la **economía circular**.
- Promover **soluciones sostenibles** al menor coste para los ciudadanos como, por ejemplo:
 - En el sector transporte, la sustitución de vehículos de combustión interna antiguos por vehículos modernos de combustión interna de la última tecnología disponible.
 - Generación eléctrica: sustituir las centrales de carbón por un combustible

con menor intensidad de emisiones como es el gas natural.

- Fomentar la penetración de la generación distribuida.
- El desarrollo de la tecnología de captura, uso y almacenamiento de carbono (CCUS, por sus siglas en inglés): esta tecnología ya es conocida y se emplea, a distintas escalas, en diversos ámbitos industriales, incluido el de la industria del petróleo. Su desarrollo es básico para conseguir la neutralidad de emisiones a partir de 2050. Para ello necesita superar barreras como el coste, todavía comparativamente alto, la incertidumbre regulatoria y su aceptabilidad social. La industria petroquímica es pionera en la utilización del CO₂ en sus procesos industriales en sustitución de materias primas fósiles.

Al hilo de esta última propuesta parece oportuno recordar que **el sector petro-**

lero es mucho más que carburantes para el transporte. Las petroleras españolas producimos en nuestras instalaciones combustibles para calefacción, queroseno de aviación, asfaltos, naftas, petroquímica, lubricantes, coque etc., con una aportación directa e indirecta que ronda el 1,5% del PIB nacional y el 1,7% de la población ocupada. Somos además, referencia empresarial en nuestras comarcas de implantación, donde ofrecemos formación a jóvenes y colectivos desfavorecidos, desarrollamos labores de investigación y colaboramos en proyectos locales de conservación del patrimonio natural y cultural. Los intensos vínculos con el resto de las actividades económicas supondrán que el impacto que tendrán los nuevos escenarios regulatorios sobre nuestras actividades serán muy importantes y, por ello, **reafirmamos nuestro compromiso** con los objetivos de España y sus socios comunitarios y estamos dispuestos a ser parte activa en la lucha contra el cambio climático. ■