



DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Año 2008

IX Legislatura

Núm. 31

PARA EL ESTUDIO DEL CAMBIO CLIMÁTICO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JORDI SEVILLA SEGURA

Sesión núm. 9

celebrada el jueves 4 de diciembre de 2008
en el Palacio del Congreso de los Diputados

ORDEN DEL DÍA:

	<u>Página</u>
Declaración	2
Celebración de las siguientes comparecencias:	
— De don Daniele Schillaci, vicepresidente de Toyota España. Por acuerdo de la Comisión Mixta para el estudio del cambio climático. (Número de expediente del Congreso 219/000104 y número de expediente del Senado 715/000029.)	2
— De don Juan José Nava Cano, presidente de la Comisión de Medio Ambiente de CEOE. Por acuerdo de la Comisión Mixta para el estudio del cambio climático. (Número de expediente del Congreso 219/000105 y número de expediente del Senado 715/000030.)	7

Se abre la sesión a las cinco y diez minutos de la tarde.

DECLARACIÓN RELATIVA A LAS RECOMENDACIONES DE LA COMISIÓN AL GOBIERNO DE CARA A LA XIV CONFERENCIA SOBRE EL CAMBIO CLIMÁTICO DE LA ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS A CELEBRAR EN POZNAN (POLONIA) LOS DÍAS 10 Y 11 DE DICIEMBRE. (Número de expediente del Congreso 140/000010 y número de expediente del Senado 630/000004.)

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, empezamos la sesión.

Antes de dar la palabra a nuestro primer compareciente quería trasladar el acuerdo de la Mesa y portavoces que acabamos de tener para someter a aprobación de los miembros de la Comisión una declaración en la que acordaríamos una recomendación al Gobierno de la nación de cara a la Conferencia de Poznan de la próxima semana, a la que además, como saben, asistiremos como miembros de la Comisión. Dado que se conoce la declaración y ha sido acordada por todos los portavoces, si están de acuerdo, la damos por aprobada por asentimiento. Trasladaré una copia a la redacción del «Diario de Sesiones» para que conste literalmente en acta y me ahorro su lectura. La declaración dice lo siguiente: El consenso científico señala con claridad los niveles máximos de concentración de gases de efecto invernadero en la atmósfera que mantengan los incrementos de temperatura por debajo del umbral de seguridad de los 2°C. Este límite es señalado como el punto de inflexión a partir del cual los cambios en el clima pueden ser rápidos, abruptos y no lineales. Para no superarlo, los niveles de emisión globales deben comenzar a disminuir en 2015.

El año 2009 es clave ya que del trabajo que se desarrolle entonces depende el éxito en la búsqueda de la respuesta multilateral que debe adoptarse en la Conferencia de las Partes de Copenhague. El liderazgo de la Unión Europea es fundamental. El Consejo Europeo debe consolidar su compromiso y capacidad orientadora del modelo de desarrollo futuro con la adopción, en su reunión de diciembre, del paquete de energía y cambio climático. Un paquete solidario y equitativo, capaz de mostrar el modo en que repartir los esfuerzos de reducción entre sectores y países y orientando el modelo energético hacia soluciones más sostenibles, basadas en la eficiencia y el ahorro energético y en las tecnologías limpias.

El cambio climático necesita un compromiso global que se contemple además como un problema de desarrollo y equidad. Por ello, la acción internacional debe ser justa y responsable y, entre otros elementos, incluir: 1. Reducción del conjunto de las emisiones de gases de efecto invernadero en los países industrializados en un 30 por ciento en 2020, con respecto a las emisiones de 1990. 2. Cooperación tecnológica y económica pre-

decible para facilitar la transición a modelos de desarrollo no intensivos en carbono y la adaptación a los efectos negativos del cambio climático en los países en desarrollo. Para ello, deberán tenerse en cuenta las posibilidades ofrecidas por los mercados de carbono y, en particular, el mecanismo de desarrollo limpio como pilar sobre el que seguir construyendo. Asimismo deberá tenerse en cuenta la distinta capacidad y vulnerabilidad entre los países receptores del apoyo, fortaleciendo especialmente a los más vulnerables. 3. Las políticas de adaptación son elemento fundamental en la lucha contra el cambio climático. La comunidad internacional debe respaldar solidariamente los esfuerzos de los países más pobres, integrando de modo coherente los escenarios climáticos futuros en los programas de desarrollo e identificando cauces de financiación que permitan invertir tempranamente en la adaptación a los efectos del cambio climático.

Por otra parte, con respecto a España, instamos al Gobierno a fortalecer el marco normativo orientado a la reducción de emisiones, así como a apoyar la inversión temprana en las medidas que permitan consolidar el cambio en el modelo energético y de desarrollo a favor de un modelo más sostenible y menos dependiente de los combustibles fósiles.

CELEBRACIÓN DE LAS SIGUIENTES COMPARENCIAS:

— **DE DON DANIELE SCHILLACI, VICEPRESIDENTE DE TOYOTA ESPAÑA. POR ACUERDO DE LA COMISIÓN MIXTA PARA EL ESTUDIO DEL CAMBIO CLIMÁTICO. (Número de expediente del Congreso 219/000104 y número de expediente del Senado 715/000029.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la primera de las dos comparencias que tenemos esta tarde, que sin duda estamos esperando todos desde hace algún tiempo con bastante interés y cierta curiosidad, todo hay que decirlo. Quiero agradecerle a Daniele Schillaci, vicepresidente de Toyota, que haya aceptado con rapidez y mucho entusiasmo comparecer en esta Comisión Mixta Congreso-Senado para el Estudio del Cambio Climático y presentarnos una propuesta empresarial, tecnológica y de innovación que tiene mucho que ver, y al menos espero que así quede claro después de su comparencia, con medidas concretas que tienen relación con la tecnología y con el mundo económico, con el mundo empresarial, y que afectan de una manera muy clara a medidas de lucha contra el cambio climático. El procedimiento lo conocen. Tendrá lugar la comparencia el señor Schillaci y luego pasaremos a la ronda de preguntas que consideren pertinentes SS.SS. Agradeciéndole una vez más su presencia, tiene la palabra el señor Schillaci.

El señor **VICEPRESIDENTE DE TOYOTA ESPAÑA** (Schillaci): Señoras y señores diputados, señoras y señores senadores de la Comisión Mixta para el Estudio del Cambio Climático, espero que mi acento italo-español sea comprensible. En primer lugar, quiero agradecer a esta Comisión, en particular a su presidente don Jordi Sevilla, la invitación a comparecer en este acto para dar a conocer la visión de Toyota sobre el automóvil, la tecnología híbrida y los retos que plantea el cambio climático. Estamos convencidos de que en un futuro solo las empresas que respeten al máximo el medio ambiente serán aceptadas por los consumidores y la sociedad en general. De ahí que Toyota desde hace años tenga como visión fabricar el coche ecológico definitivo. En los siguientes minutos me gustaría tratar los siguientes temas, presentarles brevemente nuestra empresa, introducir el marco de los desafíos medioambientales a los que nos enfrentamos, decirles cuál es nuestra visión al respecto y explicarles detalladamente la tecnología híbrida y su futuro.

Toyota, aun siendo una empresa de origen japonés, tiene una gran presencia europea, con nueve fábricas, y forma parte de la Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles. Casi las dos terceras partes de los vehículos Toyota vendidos en Europa están fabricados en Europa, y en España, Toyota se encarga de la distribución de los vehículos Toyota y de su división de vehículos Premium Lexus. Nuestra gama, con más de diecisiete modelos, cubre las necesidades del 80 por ciento del mercado español y de ellos actualmente cuatro ofrecen versiones híbridas que en un futuro iremos aplicando al resto de la gama.

¿Cuáles son los principales desafíos medioambientales a los que nos enfrentamos? Consideramos que la industria del automóvil se enfrenta a tres grandes desafíos medioambientales: el creciente desequilibrio entre la oferta y la demanda de energía, la calidad del aire, que sufre considerablemente por la contaminación, y obviamente las emisiones de CO₂, siendo este el principal causante del cambio climático. Como industria que por sus productos contribuye en parte al deterioro medioambiental, buscamos constantemente cómo minimizar ese impacto diseñando soluciones integrales. Ante estos retos la visión de Toyota se podría resumir en la siguiente imagen. Un elemento fundamental de nuestra visión como fabricante se basa en proveer el coche adecuado, en el lugar adecuado, en el momento adecuado. Este fundamento hace que trabajemos en todas las posibles fuentes energéticas, ya que estas podrán variar según las características específicas de cada región en el mundo, pero teniendo en cuenta cuatro factores, el primero, cómo integrar al máximo los combustibles alternativos sin deterioro de los motores. Sabemos todos por recientes informaciones que los biocombustibles tienen efectos colaterales y seguramente serán más factibles en determinadas regiones, mientras que en otras no serán viables. Segundo, cómo minimizar los impactos negativos del diesel para la calidad del aire. La tecnología diesel por su consumo reducido genera relativamente menos CO₂, pero emite partículas nocivas que afectan a la calidad del

aire y a la salud de las personas, por lo que las mejoras en los filtros de partículas son cruciales. Tercero, cómo optimizar la eficacia de los motores de gasolina y reducir por tanto al máximo las emisiones de CO₂. En las regiones que carecen de los recursos naturales que requieren los biocombustibles, la gasolina y el diesel permanecerán en las próximas décadas como las fuentes principales de energía. Por último, también trabajamos en la alternativa eléctrica y en un futuro en el hidrógeno, ambas fuentes obviamente con problemáticas distintas. La alternativa eléctrica debe todavía solventar la limitación de la autonomía y la carga de las baterías, mientras que el hidrógeno requiere todavía importantes desarrollos en su producción, almacenamiento y distribución.

Para Toyota, la tecnología híbrida es transversal y compatible con todas las fuentes de energía y contribuye a minimizar el impacto de los vehículos en los tres retos medioambientales antes comentados. Efectivamente, la tecnología híbrida aporta mayor eficiencia en los consumos de combustible, minimiza las emisiones de CO₂, y anula casi por completo las emisiones nocivas para la calidad del aire. La tecnología híbrida supone, no obstante, nuevos retos para los constructores de automóviles. Por un lado, los fabricantes como Toyota debemos conseguir rentabilizar la gran inversión en I+D que el desarrollo y la evolución de la tecnología híbrida suponen; por otro, debemos superar ciertas reticencias de los consumidores. A día de hoy, los consumidores de la tecnología híbrida son, en general, personas comprometidas con el medio ambiente. Este hecho demuestra que todavía es muy importante popularizar las ventajas de esta tecnología.

A pesar de haber vendido ya más de 100.000 vehículos híbridos en Europa y más de 1,6 millones en el mundo, me permito explicarles brevemente cómo funciona esa tecnología. Existen actualmente distintos modelos híbridos en el mercado, pero con distintos niveles de hibridación, cuyas prestaciones varían considerablemente, desde la parada del motor cuando el vehículo se detiene, un frenado regenerativo que alimenta la batería normal o del motor eléctrico, asistencia al motor de combustible tradicional mediante el motor eléctrico y, por último, en un alto nivel de hibridación, cuando el motor eléctrico es capaz de propulsar por sí solo el vehículo. ¿Cómo funciona un sistema híbrido? El arranque del vehículo es realizado únicamente por el motor eléctrico, con lo que se evita el consumo de gasolina. En conducción normal, el sistema calcula automáticamente, según las prestaciones que se pidan al vehículo, si los dos motores deben funcionar simultáneamente o por separado, obteniendo así la mayor eficiencia en el consumo de gasolina. Así, por ejemplo, en conducción por la ciudad a bajo régimen, el Toyota Prius funcionará únicamente por propulsión eléctrica; en aceleraciones fuertes, los dos motores, eléctrico y gasolina, ofrecerán al conductor la prestación de un coche potente. La particularidad de este sistema dual es que no necesita recargar las baterías, ya que se recargan conduciendo, bien por la energía generada por el frenado o bien por la

del motor de gasolina. Además, en cada parada, por ejemplo, delante de un semáforo, el motor de gasolina se apaga automáticamente con el consiguiente ahorro en consumo de gasolina, logrando cero emisiones, y también sin contaminación acústica.

Toyota sigue trabajando en mejorar día a día esa tecnología. El primer ejemplo de esos avances es el Plug-in Híbrido, PHV, basado en nuestra actual tecnología híbrida, pero cuya batería puede ser recargada por un enchufe eléctrico convencional. La electricidad es una de las vías prometedoras para lograr una movilidad sostenible. Creemos que el PHV es la solución práctica para facilitar un uso creciente de la electricidad como fuente de propulsión sin tener que sufrir las actuales limitaciones de autonomía por la capacidad de las baterías y su recarga. Actualmente, estamos llevando a cabo dos proyectos piloto en Europa y otro en Japón con vehículos híbridos enchufables en condiciones normales de uso. De estas pruebas, estamos obteniendo unos resultados muy prometedores en ahorro de combustible, con ahorros de hasta el 60 por ciento comparados con vehículos híbridos no Plug-in en recorridos inferiores a 25 kilómetros. Nuestra intención es lanzar el proyecto Plug-in en el año 2010 para ciertos clientes de flotas. La introducción en el mercado de ese tipo de tecnología requerirá una colaboración estrecha entre las compañías eléctricas y la Administración pública para el desarrollo de la necesaria infraestructura de recarga de dichas baterías.

Ahora permítanme adelantarles algunos datos de nuestro futuro híbrido Plug-in. Como pueden observar en esta diapositiva, es un vehículo con capacidad estándar—cinco pasajeros y un maletero normal—, pero en esta evolución ya hemos conseguido que el vehículo pueda recorrer hasta 13 kilómetros únicamente en modo eléctrico. En esos 13 kilómetros la dependencia del petróleo es nula y por tanto las emisiones también. Esos resultados son un nuevo paso para afrontar los tres desafíos medioambientales que hemos visto: dependencia energética del petróleo, cambio climático y calidad del aire. Según los hábitos de transporte de los españoles, casi el 64 por ciento recorre como media 36 kilómetros diarios para ir a trabajar. Si lo hicieran con un vehículo híbrido enchufable, podrían realizar esos 36 kilómetros con un impacto medioambiental mínimo y un ahorro de combustible considerable. Pueden ver los números en la diapositiva.

Con esto concluyo mi presentación sobre el cambio climático y el papel que la tecnología híbrida puede jugar en reducir las emisiones de CO₂. Muchísimas gracias por su atención. Estoy a su disposición para cualquier pregunta.

El señor **PRESIDENTE**: Ha sido claro y directo. No suele ser muy frecuente en este tipo de sesiones, pero se agradece. A continuación tiene la palabra la representante del Grupo Popular.

La señora **DE LARA CARBÓ**: Quiero agradecer al representante de la casa Toyota la explicación que nos ha dado sobre el modelo Prius que ha sacado Toyota. Les he seguido y he estado viendo varias cosas que han hecho ustedes, y realmente en muchas de sus actuaciones han demostrado que tienen un respeto por el medio ambiente. He visto los hábitos de conducción eficiente que ustedes fomentan; he visto que ustedes promueven la utilización de coches reciclables y las campañas de reforestación. Creo que es una buena labor la que efectúan, de apoyo a la defensa del medio ambiente. Al decirnos que el coche híbrido era el mejor de todos parece que usted ha desechado los otros combustibles alternativos. Parece que no veía lo de los biocombustibles porque habían planteado una serie de problemas. Evidentemente, los biocarburantes han dado lugar a problemas en cuanto que se les ha culpado de la subida del precio de los alimentos, pero la Unión Europea parece que sí apoya la utilización de biocombustibles. ¿Qué aspectos negativos ve usted en su utilización?

En segundo lugar, me gustaría que me dijera qué opina usted del vehículo con hidrógeno, porque parece que en principio despertó muchas expectativas, pero luego ha pasado a un segundo plano, o bien el estado de la técnica todavía no permite pensar que en un futuro inmediato podamos tener un coche propulsado por hidrógeno. Evidentemente, la combustión del hidrógeno no emite gases. El hidrógeno es un elemento natural, pero para disponer del hidrógeno como combustible primero precisamos obtenerlo y para obtenerlo indudablemente se consume energía. El otro día leí en una revista científica que parecía que un equipo de científicos del CSIC y creo que de la Universidad Politécnica de Cataluña habían descubierto un catalizador que transforma etanol en hidrógeno, lo cual—caso de ser cierto y aplicable en la automoción—abriría un campo muy importante y tal vez podría ser un competidor para los coches híbridos que nos ha presentado.

Finalmente, como usted conoce, el Gobierno de la nación, a través del ministro de Industria, ha hecho una apuesta clara por el vehículo eléctrico, pero, si no he entendido mal, ha sido por el eléctrico, no por el híbrido. Quería saber qué problemas ve usted en la utilización del vehículo eléctrico, si lo ve factible a corto o medio plazo, y si lo que se dice de las baterías de litio sobre que cuando se calientan pueden ser explosivas es cierto o es algo que se dice cuando parece que está surgiendo una nueva técnica. Valoramos las actividades medioambientales de su empresa y valoramos—porque lo hemos probado—el modelo que usted nos ha explicado.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación tiene la palabra el señor Moraleda por el Grupo Socialista.

El señor **MORALEDA QUÍLEZ**: Bienvenido, señor Schillaci. Es usted uno de los primeros representantes del sector privado de la economía que comparece ante esta Comisión, creada ex novo entre Congreso y Senado

con el objeto de estudiar y, llegado el caso, establecer propuestas de cara a combatir los efectos del cambio climático. Por tanto, para nosotros es una comparecencia importante por el compromiso que supone de la iniciativa privada y, en particular, por el subsector que usted representa en la industria del automóvil. En este sentido quería reconocerle en nombre del Grupo Parlamentario Socialista los esfuerzos que realiza su compañía por un objetivo que compartimos. Es verdad que tiene importantes apoyos públicos, pero también es cierto que no todas las empresas privadas han escogido como línea de futuro una orientación sostenible, como es el caso de la empresa que usted representa.

Quisiera preguntarle sobre dos cuestiones. En primer lugar, en la actual situación de crisis económica, que está afectando de manera muy notable al sector del automovilístico, ¿cree que una de las respuestas es establecer inversiones potentes para acelerar el cambio hacia el vehículo híbrido, hacia el vehículo eléctrico o los dos? En segundo lugar, la pregunta que le quiero hacer es —sin despegar nada que pueda ser negativo para ustedes en relación con la competencia— acerca de cuál es comportamiento del mercado respecto de la utilización de este tipo de vehículos, dónde están las demandas actualmente y dónde tienen ustedes previsión de que se pueda establecer la demanda en el futuro. Nos parece que eso estará relacionado con las vías de reestructuración de las empresas automovilísticas. **(La señora Xamena Terrasa pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señora Xamena, una pregunta más.

La señora **XAMENA TERRASA**: Quería hacerle una pregunta porque en este mes de diciembre hay un debate en la Unión Europea sobre ampliar el plazo para la reducción de los gramos de CO₂ que se pueden emitir. La propuesta originaria era que en 2012 se debían reducir los gramos a 120 y ahora se está planteando que esta reducción se pueda producir en el año 2015, debido a la crisis del sector del automóvil en Europa. ¿Puede interferir esto en la aparición de un producto en el mercado que en cierta manera reduzca las emisiones de CO₂ o cree que se va a retrasar la aparición de estos productos? En el fondo, que estos productos se comercialicen depende de una estrategia basada en que los usuarios compremos este producto. ¿Cree que esta propuesta —que aún no ha sido aprobada por la Unión Europea pero que tiene visos de ser aprobada— puede retrasar la aparición en el mercado de automóviles con menos emisiones de CO₂ o cree que esto no influirá?

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar a estas preguntas tiene otra vez la palabra el señor Schillaci.

El señor **VICEPRESIDENTE DE TOYOTA ESPAÑA** (Schillaci): Muchas gracias por su interés. Efectivamente, son preguntas muy centradas que voy a

intentar contestar de la mejor manera. En cuanto al hidrógeno, es a muy largo plazo la tecnología ideal. Un coche con hidrógeno la única cosa que hará es emitir vapor, entonces prácticamente estaría todo muy limpio con esa tecnología. El gran problema del hidrógeno actualmente está, primero, en el coste de fabricación, que es muy alto y desgraciadamente pensamos que va a seguir siéndolo a medio plazo. El segundo es que la distribución, al acceso al hidrógeno por el cliente normal es complicadísimo. Ahora tenemos las gasolineras —diesel o gasolina— y tendremos que transformar todo el sistema de distribución permitiendo el acceso al hidrógeno por parte de los clientes, y eso tiene también un coste de implementación muy alto. Dicho esto —hablo por Toyota, pero sé que también está en ello la competencia—, todos estamos trabajando con cualquier tecnología alternativa, hidrógeno o biocombustibles. Nosotros claramente hemos apostado por un híbrido, otros por el biocombustible y otros por el coche eléctrico, pero todos los constructores están invirtiendo para llegar a tener algún día el coche ideal, que puede ser el coche eléctrico y, más allá, el coche de hidrógeno. Repito, la apuesta de Toyota es claramente por el híbrido como coche transitorio para llegar un día al coche eléctrico y, en paralelo, seguir invirtiendo en el hidrógeno, así como en el biocombustible. El debate del biocombustible se plantea porque es causa de la inflación, por la subida del precio de los alimentos. Seguramente hay algunas implicaciones, pero hay regiones mucho más adaptadas, como Brasil, y en Europa el impacto de los biocombustibles para mí no está planteado como en América Latina.

En lo que se refiere al coche eléctrico, en el corto o largo plazo y en lo relativo a la posibilidad de esta tecnología, nosotros con la tecnología *Plug-in* del Prius, ofrecemos una muy buena alternativa en un plazo de tiempo razonable —hablamos del año 2010 con las flotas—, pues atendiendo a la estadística que hemos elaborado, está demostrado que los españoles hacen entre 35 y 40 kilómetros al día para trabajar. La tecnología *Plug-in* podría satisfacer al cien por cien esta necesidad sin prácticamente consumir una gota de gasolina, porque ofrece una autonomía de 35 ó 40 kilómetros. Al llegar a casa por la noche enchufamos el coche y por la mañana ya está cargado; hacemos 15 ó 16 kilómetros para trasladarnos al centro de Madrid o de Madrid a la periferia y llegamos a la oficina con un coche que prácticamente no ha consumido nada de gasolina. Llegamos a la oficina, lo enchufamos y volvemos a casa de la misma manera. Pensamos que un coche de un tamaño similar al Prius, que puede provocar una revolución tecnológica, podría ser una solución muy interesante en un plazo razonable. El coche eléctrico seguramente es la solución óptima, pero yo diría que también tiene dos problemas importantes, el primero el acceso del cliente a la tecnología, a las baterías. Un coche eléctrico puede tener una autonomía de 80 ó 100 kilómetros y para una gran ciudad está bien, pero qué ocurre si hay que hacer 150 ó 160 kilómetros y no tengo acceso fácil al

cambio de baterías. Es una desventaja hoy por hoy del coche eléctrico. Además, el coche eléctrico necesita muchas baterías. Significa peso y también autonomía —hablamos de 80 ó 100 kilómetros— y no estoy seguro de que esa autonomía pueda ser alcanzada en un plazo de tiempo razonable. Estamos todos trabajando en esa dirección, pero el coche eléctrico, tal y como está concebido hoy, no posee una tecnología que pueda sustituir al coche de hoy en día como nosotros lo utilizamos. Sería un coche solamente adaptado a las grandes ciudades o a las grandes metrópolis, siempre teniendo en cuenta esa autonomía de 80 kilómetros, que es un condicionante, porque un día puedo hacer 35 kilómetros, pero puede ser que otro día tenga que hacer 140 kilómetros y son las nueve de la noche, todo está cerrado, voy a El Escorial, ¿dónde compro la batería para cargarlo, dónde enchufo el coche? Ese es un problema que no podemos infravalorar tampoco y tenemos que trabajar para resolverlo. El *Plug-in* no da ese problema porque, una vez que se han hecho más de 40 kilómetros, el sistema híbrido que funciona en el Prius actual se pone en marcha y la autonomía es ilimitada, es como el coche actual. Es una cuestión de tiempo. En el medio plazo el *Plug-in* seguramente es para nosotros una solución muy buena para la evolución actual del híbrido; a largo plazo, tendremos que ir todos a por el coche eléctrico, y ahí estamos de acuerdo.

Pasamos a la segunda cuestión, las empresas competidoras. Cada empresa tiene su estrategia. Cuando en 1997, hace once años, pusimos en marcha el híbrido, los demás competidores se preguntaban por qué era eso, por qué estábamos invirtiendo tanto dinero, porque la inversión de Toyota en el híbrido —concepto que empezó en 1993— era impresionante. Y se preguntaban por qué Toyota estaba gastando tanto dinero en un coche híbrido que nadie iba a tener en cuenta porque el cliente está acostumbrado a la gasolina o al diésel y se preguntaban qué es el híbrido. Luego —como siempre, la credibilidad de una persona se basa en hechos— hemos sacado el Prius y la segunda generación del Prius que como diseño era mucho mejor que la primera. Pero ya la primera Prius ha dado una señal muy fuerte al mercado en el sentido de que un coche del tamaño —de un segmento, como decimos aquí en Europa— de un Avensis, de un Laguna, de un Mondeo, tuviera un consumo tan bajo, y la gente ya se dio cuenta de que algo podía pasar con esa tecnología del híbrido, además del placer de conducir. El placer de conducir un híbrido, tanto en acústica como en suavidad de conducción por la calle, por la ciudad o por la autopista, nos ha llevado inmediatamente a un concepto de coche distinto del que solemos tener. Ha llegado la segunda generación del híbrido con un diseño mucho más apropiado, cuando menos para nosotros los europeos, y también para los americanos, y ha sido la revolución. En Europa hemos pasado de 1.500 Prius al año a 40.000; este año vamos a vender 42.000 Prius. En España hemos pasado de 500, 700, 800 coches a más de 2.300 que vamos a vender este año. A eso ha ayudado

no solamente el diseño sino la conciencia sobre el medio ambiente de las personas que ha aumentado año tras año, y también el apoyo y las facilidades fiscales en la comercialización de los híbridos por parte de varios Estados. Ahí efectivamente lo que está pasando es que tenemos competidores que se están poniendo en marcha en esta tecnología, japoneses y no japoneses. Eso para nosotros es una buena noticia porque la popularización del híbrido es la única manera de reducir efectivamente la contaminación en nuestros países, especialmente aquí en Europa. Honestamente, pienso que es importante que los Estados en Europa —y hablo también de España— sigamos promoviendo —hablo por mi interés, claro, demostrándolo con hechos— una tecnología limpia en los próximos años porque esa es la mejor manera de sensibilizar al público en general. Me alegro cuando oigo que Honda va a lanzar el Honda Inside, híbrido, la próxima primavera en Europa y que hay otros constructores americanos, como Ford, etcétera, que están pensando en desarrollar un híbrido próximamente. Es un beneficio para todos los ciudadanos. Cuando en Toyota empezamos a desarrollar el híbrido en 1993, la prioridad era cómo podíamos mejorar el mundo bajando la contaminación.

Respecto al objetivo de 120 gramos, honestamente, no creo que el hecho de que la Comisión Europea vaya a retrasar algunos años el objetivo de 120 gramos pueda ralentizar el desarrollo de coches limpios. Los coches limpios tienen que ser parte de una estrategia de empresa, independientemente de lo que pueda ocurrir por factores externos. En el caso de Toyota, repito, desde el año 1993 estamos invirtiendo una suma considerable en el híbrido, en otra tecnología. Yo no veo una correlación estrecha entre esta posible medida de la Comisión Europea —más que posible, ha sido aceptada— y la comercialización de coches limpios, pero sí tenemos que decir que este año ha sido y es un año terrible para la automoción. Como saben, en noviembre menos del 50 por ciento, que es una caída de mercado impresionante. Empezamos en España, como primer mercado europeo, a tener dificultad, nos ha seguido Inglaterra, Francia y ahora Italia, con una bajada del 30 por ciento. Frente a una crisis tan fuerte, la ACEA, que es la Asociación Europea de Constructores de Automóviles, de la que Toyota forma parte, ha pedido a la Comisión que no sea demasiado exigente con este vínculo porque no sabemos cuánto va a durar la crisis. De momento, la prioridad tiene que seguir siendo el impacto favorable al cambio climático, pero para muchos constructores la prioridad es casi, casi la supervivencia. Han visto lo que está pasando en América, en Europa estamos también en una situación muy difícil, y en Toyota, que suele tener una imagen de una sociedad muy sólida, lo somos, cuando hay crisis, hay crisis para todos, para las empresas sólidas o menos sólidas. Lo que la ACEA está diciendo a la Comisión Europea es: Nosotros seguimos trabajando ahí, pero ocupándonos del día a día. Tenemos un problema urgente, que es la crisis, y si hay que invertir dinero, es mejor

hacerlo en el soporte de los fabricantes europeos más que en acelerar un concepto innovador de coche limpio. Pienso que esa es la posición que la ACEA ha pedido al Gobierno. Pero, repito, no creo que por esa medida vayamos a retrasar por tres o cuatro años el coche limpio. Por lo menos en Toyota seguiremos trabajando en la estrategia que ha sido definida desde mucho antes.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Moraleda.

El señor **MORALEDA QUÍLEZ**: Dentro de los datos de ventas del nuevo híbrido que ustedes tienen, quisiera que nos dijera algunas características del comprador, es decir, qué segmentos de la población, qué poder adquisitivo, qué edad.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Batlle.

El señor **BATLLE FARRÁN**: La pregunta sería bastante técnica. Respecto a la inversión del coche, qué porcentaje de inversión y que tiempo piensa usted que sería necesario para desarrollar una infraestructura de puntos de toma eléctricos para poder avanzar en el coche eléctrico más o menos puro.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Schillaci.

El señor **VICEPRESIDENTE DE TOYOTA ESPAÑA** (Schillaci): Perfil del cliente Prius híbrido. De momento, nosotros comercializamos cuatro modelos y uno de ellos es el Prius. Como ustedes probablemente sabrán, la marca Lexus Premium tiene tres modelos híbridos. El cliente del híbrido hoy por hoy es un cliente que seguramente tiene un nivel de educación más alto de la media. Es un cliente muy informado, que lee mucho sobre el medio ambiente en Internet y que participa en el foro de Internet sobre el híbrido que nosotros tenemos. Seguramente que es un cliente que, por su educación o su ambiente natural, es sensible al medio ambiente y cuando tiene que cambiar de coche piensa seriamente en contribuir él mismo a mejorarlo. No es lo normal en la mayoría de los clientes, pero algo está pasando porque si hablamos con la red de concesionarios nos dicen que ahora está llegando el cliente por ejemplo del Corolla, segmento C en nuestro caso, cuyos hijos —al oír hablar más sobre el cambio climático en la escuela— les dicen: Papá, la profesora nos ha comentado esto. Por tanto, el niño tiene una influencia muy importante en los padres a la hora de cambiar de coche y dicen: Es verdad, voy a intentar comprar un coche limpio. A través de Internet, se inicia un círculo virtuoso y el cliente toma contacto con la marca, con el modelo, etcétera, y efectivamente llega al concesionario para informarse en profundidad sobre el concepto híbrido. Al principio era una *opinion leaders* —como diríamos en inglés— y ahora se está

popularizando a los clientes del segmento C, normal, porque, a través de sus hijos, de él mismo, de la prensa o de la televisión está tomando conciencia del cambio climático. Con el Premium Brent el cliente quiere diferenciarse totalmente, ya que hay coches premium de otras marcas. Dice: He tenido coches premium de otras marcas, Lexus es el único que tiene un híbrido, tengo la oportunidad de seguir comprando un premium diferente y contribuir a mejorar el medio ambiente. Es claramente un elemento diferenciador con respecto a lo que se suele tener.

El coche eléctrico. La accesibilidad a la energía es siempre el vínculo mayor en una innovación tecnológica. Hoy por hoy, honestamente, hay constructores que tienen una visión distinta en el sentido de que el desarrollo del coche eléctrico puede ser visto como la posibilidad de transformar la estación de gasolina en un cambio de batería. Me explico. Ahora, voy con el coche, lo lleno en tres o cuatro minutos, pago y me voy. Mañana llego con el coche eléctrico, compro la batería, la cambio —técnicamente el tiempo tendría que ser más o menos igual, aunque yo tengo mis dudas, ya que tendría que ser un poquito más— y luego me voy. Honestamente no dispongo de esa información al cien por cien. Me parece que este cambio de mentalidad y de transformación de la estación de gasolina con este concepto es bastante complicado a medio plazo. Puede ser a largo plazo, pero a medio plazo lo veo complicado. Si eso no pasa, el coche eléctrico puede tener un vínculo grande. No le puedo contestar con precisión sobre el coste, pero puedo enviarle con mucho gusto la información.

El señor **PRESIDENTE**: Esta comparecencia ha sido útil y fructífera; no obstante, no descarto que en algún momento, conforme a las tareas que realice esta Comisión, le pidamos, si es tan amable, que vuelva a comparecer en la misma. En todo caso, le agradecemos mucho que haya podido venir hoy aquí y haya compartido con nosotros preocupación e interés por la búsqueda de soluciones. Suspendemos durante cinco minutos la sesión para pasar luego al siguiente compareciente. (Pausa.)

— **DE DON JUAN JOSÉ NAVA CANO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE MEDIO AMBIENTE DE CEOE. POR ACUERDO DE LA COMISIÓN MIXTA PARA EL ESTUDIO DEL CAMBIO CLIMÁTICO. (Número de expediente del Congreso 219/000105 y número de expediente del Senado 715/000030.)**

El señor **PRESIDENTE**: Reanudamos la sesión, dando las gracias, en primer lugar, a nuestro siguiente compareciente, Juan José Nava, que comparece con muchísimos títulos para hacerlo, incluido académicos, pero me gustaría simplemente recordar que fundamentalmente está hoy aquí como presidente de la Comisión de Medio Ambiente de la CEOE, además de vicepresi-

dente de la Comisión de Industria Business European Association. Vamos a funcionar como cualquier comisión. Por tanto, tendrá la palabra por el tiempo que estime oportuno y después abriremos el turno de preguntas de los grupos parlamentarios. Bienvenido, muchísimas gracias y suya es la palabra.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE MEDIO AMBIENTE DE CEOE** (Nava Cano): En primer lugar quiero agradecer a esta Comisión Mixta Congreso-Senado para el estudio del Cambio Climático que haya podido comparecer aquí —donde ayudo con sumo placer— para compartir con ustedes nuestras reflexiones sobre el tema del cambio climático que espero que puedan suscitar también su interés.

Para enmarcar adecuadamente lo que después voy a extenderme en explicarles, quisiera hacer algunas manifestaciones de principio. La CEOE comparte plenamente con los gobiernos y el Parlamento —este es un tema que se viene planteando en España desde hace ya más de 20 años— la preocupación por el cambio climático. En segundo lugar, estamos plenamente comprometidos con todas las medidas que se puedan establecer y que se establezcan en el futuro para evitar al máximo los efectos de ese cambio climático desde el convencimiento de que luchar ahora contra las causas de ese cambio climático será siempre mucho más viable económicamente que luchar en su día contra los efectos, si se llegaran a producir. En ese sentido tenemos las ideas muy claras. En la CEOE consideramos que las medidas que haya que implantar y las que se estén implantando han de ir contra el incremento de los gases de efecto invernadero, principales causantes hoy de lo que se entiende por el cambio climático futuro, consecuencia de ese incremento de gases de efecto invernadero. La mayoría de científicos y meteorólogos, desde el panel específicamente creado por la ONU para este tema, se considerará que existe una relación directa entre los gases de efecto invernadero provocados y aumentados por la acción del hombre, tropogénicos, y el cambio climático. Por lo tanto, desde todas nuestras asociaciones y empresas estamos en la mejor disposición de ánimo para contribuir con nuestro esfuerzo a que se pueda evitar ese cambio climático en sus peores consecuencias. Pero tenemos algunos principios adicionales que nos gustaría enmarcar y es que estamos convencidos de que esa lucha contra el cambio climático se puede enmarcar dentro de las características del desarrollo sostenible que, naturalmente, tiene que mantener el equilibrio entre lo que es la protección medioambiental, el desarrollo económico y el bienestar social.

A continuación, voy a pasar al motivo fundamental de mi exposición hoy. Consideramos que algunas de las medidas que la Comisión Europea está propugnando en este momento no encajarían plenamente dentro de esas características de desarrollo sostenible. Entro ya más directamente en la cuestión principal de mi comparecencia. La modificación que la Comisión Europea pro-

puso desde el mes de diciembre del año pasado al Parlamento y al Consejo Europeo tiene algunas características en sus propuestas de modificación del sistema existente que consideramos que no son aceptables, desde el punto de vista del desarrollo sostenible, por las consecuencias que pueda tener sobre la competitividad de la industria europea en general y de la industria española en particular. Este es el tema sobre el que les voy a desarrollar nuestras ideas a partir de ahora.

Hay una introducción, hay una metodología porque el estudio que les voy a presentar es el resultado de un encargo que, en su momento, la CEOE, preocupada por las características de la propuesta de modificación sobre derechos de emisión que estaba haciendo la Comisión Europea, solicitó a un consultorio independiente de primera fila, Garriges Medio Ambiente; un estudio que pudiera evaluar cuál podría ser, de prosperar las ideas que estaba preparando la Comisión, el efecto que eso tendría sobre la competitividad y el empleo de la industria afectada. En este sentido me acompaña hoy el director de este estudio, Antonio Carbajal, miembro de Garriges Medio Ambiente, junto con el secretario de la Comisión de Medio Ambiente, Rodolfo Gijón, y la principal responsable del área de Cambio Climático en CEOE, Eva Rodríguez.

Ante las citadas consecuencias de la revisión, como digo, la CEOE solicitó a Garriges este estudio independiente que les voy a resumir a continuación. Con independencia del resumen que les voy a presentar hemos facilitado a la Comisión suficientes ejemplares del contenido del estudio, que puede ser objeto de un informe más detallado aunque no es la finalidad de mi comparecencia de hoy. No obstante lo dejo en sus manos con objeto de que ustedes puedan evaluarlo, y en todo caso quedo naturalmente a su disposición para cuantas aclaraciones posteriores a mi comparecencia de hoy pudieran solicitar. En este momento esa propuesta de revisión de la directiva es un tema de actualidad. El Parlamento Europeo ya se pronunció al respecto hace algo más de un mes en el ámbito de la Comisión —desgraciadamente no demasiado a favor de las tesis de la industria europea— y por indicación de la Presidencia francesa, que considera que este es un tema de máxima prioridad en estos momentos, no solo la Directiva de Comercio de Emisiones sino también el paquete energético, ambos muy interrelacionados, que también tiene una trascendencia fundamental. Como digo, la Presidencia francesa quiso asumir esta propuesta de modificación como uno de los ejes básicos de su presidencia, que termina dentro de un mes, y se supone que en el Consejo Europeo que se va a celebrar durante los próximos días 11 y 12 de diciembre los veintisiete países de la Unión Europea que componen el Consejo habrán llegado a un consenso sobre las modificaciones que finalmente quieren introducir en el sistema de comercio de derechos de emisión. Los aspectos fundamentales que incluye la propuesta de modificación de la Directiva de Comercio de Emisiones se refiere pri-

mero a una reducción del 20 por ciento de emisiones de gases de efecto invernadero en 2020 respecto a las emisiones de 1990, con una peculiaridad, y es que con objeto de corregir algunas erróneas asignaciones de los periodos anteriores se ha trasladado la fecha de cómputo de emisiones a 2005 sin modificar el objetivo desde el año 1990, y este nuevo cómputo, entre nosotros, es uno de los temas que evidentemente interesa mucho a España ya que nuestro país no salió bien parado de la primera asignación de derechos de emisión. Por tanto, se trata de trasladar el cómputo al año 2005, repartiendo entre todos por igual, el hecho de que la Unión Europea ya haya reducido el 6 por ciento de gases de efecto invernadero. Al aplicar eso como media de 2005 a todos los países, evidentemente España —que ni de lejos estamos en la reducción del 6 por ciento, sino en el incremento, en el año 2005, de casi el 50 por ciento de las emisiones respecto al año 1990 asume parte de la mala asignación de derechos en el primer período 2008-2012 y el previo de 2005-2007. Como consecuencia de eso, la reducción de 2005 a 2020 debe ser del 14 por ciento que, naturalmente, se ha distribuido de forma distinta entre las emisiones de los sectores industriales afectados por la directiva y lo que llamamos sectores difusos, es decir, el resto de emisores: el transporte, el residencial, la agricultura, etcétera, que no están sujetos a la Directiva de Comercio de Emisiones. Para esos sectores difusos se acordó finalmente un 10 por ciento, yo diría que políticamente, porque no fue fácil ponerse de acuerdo entre los veintisiete países de la Unión Europea en cuál podría ser el porcentaje a asignar a los sectores difusos; eso obliga a que en los sectores directiva, es decir, en los sectores industriales y energéticos, la reducción sea del 21 por ciento para compensar el 10 por ciento de los sectores difusos y llegar a la media del 14 por ciento. La propuesta recoge como norma general que a partir de 2013 los Estados miembros subastarán todos los derechos de emisión para el sector eléctrico. Aquí empiezan los problemas, porque, naturalmente, la subasta de los derechos de emisión va a implicar un pago efectivo por esos derechos de emisión —cuando anteriormente en el sector eléctrico, sobre todo en el primer periodo, fueron gratuitos—, que tendrá como consecuencia, sin ninguna duda, un incremento de los precios de la energía eléctrica, que luego comentaremos en el desarrollo del estudio.

Para los sectores industriales la asignación será gratuita en el año 2013 para el 80 por ciento de sus necesidades, pero en la propuesta de la Comisión ese porcentaje se va reduciendo linealmente entre 2013 y 2020, de tal manera que en 2020 la totalidad de los derechos de emisión que necesiten los sectores industriales afectados por la directiva tendrá que proceder también de una subasta. La propuesta de la Comisión admite que en aquellos sectores donde exista un riesgo importante —aquí llaman fuga de carbono a una cosa que no es más que deslocalización; lo digo porque a veces no todo el mundo entiende que esta terminología de fuga de car-

bono es deslocalización— de deslocalización industrial se podrá asignar un cien por cien de derechos de forma gratuita. Aunque lo prevé el texto de la modificación eso también tiene sus problemas, y es que habrá que fijar con qué criterio se establece, cuáles son los sectores que tienen fuga y riesgo de deslocalización.

En cuanto a los impactos que puede tener ese coste de la subasta en el fondo, si ustedes me lo permiten, por simplificar, no deja de ser un nuevo impuesto a la industria por el mero hecho de ser un sector industrial o energético que emita CO_2 , con independencia de que muchos de esos CO_2 sean inevitables, porque ustedes pueden comprender que no se puede fabricar cal sin eliminar CO_2 ; por tanto, es un CO_2 de proceso, que es inevitable; la cal se fabrica a partir de roca cálcica por el procedimiento de calor, por combustión, que emite CO_2 y deja cal. Ese es el ejemplo más sencillo que se me ha ocurrido, pero hay otros muchos productos afectados que no pueden evitar la emisión de CO_2 . Por el mero hecho de emitir CO_2 van a ser objeto de un pago por el procedimiento de subasta, pero en este momento ni se sabe de qué volúmenes podemos estar hablando ni de qué cuantías. Garrigues, al encargarse del estudio, estableció una metodología para analizar cuál podía ser el impacto sobre los costes, el valor añadido, y finalmente el empleo de los sectores afectados. El modelo conceptual es sencillo. Tenemos un coste de CO_2 más una repercusión indirecta, vía el precio del kilovatio, de los costes que el sector eléctrico tenga que asumir para poder fabricar los kilovatios. En algunos casos podrían simplemente adaptarse buscando ahorros y eficiencias. Si ese fuera el caso estaríamos en una hipótesis de las más favorables y no tendríamos excesivos impactos. La siguiente pregunta es: ¿Es posible trasladar total o parcialmente el coste por la vía de los precios de los productos afectados? Si la respuesta fuera afirmativa, es decir, si estuviéramos en un mercado idóneo donde no hay competencias de productos de otros orígenes que no tuvieran este coste, evidentemente podríamos pensar en repercutir a precios. De todas maneras tendría una consecuencia sobre la inflación, pero no es objeto de este estudio. Este sería un segundo caso. Si no es posible esa repercusión a precios quedaría el último análisis. ¿Hay tecnologías disponibles que permitan reducir las emisiones de CO_2 y por lo tanto abordar una reconversión tecnológica de los procesos de producción? Si las hubiere —y eso también ha sido objeto de análisis en el estudio— tendríamos el problema resuelto, y si no las hubiere efectivamente tenemos un problema de viabilidad amenazada para los sectores industriales objeto de esta directiva.

Se han modelizado los costes del CO_2 a través de un modelo definiendo escenarios. Evidentemente ni el precio de la subasta ni algunos de los apartados que van a influir son conocidos y hay que considerar dos variables: el precio medio de compra de CO_2 y el porcentaje de asignación gratuita en tanto por ciento respecto a los derechos necesarios. Es evidente que todo aquello que

no sea objeto de asignación gratuita tendrá que ser objeto de una compra de derechos, bien por la vía de subasta o bien por la vía del mercado ya existente de derechos de emisión. Para la asignación gratuita se han contemplado seis alternativas, pero el análisis se centrará fundamentalmente en el escenario propuesto por la directiva en 2020, que es cuando está prevista el cien por cien de la subasta, en el bien entendido de que el camino anterior tendrá unas consecuencias intermedias. Pero lo que nos preocupa en este tipo de propuestas es que en un plazo determinado —siete años— la Comisión pretende que todos los sectores industriales y energéticos emisores de CO₂ compren derechos por el procedimiento de subasta.

Se ha estimado también cuál puede ser en los diferentes sectores el impacto del incremento de los costes de electricidad y para ello se han tomado tres precios del megavatio/hora: 4, 14 y 24 euros, que son consecuencia de las tres opciones que fundamentalmente se han elegido para estudiar los posibles costes del CO₂. Estas tres opciones son: 10 euros, que es muy bajo, de acuerdo con las previsiones actuales, pero había que considerar también un precio bajo para la permanencia o no de los impactos; 35 euros por tonelada de CO₂ que, según los expertos —hasta donde hay expertos en este tema porque todavía predecir cuál va a ser el precio del CO₂ en 2013 ó 2020 forma parte de un futuro que no es fácil—, podría ser un precio intermedio muy posible en el mercado de futuros en estos años que se están analizando y 60 euros, por coger un precio por arriba, en el que, evidentemente, se pueden imaginar que los impactos son mucho más importantes que en 35 euros, que es el que hemos desarrollado y el que hemos traído aquí para compartir con ustedes los datos de pérdida de empleo y de valor añadido. Después de calcular el impacto del coste del CO₂ en las cuentas de los resultados, se ha dado un paso más desarrollando un modelo que permite hacer una estimación sobre la posible absorción de precios. Porque del modelo conceptual que les he pintado no hay una solución única. En todo caso las soluciones son un *mix* de cosas, hay una parte que se puede repercutir a precios —que es distinta en función de los diferentes sectores— y hay una parte que se podría resolver con tecnología, por eso también hemos analizado cuál es la situación tecnológica de los sectores afectados en España respecto al óptimo hoy disponible. Evidentemente, hoy hay unos procesos que, desde el punto de vista de emisiones de CO₂, son los más favorables, la mejor tecnología disponible, con la que hemos comparado en cada sector cuál es la situación de la tecnología utilizada hoy en día en España, que luego les contaré. Para valorar el impacto final se ha considerado que el comercio de derechos sí tendrá un efecto positivo en aquellos sectores que no tienen agotadas todas las posibilidades de mejora de la tecnología disponible, que les empujará a invertir para reducir emisiones de CO₂. Finalmente, con los resultados de todo ese modelo, se ha establecido y modelizado cuál es el impacto en el empleo y en el valor

añadido bruto, que puede suponer la pérdida de márgenes.

Finalmente, en relación con el ámbito del estudio, supongo que esto es conocido. Estamos hablando siempre de sectores muy básicos de la economía, sectores de cabecera como la siderurgia; el refino de petróleo; la química, parcialmente, a través de productos, no en su totalidad, pero algunos muy importantes; la pasta de papel, el papel y el cartón; el cemento; la cal; los azulejos, baldosas, ladrillos y tejas; el vidrio y las fritas cerámicas, que es un elemento auxiliar de la fabricación de baldosas y azulejos. Para que se hagan una idea de la magnitud, la facturación agregada de todos estos sectores fue de 67.349 millones de euros en 2007. El valor añadido bruto agregado es de 11.657 millones de euros, lo que representa el 7 por ciento —en números redondos— del valor añadido bruto de la industria de la energía en España en el año 2007. El empleo directo —insisto en directo porque es el único que podemos medir con exactitud— de los sectores analizados es de 122.500 personas, que supone el 3,7 por ciento de la población activa ocupada en el sector industrial en España en el año 2008. A estas personas, en el caso de pérdidas de empleo, habría que añadir las que arrastraría el empleo indirecto. Las emisiones de los sectores analizados fueron de 79 millones de toneladas de CO₂ en 2005, lo que supone casi el 18 por ciento de las emisiones totales de gases de efecto invernadero en España en dicho año. Me interesa mucho recalcar de qué estamos hablando en cuanto a la importancia de las emisiones de estos sectores industriales, el 18 por ciento del total. Si le sumáramos las emisiones del sector energético, evidentemente estaríamos hablando de más. Aquí empezamos a entrar en números y si se aplica la propuesta de directiva en los términos en que actualmente se está discutiendo, el coste agregado del CO₂ directo e indirecto en el año 2020 en el escenario del cien por cien de derechos de CO₂ subastados, en la hipótesis de 35 euros por tonelada —es la hipótesis intermedia y que parece más probable— el coste de esas emisiones de CO₂ ascenderá a 4.070 millones de euros, que corresponden a unas emisiones directas de aproximadamente 100 millones de toneladas. Estos 100 millones de toneladas incluyen el equivalente de emisiones indirectas a través del consumo de energía eléctrica, que serían del orden de 16 millones. Es decir, los 79 millones del año 2005 se convertirían aquí, por un lado, en 84, más 16 de las emisiones de la energía consumida, por otro. Ahí tienen ustedes el coste diferenciado, el verde oscuro es el CO₂ directo, y el verde más claro sería lo que en diferentes sectores incorpora la energía eléctrica. Esta cifra representa una media del 69 por ciento del resultado de explotación de los mismos sectores. La media anterior esconde valores —esta media del 69—, porque hay sectores en que el coste del CO₂ representa tres veces su resultado de explotación.

Utilizando los modelos citados en el apartado de metodología para evaluar la pérdida de valor añadido y de empleo, hemos llegado a una pérdida de 30.382

empleos —que vienen a suponer aproximadamente el 25 por ciento del total del empleo directo que les mencionaba hace un momento— y 2.768 millones del valor añadido, que es un poquito menos que el empleo, el 23,7 por ciento de los 11.657 millones que hemos mencionado anteriormente. No se ha evaluado ni la pérdida del empleo directo ni la pérdida de empleo que se puede producir en la cadena de producción por el encarecimiento de las materias primas, puesto que cada uno de estos sectores afectados tiene un recorrido todavía importante en el ciclo de vida en sectores subsiguientes de la economía.

En el siguiente gráfico tienen ustedes la cal, que es ese sector que tenía tres veces el coste del CO₂ en relación con su resultado de explotación, que evidentemente desaparece, no puede funcionar en esas condiciones. En función de los diferentes sectores analizados, tienen ustedes la columna oscura, que es el empleo actual y cuál sería el impacto del empleo, que en algunos de ellos es sustancial, como por ejemplo, en el del cemento. Si quieren ustedes, los vemos reflejados en cifras claras. En el primer cuadro de empleo tienen ustedes el que corresponde a cada uno de los sectores y cuál es el impacto que tiene en cada uno de ellos el coste de CO₂, así como las consecuencias también sobre el valor añadido que, en el caso de la cal, toda la pérdida del valor añadido se lo lleva el coste del CO₂. Todos estos datos que están aquí resumidos figuran en el informe que se les ha entregado.

Quiero hacer un comentario respecto a la cogeneración, que es el riesgo a la posible no recuperación de los costes de derechos de emisión para la parte de fabricación de energía que incorpora la cogeneración. La Comisión manifiesta que evidentemente la cogeneración en la parte de producción de vapor puede estar sujeta a derechos gratuitos, igual que los sectores industriales, pero no la parte de producción de energía a la que la Comisión alinea con el sector eléctrico y, por tanto, dice que si los señores que producen energía eléctrica tienen subasta de derechos de emisión, en la cogeneración, en la parte de producción de energía eléctrica, tendrán también que acudir a subasta de derechos de emisión, lo cual es absolutamente desincentivador para un mecanismo que se ha implantado en todas partes como contribuidor a la mejora del medio ambiente, por suponer que en un proceso simultáneo se produce vapor y energía eléctrica.

Quisiera hacer un comentario de por qué hablamos de necesidad de realismo. Si suponemos que para la media de los sectores afectados las mejores tecnologías disponibles son cien, Garrigues ha evaluado, de acuerdo con los sectores, cuál es la situación de esas tecnologías. La media de los sectores analizados es el 95,4, es decir, nos faltan 4,6 puntos porcentuales para llegar a las mejores tecnologías disponibles en cada sector, tal y como las conocemos hoy. Es evidente que alguien me podría decir que qué pasará en 2020. Efectivamente, en 2020 podremos haber mejorado, pero en este momento y tal

y como queremos hacer ese ejercicio de realismo, eso es virtual y, por tanto, no lo podemos considerar como efectivo. Nuestra situación tecnológica en estos sectores es lo suficientemente avanzada, lo suficientemente positiva como para no tener excesivo margen de mejora por la vía del cambio tecnológico. ¿Qué quiere decir esto? Que todos los derechos de emisión que estos sectores industriales vayan a necesitar a partir de 2013, en el porcentaje que sea, van a tener que salir de los costes del producto y ya les acabo de explicar cuáles son las consecuencias de esto. Hay otra parte de ejercicio virtual en la propuesta de la Comisión que vamos a ver muy claramente reflejado en el cuadro. La Comisión, cuando fija el objetivo del 21 por ciento, naturalmente no habla del crecimiento, está hablando del 21 por ciento de emisiones respecto a 2005, menos en el 2020, sea cual sea la evolución de los sectores y cómo se desarrolle la demanda o la oferta. Si aceptamos que estos sectores industriales están fabricando productos demandados y necesarios, evidentemente el esfuerzo no es del 21 por ciento. En esto somos optimistas. Hoy estamos en una situación un tanto problemática, pero consideramos que eso no se va a mantener así hasta el año 2020 y, si fuera así, mejor nos preocuparíamos de otras cosas y no del cambio climático, porque lo resolveríamos sin más, lo que pasa es que tendríamos otros problemas. La media estimada por los sectores, entre 2005 y 2020, es de un crecimiento del 1,87 por ciento anual acumulativo. Esto es una media y habrá sectores y sectores, pero aquí la dispersión del crecimiento no es muy grande de unos sectores a otros, aunque tampoco se puede decir que sea un crecimiento exagerado. En el caso de que efectivamente tengamos en cuenta el crecimiento adicional de producciones, ya no estaríamos hablando del 21 por ciento, sino del 40 por ciento de reducciones respecto al año 2005. Y si la Unión Europea, en sus conversaciones a nivel internacional, asumiera una reducción del 30 por ciento, que la propuesta de directiva menciona, ya no estaríamos hablando del 40 sino del 48 por ciento.

¿Cuáles son las conclusiones? Para alcanzar el objetivo del 21 por ciento, más allá y no disponiendo de tecnologías, habría que reducir actividad. ¿Por qué? Porque el coste del CO₂ no permite operar en términos y condiciones adecuadas. O comprar derechos de emisión, pagar un sobrecoste. Si los sectores afectados se lo pueden permitir, será la opción que utilicen; si no, me temo que solo será operativa la primera alternativa. En ambos casos estamos hablando de una reducción de competitividad de nuestra industria y de la industria europea. En esto no somos distintos del resto de Europa. De ahí que en este momento, en las discusiones que se están teniendo a nivel europeo sobre esta propuesta de directiva, los sectores industriales de todos los países están abogando por que se suprima la subasta y se vaya a un esquema que es el que nosotros defendemos, y que ahora les voy a explicar.

El instrumento de comercio de derechos de emisión, aplicado en sectores donde no hay tecnología disponible,

puede conseguir el cumplimiento de objetivos dentro del perímetro de la UE, pero no necesariamente a nivel mundial, ya que puede reducir actividad o incluso parar fábricas en los Estados miembros y desplazar producción a terceros Estados que no tengan compromisos de este tipo. Aquí se nos ha deslizado lo de Kioto, pero ahora estamos hablando del post Kioto; se refiere a los compromisos que prevé la propia directiva de comercio de emisiones. Si eso es así, corremos el riesgo de incremento de emisiones porque, si las industrias que se vayan a trasladar de Europa a otros sitios ya no están sujetas a las horcas caudinas de lo que en Europa es legislación pura y dura, incluso podrían incrementarse las emisiones para el mismo nivel de producción.

Ya les he comentado al principio que este estudio está elaborado aceptando la premisa de la necesidad de reducir emisiones y entendiendo el liderazgo de la Unión Europea en la lucha contra el cambio climático. Lo que pasa es que, en cualquier caso, se debe evitar que, a causa de una aplicación excesivamente exigente del mecanismo de subasta, se produzca desaparición de actividad industrial en sectores que son perfectamente competitivos y eficientes, y que producen bienes demandados por la sociedad, que van a seguir siendo demandados.

¿Cuál sería nuestra propuesta? Evidentemente, ir a una asignación gratuita. Es como ha funcionado en el sector industrial el Protocolo de Kioto hasta el año 2012. Hay algunos aspectos de la modificación de la propuesta de directiva que son positivos. Ustedes saben que el sistema en vigor ha generado muchos problemas a nivel europeo porque, por ejemplo, no estaba garantizado que dos plantas similares, en España o en Alemania, tuvieran los mismos derechos de emisión, puesto que la asignación se hacía a través de los Estados miembros y, en función de los objetivos asignados a cada Estado miembro, los diferentes Estados se podían permitir el lujo de asignar más o menos derechos en función de sus disponibilidades. La Unión Europea, y con buen criterio a nuestro parecer, en su propuesta de directiva nueva, ha suprimido esto y ahora la asignación se va a hacer, a nivel sectorial, desde la Comisión Europea, con objeto de garantizar que, a igualdad de procesos de producción, los derechos asignados sean los mismos. ¿Qué defendemos nosotros? Una asignación del cien por cien de derechos gratuitos para las instalaciones que están en las mejores tecnologías disponibles, y que el esfuerzo se le pida a quien no lo está cuando efectivamente tiene margen para reducir en base a tecnologías que todavía no están en el tramo de excelencia, digamos, de la tecnología de cada sector.

Aquí hay una cuestión no fácil de resolver, pero que el Consejo Europeo está considerando y es cómo compensar a las industrias de consumo eléctrico intensivo, aunque no emitan CO₂, para ayudar a que puedan competir ante el sobre coste que va a suponer la subasta en el sector eléctrico. Es un problema no fácil de resolver, pero parece que no va a ser resuelto a través de la asignación de derechos de emisión, sino a través de ayudas directas

a los sectores afectados, aprovechando que la Comisión, como consecuencia de todo este paquete energético y de los derechos de emisión, está dispuesta a flexibilizar el mecanismo de ayudas de Estado, porque, si no, no sería posible.

En la propuesta de directiva hay una referencia a eximir de cumplimiento a las instalaciones que no emitan más de 10.000 toneladas de CO₂, con objeto de evitarles todo el complicado proceso de burocracia. A nosotros —esto parece que tiene ya grandes posibilidades de prosperar— las 10.000 toneladas nos parece una cuantía muy reducida. Es muy fácil calcular esta ratio. Si usted pone en 50.000 las toneladas de CO₂ para eximir a una industria, ¿qué porcentaje de emisiones está retirando de la obligación? En el caso de España, eximiendo instalaciones de 50.000 toneladas de CO₂, me parece que era el 7 ó el 8 por ciento del total de emisiones las que se podrían ver afectadas. Aquí Garrigues es más prudente que la propia CEOE y sugiere 30.000 toneladas de CO₂. Hoy parece que 25.000 toneladas es una cifra que ya podría estar aceptada en las discusiones europeas y va a significar eliminar de este proceso a mucha pequeña y mediana industria que no tiene sentido involucrar.

Por último, el famoso tema de los mecanismos —con esto termino, señor presidente, porque me temo que me estoy pasando y de largo— y cómo cubrir con derechos de emisión de otras procedencias lo que no se pueda cubrir por otros procedimientos. El grado de incompreensión de cuáles son los objetivos de la Comisión llega al máximo porque nos mete una subasta, no nos pretende eximir suficientemente, nos fija unos objetivos que ya de por sí son tremendos —21 por ciento de reducción sin tener en cuenta para nada los crecimientos— y, además, pretende limitar la utilización de mecanismos de desarrollo limpio y de implementación conjunta que —les confieso— en España es el mecanismo que nos está permitiendo todavía concebir la esperanza de que en 2012 lleguemos a cumplir con nuestros compromisos de Kioto. Por mucho que podamos reducir de aquí a 2012, vamos a suponer una cifra que no es del 50 ya, sino —voy a ser optimista— del 35, una reducción de 15 puntos en 2005 ó 2006, todavía nos quedan 20 puntos para llegar al 15 por ciento que tenemos asignado en Kioto. Ese 20 por ciento lo estamos cubriendo con la compra de derechos de otros países a los que naturalmente España financia inversiones para reducir emisiones. Como estamos ante un proceso que es global, es decir, las emisiones que se produzcan en cualquier país del mundo contribuyen por igual al efecto invernadero, la Comisión pretende limitar, en el futuro y en el periodo 2013-2020, que no se utilicen esos mecanismos de otros países. Creo —les doy mi opinión— que esto es algo que la Unión Europea ha puesto ahí para negociar porque, si no, no se entiende. Digo para negociar con otros países que en su momento se adhieran al nuevo Protocolo de Kioto. Digo nuevo protocolo de Kioto, pero no sé si será en Copenhague donde el año que viene se acuerde la solución para el futuro a partir del año 2013,

en cuyo caso será el protocolo de Copenhague. La Comisión está forzando a los países que podrían beneficiarse de la compra de derechos de los europeos, pero esto es pura especulación de Juan José Nava. Es la única explicación que he encontrado. Nosotros defendemos que se aumente sustancialmente el máximo de utilización —me parece que la Comisión lo fija en un 3 por ciento— de derechos que se puedan aprovisionar por ese procedimiento. Eso queda muy lejos de las necesidades de la industria europea si de verdad queremos conservar una industria europea en términos razonables.

Con esto termino. Asumiendo los criterios y los objetivos, nos parece que es un caso en el que, de prosperar en los términos en los que está redactada por la Comisión esta propuesta de revisión de la directiva, estaremos ante algo que va a significar que no se están cumpliendo las premisas fundamentales. Para nosotros fundamental es el desarrollo económico y, dentro del bienestar social, el empleo y con esta propuesta se atenta sustancialmente contra esos dos puntos. Las industrias afectadas podrían ver reducidos sensiblemente sus valores añadidos, lo que quiere decir que para luchar contra eso hay que tomar medidas especiales. Ahí Garrigues ha supuesto que la pérdida de valor añadido bruto sea compartida por el empleo, que haya ajustes de empleo, pero no se imputa la totalidad de la pérdida de valor añadido a los puestos de trabajo, puesto que entonces el resultado sería muchísimo menos creíble para empezar. También se va a reducir el porcentaje de impuestos que las empresas afectadas van a pagar, así como el dividendo a los accionistas. ¿En qué proporción? Un tercio, un tercio y un tercio. El modelo no ha querido primar un sector y la solución que ha buscado ha sido fijar un tercio para los tres del valor añadido y con ese tercio es con lo que salen los impactos de empleo que tienen aquí considerados. Asimismo se analizan —en el informe figura de forma más completa— las consecuencias con un CO₂ de 60 euros y con otro de 10, evidentemente mucho menores, como es lógico y natural.

Hasta aquí mi intervención, señor presidente. Perdonen que me haya extendido, pero la materia me ha impedido ser tan disciplinado en el tiempo como posiblemente lo hayan sido otros comparecientes. Evidentemente, estoy a su disposición.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra la señora De Lara por el Grupo Popular.

La señora **DE LARA CARBÓ**: Gracias, don Juan José Nava, por las explicaciones y por este magnífico trabajo que nos ha presentado. Me consta la colaboración y la preocupación de CEOE, y concretamente de don Juan José Nava, con quien llevo muchos años colaborando y trabajando en temas medioambientales, pero, antes de entrar a analizar lo que nos ha dicho, querría hacer una reflexión que tal vez no se entienda bien, pero que en cualquier caso quiero hacer. Aquí estamos hablando siempre de que la Unión Europea está lide-

rando el proceso y de que la Unión Europea tiene que servir de ejemplo. Aquí se han celebrado comparecencias de científicos, de miembros del Gobierno, de técnicos, y todo el mundo dice que la Unión Europea tiene que ser líder y ejemplo para el resto del mundo. Pues bien, yo creo que esto debe mantenerse hasta la cumbre de Copenhague, pues en dicha cumbre para definir el post Kioto, si todos los países del mundo no se implican en la lucha contra el cambio climático, lo que haga la Unión Europea no va a servir para nada. Lo creo sinceramente y agradeceré mucho que a continuación el señor Moraleda no me ataque personalmente, sino que me contradiga si cree que no digo lo correcto. Hemos tenido el papel de liderazgo y está muy bien, pero ¿qué va a ocurrir si en la cumbre de Copenhague el resto de países del mundo, que están contaminando muchísimo más que la Unión Europea, no llegara a un acuerdo? ¿Por qué hay que sacrificar a la industria española y a la industria europea para que China, Estados Unidos y Japón sigan contaminando? Yo parto de la base de que todo lo que está haciendo la Comisión Europea es porque tiene la certeza, o al menos la esperanza, de que en la cumbre de Copenhague, cuando se hable de posKioto, estén todos los países comprometidos en esta lucha contra el cambio climático. Es lo que deseo, porque de otra forma no lo entenderíamos desde mi grupo.

Hasta este momento ha tenido que liderar el proceso, y creo que lo está haciendo bien, pero también creo que en el caso que nos ocupa, para reducir las emisiones del sector industrial, todo lo que nos ha expuesto el compareciente es un hecho cierto. Si la industria europea tiene ya las mejores tecnologías disponibles —creo que ha dicho que en un *ranquin* de 1 a 100 está en más del 94 por ciento—, ¿cómo va a reducir el 21 por ciento, que luego se transforma en el 40 en las emisiones? Esto es pedir a la industria más de lo que puede hacer. Habrá otros sectores que posiblemente puedan reducir sus emisiones, pero creo que no es posible echar todo el peso sobre la industria europea. ¿Qué más se le puede pedir a la industria sino que adapte las mejores tecnologías disponibles? Y una vez las ha adaptado, ¿cómo sigue reduciendo emisiones? ¿Otra vez la Comisión Europea no se ha planteado que las industrias, como decía el señor Nava, tienen que crecer? ¿O no se ha planteado la Comisión Europea la posibilidad de que si las industrias crecen emitirán más? Y si tienen que comprar por subasta estos derechos de emisión, a lo mejor estas industrias se plantearán no crecer o cerrar sus puertas o irse a Marruecos, por poner un ejemplo, donde no pagarán derechos de emisión.

Yo creo que es un tema muy serio que se va a dilucidar los días 11 y 12 de este mes. Por las informaciones que nos han llegado parece que en el seno de la Unión Europea no hay acuerdo entre los países, parece que Italia —así lo afirmó aquí la pasada semana un representante del Gobierno italiano— iba a vetar el acuerdo porque quería defender su industria, parece que Polonia va a vetar el acuerdo porque quiere defender su carbón,

en cuyo caso creo que todos los países se habrán hecho la reflexión que humildemente yo he expuesto, es decir, ejemplo ¿hasta cuándo? Y el resto de los países del mundo ¿qué? Porque si las emisiones son un tema global, tanto perjudican las emisiones de China como las de Polonia como las de España. Por consiguiente, vamos a ver qué es lo que se decide en el Consejo Europeo y cuál es la postura que toma el Gobierno de España, que es lo que a nosotros nos interesa. Lamentablemente, la pasada semana compareció la secretaria de Estado, le preguntamos sobre este tema y yo no podría decirle exactamente lo que nos dijo. No sé si en estos momentos el Gobierno de España mantendrá una postura de intentar reducir todas las trabas que se ponen en la industria española o no. Yo no llegué a ninguna conclusión.

El señor Nava nos hablaba de la subasta. El sector energético tendrá que comprar todos los derechos de emisión, lo trasladará a precio y todos los ciudadanos vamos a pagarlo. En enero o febrero tendremos la comparecencia de los sindicatos Comisiones Obreras y UGT, y creo que es una pena que no la hayamos tenido antes de que se produjera la cumbre para saber cuál es la opinión de los sindicatos ante este paro que puede producirse en la industria española por este cierre de la misma.

Nosotros apostamos por la lucha contra el cambio climático, pero creemos que tal vez no sea lo mejor verter esta responsabilidad tan grande en el sector industrial europeo ni español porque, como usted decía, se da el caso de algunas industrias en las cuales el proceso que se produce es una simple reacción química, y la reacción química que del carbonato se obtiene cal produce CO_2 , y no se puede penalizar un simple proceso industrial que es una reacción química que produce CO_2 . Por consiguiente, sepa que tiene nuestro apoyo, en lo que valga, para que haya una resolución justa que no afecte a la industria española en todos los aspectos que usted nos ha dicho.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Moraleja del Grupo Socialista.

El señor **MORALEDA QUÍLEZ**: Señor presidente, estamos encantados de tenerle en esta Comisión, tanto por razones personales como colectivas. Como a mí me tiene acostumbrado, ha hecho una intervención brillante y a tomar en consideración. Pero quisiera, al igual que ha hecho la portavoz del Grupo Popular, advirtiéndole que no le voy a generar ninguna incomodidad y mucho menos ataques personales, hacer una reflexión y después alguna pregunta que pueda servirnos a todos respecto de la incidencia que tiene la directiva comunitaria para la industria española.

En primer lugar, quisiera hacer dos afirmaciones que compartimos. La primera de ellas es que el cambio climático es un hecho incuestionable, que los efectos más graves están por venir y que el coste de la no acción irá progresivamente aumentando en el tiempo. Sobre esto creo que hay estudios suficientemente relevantes y la

orientación de CEOE estará cerca de todos los estudios técnicos que ha hecho la OCDE sobre los costes de inacción. Algunos responsables de esta Comisión hemos tenido la oportunidad reciente de estar en un seminario en París respecto de esta cuestión y los estudios eran concluyentes. No llegaban a los porcentajes de Stern, pero eran porcentajes significativos de disminución del producto interior bruto de los países desarrollados. Por tanto, si el efecto es incuestionable y la no acción es más cara, la pregunta es ¿qué hacer? Porque algo tenemos que hacer. En ese sentido, lo que quisiera es situarme en qué hacer y no en tratar de no hacer porque eso nos genera descompetencia. Lo primero que tengo que señalarle es que el comportamiento de todas las industrias no parece que tampoco sea homogéneo. Acabamos de escuchar al representante de una de ellas, del sector automovilístico. Las inversiones que produjo Toyota entre 1993 y 1997 para producir un coche híbrido, seguramente que estará amortizándolas con su cuenta de resultados actuales. La pregunta es qué nivel de inversión en tecnología limpia han realizado las industrias que hemos podido ver en este gráfico. Porque, si el coste de no hacer es mayor, tenemos que hacer y muy rápidamente.

La segunda consideración es sobre la deslocalización ya que me parece que es el elemento más relevante. En otros sectores productivos, incluso de mayor dificultad de deslocalización, porque, por ejemplo, trabajan sobre la tierra y eso implica un factor de mayor dificultad para promover la deslocalización económica, muchas de las teorías de deslocalización se han visto negadas por el tiempo, porque lo que sí han conseguido es elaborar productos nuevos que son utilizados por consumidores de un nivel adquisitivo mayor, por un mercado con un poder de compra mayor; ha habido *labels* de productos concretos, etcétera. Es verdad que esto no puede ser generalizable a todas las industrias y que la tarea de refino tiene que ser la que es y la tarea de producción de cal, que es la que tiene la relación de costes de explotación y el requerimiento del coste de emisión, es bien claro si se le aplicara lo que se le pretende aplicar en la directiva entraría en descompetencia el primer día. Pero, insisto, no toda la industria tiene la misma capacidad de evolución en tecnología presente, no toda la industria tiene la misma capacidad de investigación a futuro y, sobre todo, ¿para producir lo mismo o para producir algo nuevo? El Grupo Parlamentario Socialista no comparte que la Unión Europea acepte como buenas las posiciones de Polonia o de Italia. La posición española, con el respaldo del Grupo Parlamentario Socialista, no va a ser esa, porque detrás de una supuesta ayuda a la industria nacional se esconden, desde mi punto de vista, otros planteamientos legítimos, pero distintos. El problema no es tanto cómo combatir los efectos del cambio climático sino cómo repartir los costes para luchar contra los efectos del cambio climático en la Unión Europea y en el acuerdo posKioto. En definitiva, creo que esa es la discusión política de fondo; quién lo paga y cuánto

cuesta. Y cuando digo quién lo paga, estoy hablando de que no solo lo paga el erario público, lo tienen que pagar también los sectores privados, con una salvedad, y es que por ese precio no se haga un problema de falta de competencia y se produzcan dentro del mercado europeo deslocalizaciones, que ahí sí se pueden producir. Por eso, la Comisión ha acertado, y comparto su visión, en establecer mecanismos sectoriales y no nacionales, puesto que esa es la mejor forma de enfrentarse al problema de la deslocalización. A continuación, lo que tiene que hacer, desde mi punto de vista, es rellenar con más garantías ese mecanismo sectorial, por ejemplo, con derechos de emisiones gratuitos, pero a aquellos que hagan un esfuerzo tecnológico o bien un esfuerzo, que no lo ha mencionado, por eficiencia energética, que nos lleva a lo mismo. No todas las industrias tienen el mismo coste energético ni el mismo nivel de eficiencia energética. Por tanto, derechos de asignación gratuita a aquellos que realizan un esfuerzo de adaptación. Finalmente, la gradualidad está en la esencia de las políticas comunitarias. Las propuestas de origen son propuestas para que uno se sienta a discutir las para conseguir un acuerdo. Y, finalmente, la gradualidad es lo que permite que cada cual pueda sentirse cómodo. Estoy convencido de que habrá algún elemento de excepcionalidad de determinados subsectores, pero con un tiempo, y habrá ayudas para que se les permita adaptarse, pero siempre sobre la base de cambiar la situación.

Por último, me gustaría hacerle una reflexión, dado el pragmatismo de su organización, reconocible después de tantos años en esas tareas, y del conocimiento que usted tiene en particular del sector industrial, energético y químico. Esta Comisión hace actas pero no las vamos a enviar a otros países, quiero decir que en este ámbito podemos hablar con cierta tranquilidad. Desde su punto de vista y desde su experiencia ¿cuáles son los subsectores industriales que necesitarían cláusulas de salvaguarda, por utilizar una expresión tanto reconocible por su organización como por la normativa comunitaria?

El señor **PRESIDENTE**: Antes de dar paso al compareciente, voy a hacer uso, por primera vez, de un acuerdo de la Mesa y portavoces que me permitía intervenir en mi calidad de diputado sin necesidad de bajarme del puesto de presidente. Voy a hacer una intervención breve y una pregunta.

En realidad mucho de esto se sabe desde hace muchos años, es decir, internalizar costes externos medioambientales se viene haciendo por lo menos desde los años sesenta. Por tanto, hay una estrategia bastante probada y rodada a lo largo de los años que difícilmente puede ser cuestionable y hay una cuestión de intensidad en la aplicación de esa estrategia. A mí me gustaría aclararme sobre qué es lo que está en cuestión. Entiendo que la intensidad en la aplicación de la estrategia depende de la credibilidad que demos a los estudios científicos que nos predicen unos tiempos, unos plazos y la gravedad de un problema de cambio medioambiental provocado en

gran parte por la acción humana, y tendremos que corregir esa acción humana para que eso no se produzca. Y la estrategia que permite modificar esa acción humana para evitar, como digo, que eso no se produzca está bastante estudiada y contrastada en otros muchos ejemplos que se han producido en los últimos cuarenta años de internacionalización de costes externos medioambientales por parte de las empresas. Dicho de otra manera —y es la pregunta concreta—, si, como he creído entender, no se discute la gravedad del problema y lo que se plantea es una discusión sobre la estrategia en el sentido de los costes que representa la misma, mi pregunta es la siguiente. Si las asignaciones son gratuitas, ¿cómo vamos a corregir aquello que provoca el cambio climático? Es decir, ¿por qué va a haber incentivos para reducir emisiones de CO₂?

Tiene la palabra el compareciente.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE MEDIO AMBIENTE DE CEOE** (Nava Cano): Señorías, este es un tema apasionante, por lo menos para mí. Respecto a lo que ha dicho María Teresa de Lara, tengo que decir que estoy totalmente de acuerdo. Es decir, no concibo el liderazgo de la UE en este tema. Estamos soportándolo. Lo ha dejado escrito Garrigues, porque este estudio está hecho en la asunción de que la UE debe manifestar cierto liderazgo, pero eso tiene un límite. Evidentemente, en la solución a nivel global del cambio climático, el grado de esfuerzo que se puede pedir a unos y a otros no puede ser el mismo. Estoy pensando fundamentalmente en aquellos países en los que se centra nuestra competencia industrial básica, que evidentemente no son Zambia, y luego está el problema de los países emergentes, como India y China. China —si no es este año será el año que viene— está emitiendo más que Estados Unidos porque además ha partido de un desarrollo basado fundamentalmente en el carbón, que todos sabemos que es el combustible que más emisiones genera. Por tanto, respecto a la cuestión de sacrificar ni en el más mínimo grado la industria europea, como usted ha dicho, sobre la base de una utopía que no nos lleva a ningún sitio, tengo que decirle que si no hay acuerdo en Copenhague al año siguiente tenemos un problema serio, porque no vamos a poder combatir a nivel global las causas del cambio climático. Y, como he dicho al principio, y forma parte de las hipótesis de trabajo de CEOE, luchar contra los efectos va a ser infinitamente más complicado y económicamente mucho más duro que luchar contra las causas del cambio climático; lo tenemos muy claro. Ha hecho mención a objetivos irreales, y yo mismo en la exposición he manifestado nuestras dudas sobre cómo vamos a abordar estas reducciones.

Fernando Moraleda nos habla de la investigación. Por supuesto, todo eso lo voy a compartir, lo que pasa es que nosotros en este momento tenemos la obligación —por eso estoy aquí— de alertar sobre algo que se está construyendo basándose en hechos no contrastados todavía —luego me extenderé un poco más en el tema de las

tecnologías—, y por eso, hoy por hoy, lo calificamos de objetivos virtuales. Si atiendo a la situación de las tecnologías en España y la medida que hemos hecho respecto a las mejoras disponibles, hoy no tenemos margen. ¿Lo vamos a tener en 2020? Ya veremos.

Se ha mencionado la posición del Gobierno en relación con una comparecencia aquí de la Secretaria de Estado de Cambio Climático, con la que tuve ayer una reunión, un poco preocupado por los últimos acontecimientos. Al final, estarán de acuerdo conmigo en que son difíciles estos procesos europeos, y aquí hay mucho diputado que ha participado directamente en negociaciones europeas, empezando por el presidente, siguiendo por Fernando Moraleda y es posible que más de uno del Partido Popular. En este momento no tenemos las cosas claras. La propia Teresa Ribera ayer —y espero no desvelar ningún secreto de confidencialidad en este foro— me decía que no tenía nada claro cuál iba a ser el resultado del proceso de aquí al 11 de diciembre. Estamos hablando de una semana y todavía no se sabe. Hay una cosa que quiero compartir con ustedes con absoluta honestidad, que me decía ayer Teresa Ribera y que entiendo que es compartida por la ciudadanía —por tanto, no tengo ningún inconveniente en reconocerlo, no públicamente, pero sí aquí, aunque tampoco tendría inconveniente en reconocerlo públicamente si estuviera seguro de que no me voy a equivocar—, y es que en el proceso actual es muy importante para España el cambio de base de cómputo de las emisiones, porque no afecta solo al sector industrial sino al conjunto de las emisiones. Comprendo perfectamente que la Secretaría de Estado, el Ministerio y la Presidencia del Gobierno vayan a defender a ultranza que no se modifique, y ha habido mucho país que ya nos ha apuntado ¿por qué tenemos que hacer abstracción de todo lo que ha ocurrido hasta ahora? Porque la Comisión es consciente de que no tiene ningún sentido abordar un nuevo esquema de comercio y de asignación de emisiones, sin tener en cuenta en esta ocasión, como no se tuvo en cuenta en el Protocolo de Kioto, las emisiones per cápita. Naturalmente, la Comisión ha sido sensible a ese argumento y ha buscado un procedimiento para intentar absorber parte de la dificultad del pasado. Nosotros estamos de acuerdo en que se defienda eso. Otra cosa es que luego pensemos cómo vamos a cumplir el 21 por ciento. Ese es otro tema, pero, evidentemente, CEOE no estaría a gusto si la base de cómputo de las emisiones se volviera a retrotraer al año 1990, porque estamos convencidos de que ahí todos tendríamos mucho que perder, y España en concreto. Otra cosa son los otros aspectos. Evidentemente, no tengo ningún compromiso firmado del Gobierno, en absoluto, entre otras cosas, porque son compromisos que no podría firmar a nadie hasta que no se firmen por parte del Consejo Europeo, pero estoy esperanzado.

El tema de la subasta —perdónenme el lenguaje coloquial que voy a utilizar— tiene un atractivo, y es que es un impuesto más. Nuestra tesis —y aprovecho para

contestar alguna de las cuestiones planteadas por el señor Moraleda— es que el problema es conceptual, no es de graduación, es conceptual. No sé si es idóneo revertir sobre la industria el que se afloren contribuciones, que luego serán dedicadas, no tengo ninguna duda, pero es sospechoso que cuando se pone encima de la mesa a qué vamos a dedicar la recaudación de la subasta los países miembros hablen de que será como mucho el 50 por ciento a investigación y a desarrollo sobre temas relacionados con el cambio climático. Si no es sospechoso eso, que venga Dios y lo vea, porque están actuando desde el principio en términos fiscales y de recaudación. Y no les cuento —porque me iba a extender mucho— lo que pasó cuando yo me personé en la Comisión Europea para entrevistarme con los hacedores de esta propuesta para que me explicaran cuáles eran las ventajas de la subasta desde el punto de vista de la reducción de emisiones. Fernando Moraleda también ha planteado que si no es por subasta ¿cómo vamos a incentivar? No tiene nada que ver una cosa con otra. La incentivación básica está sobre el volumen de derechos de emisión asignados. Ahora, que los asignados sean gratuitos o no, hay una diferencia fundamental y es que sobre la base de que todos los derechos sean subastables estamos metiendo un sobre coste —es el objeto del estudio— a los sectores industriales afectados, que puede contribuir a la desaparición de la industria pero no a la reducción de emisiones. El que tenga alternativa se va a ir de Europa. Y no olvidemos que en los sectores de ámbito de esta directiva son todo multinacionales. Exceptuando la cerámica, los azulejos, las tejas y ladrillos, el resto es todo refino, siderurgia, química. Hay otro problem, y es qué mensajes manda una posible subasta; que yo tengo que salir de Europa para quitarme ese coste como sea porque haga lo que haga voy a tener que pagar. Pero es que además lo tremendo es que —y perdonadme porque a veces me disparo, ya que en estos temas soy demasiado vocacional; los que me conocen desde hace tiempo, presidente, probablemente no están sorprendidos— realmente no se encuentra un razonamiento básico que pase de la asignación de derechos gratuitos, que es cómo hemos estado funcionando hasta ahora y que no ha sido fácil; a la industria española no le han regalado nada en los procesos de asignación. Lo que pasa es que hace un año hemos entrado en una crisis que me temo que va a paliar parte de los impactos de no disponer de suficientes derechos de emisión, de acuerdo con la previsión de crecimiento de los sectores afectados. Si no fuera por la crisis en la que estamos, evidentemente algunos sectores estarían comprando derechos. Pero el precio de un derecho no puede ser el mismo para todos los sectores, como el señor Moraleda ha mencionado en su exposición.

Lo que quiero llevar a su ánimo es que el tema de la subasta es un tema conceptual, no de gradualidad, y que no aporta ningún beneficio al objetivo de la propuesta de derechos de emisión, cuya meta evidentemente es la reducción de emisiones. Por la vía de

subasta no se reduce nada; simplemente se invita a los sectores afectados a que se busquen la vida de otra manera porque aquí, en Europa, si esto prosperara en los términos que está, mejor no producir. Y eso además en un país como España, donde todavía estamos muy necesitados de inversión, provoca una inseguridad jurídica a futuro. Y nosotros ya tenemos multinacionales. Hace unos años las multinacionales eran algo que nos resultaba ajeno; ahora algunas de nuestras empresas, las punteras, son también multinacionales y naturalmente estarán pensándolo muy mucho en algunos de los sectores afectados y se preguntarán, si esto prospera, dónde me voy dentro del mundo a hacer lo que estoy haciendo.

No tengo ninguna duda de que en este proceso el Gobierno de España va a apoyar todo aquello que signifique protección a la industria y si no se elimina plenamente la subasta, va a apoyar que quede sujeta a términos muy reducidos. Lo que pasa es que desde la perspectiva empresarial, eso tampoco lo vamos a entender pero, en fin, no será la primera vez que nos tengamos que aguantar. Evidentemente, ya haremos la segunda versión del estudio cuando tengamos de verdad cuál es la propuesta final y qué impactos puede tener en según qué sectores. Hay otra cosa a la que tenemos mucho miedo en la CEOE y es cuando se entre en la discusión de cuáles son los criterios para que se considere que un sector está sujeto a competencia internacional y, por tanto, pueda disponer del cien por cien de derechos gratuitos, cualquiera que sea el resto, porque, repito, nos vamos a meter en una discusión. El ámbito del estudio tiene sectores de muy diferente concepción y características. No es posible que haya un criterio universal para excluir a unos o a otros. ¿La cal está sujeta a competencia internacional? Probablemente no mucho, pero a partir del momento que le pidan que paguen los derechos que superan su margen de explotación, apaga y vámonos. Lo mismo ocurrirá con otros sectores. Por tanto, para ese sector de la cal no hay criterio de exclusión internacional, hay un simple criterio de coste. La única forma de evitarlo es sobre la base de derechos gratuitos —está escrito en el estudio y está escrito en mi resumen— basados en las mejores tecnologías disponibles. Es una de las cosas que el señor Moraleda ha manifestado.

Respecto a las asignaciones gratuitas, que también era una de las preguntas del presidente, les diré que sí pero con ese criterio, es decir, con el criterio de análisis de las tecnologías y, naturalmente, a quien está hoy. Eso sí, comprendería que la Comisión en su propuesta o el Consejo analizase esto no para un periodo desde hoy hasta el año 2020, sino que lo revisase, es decir, en el año 2013 la situación de la tecnología es esta. No digo que lo revise todos los años porque sería un gran lío pero sí que lo revise con cierta periodicidad porque será la única forma de garantizar lo que el señor Moraleda pretendía. ¿Es verdad que no hay tecnología mejor de la que podamos disponer? Pues si es verdad, sigamos asignando derechos gratuitos a quien ya esté ahí. Y si ha habido

avances, corríjase. A eso en CEOE no nos podemos oponer en absoluto. Fernando Moraleda ha mencionado que el cambio climático es un hecho incuestionable. La posición de CEOE es: a mí no me importa si es cuestionable o no lo es, lo que sí sé es que para la aplicación de un principio de precaución aquí hay que actuar y hay que actuar ya. Porque es que al final, de las medidas que estamos defendiendo y hemos elaborado junto con los sucesivos gobiernos, siempre hay algunas que son convenientes para la competencia; la eficiencia energética y el ahorro energético, cómo no. A eso nosotros nos apuntamos de todas todas. De hecho, si hoy España tiene la posición que tiene tecnológicamente y de eficiencia energética en estos sectores es porque sus empresas se han preocupado de actualizar. Porque ahorrar energía paga con independencia de lo que diga el protocolo de Kioto y eso lo están haciendo desde hace muchos años. Por eso la industria española está, desde el punto de vista de la tecnología, donde está hoy. Qué duda cabe que hay que investigar pero de lo que discrepamos en CEOE es que los fondos de investigación para el cambio climático tengan que proceder de exenciones de la industria. Tendrán que proceder, en el límite, de nuestros bolsillos —y ahora me refiero a los del ciudadano— porque, ¿es un problema de la sociedad planetaria o no lo es? Entonces, ¿por qué tenemos que repercutir sus costes solo en un sector industrial? No busquemos procedimientos para financiar todo eso. De hecho, hay que decir que en los presupuestos del Estado sigue habiendo una parte importante de investigación, muy importante. A lo mejor habría que orientar o priorizar la investigación por esa línea. Creo que se está haciendo ya. Que vaya a resultar o no, no lo sé.

Me preguntaba Fernando Moraleda cuáles eran los subsectores industriales que necesitan más ayudas. No quiero hurtar esa pregunta, lo que ocurre es que no tengo respuesta sobre la base de la subasta. Para mí, la subasta es perniciosa en todos los sectores, en todos, porque implica un impuesto de mayor o menor calibre; no sé dónde va a quedar, espero que sea soportable, pero busquemos otra vía para eso y no carguemos a la industria con un coste más. Otra cosa es que le exijamos el máximo en cuanto a los derechos de emisión que le asignemos. Y si puede mejorar, no les asignemos todos los derechos gratuitos, sino aquellos que efectivamente puedan mejorar, que le cuesten dinero; como incentivo, nada que objetar. Creo que he contestado a todas las preguntas.

El señor **PRESIDENTE**: Si no hay nada más que añadir, quiero dejar constancia de la claridad de la exposición. Quiero darle las gracias tanto a nivel personal, por el esfuerzo que ha representado especialmente para él, como a nivel institucional a la CEOE.

Se levanta la sesión.

Eran las siete y cuarenta minutos de la tarde.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

Teléf.: 902 365 303. <http://www.boe.es>

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**

