



Avd. de Europa, 19. Ática XIX,
Edf.3. Módulo Bajo D.
28224 Pozuelo de Alarcón (Madrid)
www.vertexbioenergy.com

Att. Excm. Sra. Teresa Ribera Rodríguez
Ministra para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico
Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico

Madrid, a 23 de marzo de 2020

Excm. Sra,

Desde Vertex Bioenergy, y en representación de sus sociedades filiales en España, Ecocarburantes Españoles S.A, Bioetanol Galicia S.A y Biocarburantes de Castilla y León S.A, agradecemos poder participar en la Formulación de Observaciones al Estudio Ambiental Estratégico (EAE) del Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) 2021-2030.

En Formulario aparte se remiten las observaciones a cada uno de los puntos de manera detallada siguiendo las instrucciones recibidas sobre diferenciación y clasificación conforme a los apartados correspondientes del EAE.

Estas observaciones están en línea con nuestra visión y convencimiento sobre las ventajas de que incrementar el porcentaje de biocarburantes en las gasolinas, incluidos tanto los convencionales como los avanzados, tendría para la consecución de los objetivos de descarbonización que son objeto del PNIEC, así como diferentes impactos positivos en otras áreas diferentes.

Muchos países de la Unión Europea como Francia, Alemania, Holanda, etc. han identificado estas ventajas y fomentan activamente el uso del bioetanol como la solución inmediata más eficaz en la lucha contra el cambio climático en el sector del transporte.

Dado que de acuerdo con el propio borrador del PNIEC, se prevé que el parque de vehículos de combustión interna en 2030 en España sea todavía de aproximadamente un 85%, la aplicación de soluciones para ese parque de vehículos se postula como absolutamente necesaria. El uso del bioetanol en el transporte aporta soluciones a corto, medio y largo plazo para esa flota.

A nuestro entender, este borrador del PNIEC no refleja adecuadamente las innumerables ventajas del bioetanol como fuente renovable de energía para la sustitución de las gasolinas. Dichas ventajas e impactos positivos se resumen en:

ÁMBITO- PREFIJO

GEISER

Nº registro

00005470e200009354

CSV

GEISER-d5c3-3be7-e9d3-4bac-9fb8-e995-8aad-27bf

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

<https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida>

FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

25/03/2020 11:03:33 Horario peninsular



GEISER-d5c3-3be7-e9d3-4bac-9fb8-e995-8aad-27bf

- **Mejora inmediata de las emisiones de GHG en el transporte.** El uso de altas mezclas de bioetanol en gasolinas (E10, E20 o E85) permitiría alcanzar los objetivos de reducción para 2020 y 2030. Con una media de reducción de emisiones GHG del bioetanol producido en Europa superior al 71%, con el uso de estas mezclas de bioetanol se consiguen emisiones en el ciclo de vida completo similares a las de los vehículos eléctricos.
- **Favorece el crecimiento económico y el desarrollo rural sostenible.** Las plantas de producción están ubicadas en entornos rurales. Se genera trabajo de alta cualificación en zonas menos desarrolladas, ayudando al mantenimiento de la población. Se estima que cada planta de producción de etanol genera unos 1.100 puestos de trabajo directos e indirectos.
- **No requiere apenas cambios en las infraestructuras de suministro de combustible y en los propios vehículos.** Y se presenta como la solución que permite la transición con el mínimo impacto medioambiental y económico, que sí se da con otras alternativas, debido a la necesidad de la creación o gran ampliación de las infraestructuras (p.e. de distribución eléctrica) o por la sustitución de la tecnología, tanto de generación eléctrica (con un mix eléctrico todavía con un bajo porcentaje de renovables), como de los vehículos (p.e. fabricación de baterías).
- **Reducción muy significativa de la emisión de otros contaminantes.** Gracias a la mejora del rendimiento de los motores que supone la adición de bioetanol en motores de combustión interna. Algunos estudios demuestran que un pequeño aumento en el contenido de etanol en la mezcla, pasando de gasolina E5 a gasolina E10, reduce las emisiones de NOx en un 34%, las de partículas en cerca de un 90% y las de hidrocarburos en un 60%.
- **Aportación de fuente de proteína para el sector agroganadero.** En la producción de bioetanol convencional se obtienen coproductos de alto valor proteico (DDGS) que se utilizan como piensos animales. Europa es muy deficitaria en proteína y de esta forma se reducen las importaciones y se ayuda a equilibrar las balanzas comerciales de los países productores de etanol, como España.
- **Incremento de la seguridad energética y mejora de la balanza comercial.** Al ser el bioetanol producido localmente y que puede utilizar como materia prima productos locales. Además, tiene un efecto económico beneficioso para el país, ya que se desplazan rentas dedicadas a la importación al producto interno. En España, el paso a E10 supondría aproximadamente el ahorro de 2,7 millones de barriles de petróleo importados y la reducción de emisiones equivalente a sacar más de 500.000 coches de las carreteras. De igual manera, el uso de E85 supondría un ahorro de 30 millones de barriles de petróleo y la reducción de emisiones equivalente a sacar unos 6 millones de vehículos.

ÁMBITO- PREFIJO

GEISER

Nº registro

00005470e200009354

CSV

GEISER-d5c3-3be7-e9d3-4bac-9fb8-e995-8aad-27bf

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

<https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida>

FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

25/03/2020 11:03:33 Horario peninsular



Como consecuencia de todo lo anteriormente expuesto, consideramos que tanto los biocombustibles avanzados como los convencionales constituyen una herramienta ideal en la lucha contra el Cambio Climático. El uso del bioetanol está totalmente alineado con los objetivos del PNIEC 2021-2030. España, al igual que muchos de los países de la Unión Europea, debería fomentar con políticas de apoyo activas el papel del bioetanol como solución renovable inmediata para la descarbonización del sector del transporte, como por ejemplo las siguientes:

- Medidas concretas para el desarrollo de mezclas con mayores porcentajes de etanol, así como separación de objetivos para el bioetanol y el biodiesel., para acelerar la mejora de la calidad del aire y la consecución de los objetivos de descarbonización.
- Implantación de fiscalidad basada en las emisiones de gases de efecto invernadero.
- Alinear los objetivos del PNIEC con los de la UE, donde el fomento de mezclas con mayor porcentaje de bioetanol (E10, E20 y E85) es mayor.
- Fijar objetivos concretos para los sectores de transporte marítimo y de aviación.

En este sentido, esperamos que las observaciones incluidas en el Formulario adjunto sean de utilidad y agradeceríamos que se tomaran en consideración.

Sin otro particular, se despide atentamente,

Fdo. Antonio Vallespir de Gregorio
Chief Executive Officer
VERTEX BIOENERGY, S.L.

ÁMBITO- PREFIJO

GEISER

Nº registro

00005470e200009354

CSV

GEISER-d5c3-3be7-e9d3-4bac-9fb8-e995-8aad-27bf

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

<https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida>

FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

25/03/2020 11:03:33 Horario peninsular





MINISTERIO
PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA
Y EL RETO DEMOGRÁFICO

TABLA PARA LA FORMULACIÓN DE OBSERVACIONES AL
ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO (EAE)
DEL PLAN NACIONAL INTEGRADO DE ENERGÍA Y CLIMA (PNIEC) 2021-2030.

Todas las observaciones serán remitidas cumplimentando la tabla que figura a continuación, diferenciando y clasificando cada una de ellas conforme a los apartados correspondientes al EAE.

Nombre de la organización/ persona remitente	Vertex Bioenergy
Teléfono de contacto	+34911591590
Correo electrónico	antonio.vallespir@vertexbioenergy.com
Apartado del EAE sobre el que se realiza la observación	<p>1 Síntesis y proceso de elaboración</p> <p>1.1 Resumen Ejecutivo</p> <p>Descarbonización de la economía a el avance de las renovables</p> <p>Párrafo 10 (página 13):</p> <p>(...). Otra fuerza motriz impulsora de la descarbonización del sector será la presencia de renovables en la movilidad-transporte que alcanza en 2030 el 28% por medio de la electrificación (5 millones de vehículos en ese año) y del uso de biocarburantes avanzados - (incluyendo los biocarburantes avanzados) -.</p>
Observación	<p><i>Se debe remarcar que el objetivo del 28% no se alcanzará solamente con 5 millones de vehículos eléctricos y biocarburantes avanzados, ya que será necesaria la participación de los biocarburantes convencionales como ayuda a la transición hacia la descarbonización del transporte. Incluso con los porcentajes de biocombustibles avanzados que marca la Directiva Europea de</i></p>

Plaza de San Juan de la Cruz

1

ÁMBITO- PREFIJO

GEISER

Nº registro

00005470e200009354

CSV

GEISER-e599-77ae-1ec7-4a4a-9020-e989-d7cc-5c27

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida

FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

25/03/2020 11:03:33 Horario peninsular





	<p>Fomento de Energías Renovable no se alcanzará el objetivo del 28%.</p> <p>Por ello en necesario incrementar los objetivos de consumo de biocarburantes previstos para el periodo 2021-2030 para alcanzar y acelerar la descarbonización.</p>
--	---

<p>Apartado del EAE sobre el que se realiza la observación</p>	<p>1 Síntesis y proceso de elaboración</p> <p>1.2 Resumen Ejecutivo</p> <p>Descarbonización de la economía a el avance de las renovables</p> <p>Párrafo 13 (página 13):</p> <p>El avance de las renovables en el periodo 2021-2030 es relevante en casi todos los sectores económicos, como puede comprobarse en los siguientes datos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • (...) • Transporte (biocarburantes): evoluciona de 2.348 a 2.111 ktep ⁽¹⁾
<p>Observación</p>	<p>⁽¹⁾ el uso de biocarburantes debe aumentar con la implantación de mezclas superiores (E10, E20 o E85) a los porcentajes actuales (E5), que reducen las emisiones de gases de efecto invernadero en el ciclo completo de su producción con respecto al combustible fósil.</p> <p>Los objetivos absolutos de consumo de biocarburantes previstos parecen insuficientes, ya que crecen muy poco entre 2020 y 2025 y luego empiezan a reducirse hasta situarse en 2030 por debajo del nivel actual.</p> <p>Seria necesario precisar la aplicación o no de los multiplicadores previstos en la Directiva 2018/2001 de fomento de las energías renovables, así como las cifras de consumo de energía previstas de acuerdo con la metodología de la citada Directiva.</p>





<p>Apartado del EAE sobre el que se realiza la observación</p>	<p>1.2.2 Políticas y medidas actuales en materia de energía y clima relativas a las cinco dimensiones de la Unión de la Energía</p> <p>Descarbonización de la economía</p> <p>En relación con el fomento del uso de biocarburantes, su impulso más reciente se plasmó a finales de 2015 (Real Decreto 1085/2015, de 4 de diciembre, de fomento de los biocarburantes) a través de nuevos objetivos anuales mínimos y obligatorios de venta o consumo (4,3%, 5%, 6%, 7% y 8,5%, para los años 2016, 2017, 2018, 2019 y 2020, respectivamente). Los sujetos obligados pueden alcanzarlos de manera flexible a través de certificados de biocarburantes en diésel o en gasolina indistintamente.</p>
<p>Observación</p>	<p><i>El mecanismo para cumplir con los objetivos mínimos obligatorios permite una flexibilidad a los sujetos obligados que beneficia al biodiésel y perjudica la incorporación de los biocarburantes sustitutivos de las gasolinas como el bioetanol. Por ello, y con vistas a mejorar la calidad del aire, deben existir objetivos separados para el biodiésel y el bioetanol con la aprobación de obligaciones crecientes de biocarburantes en el periodo 2021-2025, incluyendo obligaciones específicas en gasolinas y gasóleos.</i></p>

<p>Apartado del EAE sobre el que se realiza la observación</p>	<p>2 Objetivos Generales y específicos</p> <p>2.1 Dimensión de la descarbonización</p> <p>Párrafo 2 (página 37):</p> <p>Concretamente en la década de 2021 a 2030, y como resultado de la aplicación de las medidas de este Plan nacional (ver capítulo 3), las emisiones totales brutas pasarían de los 319,3 MtCO_{2-eq} previstos para el año 2020, a los 221,8 MtCO_{2-eq} en 2030. Los sectores de la economía que, en cifras absolutas, reducirán más sus emisiones en ese periodo son los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Generación eléctrica, 36 MtCO_{2-eq}
---	---





	<ul style="list-style-type: none"> Movilidad y transporte, 27 MtCO₂-eq. ⁽²⁾ (...) <p>Tabla 2.1 Evolución de las emisiones (miles de toneladas de CO₂ equivalente)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Años</th> <th>1990</th> <th>2005</th> <th>2015</th> <th>2020</th> <th>2025</th> <th>2030</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Transporte</td> <td>59.199</td> <td>102.310</td> <td>83.197</td> <td>87.058</td> <td>77.651</td> <td>59.875</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>(²)</td> </tr> <tr> <td>(...)</td> <td>(...)</td> <td>(...)</td> <td>(...)</td> <td>(...)</td> <td>(...)</td> <td>(...)</td> </tr> </tbody> </table>	Años	1990	2005	2015	2020	2025	2030	Transporte	59.199	102.310	83.197	87.058	77.651	59.875							(²)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Años	1990	2005	2015	2020	2025	2030																							
Transporte	59.199	102.310	83.197	87.058	77.651	59.875																							
						(²)																							
(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)																							
Observación	<p><i>(²) la utilización de porcentajes superiores de biocarburantes en las mezclas de los combustibles (E10), influirá en una mayor reducción de CO₂eq, debido que los biocarburantes reducen el 70% de emisiones de gases de efecto invernadero en el ciclo completo de vida comparado con el combustible fósil. Cuanto más etanol, mejores son los resultados. La adopción generalizada del E10 en toda Europa aumentará la capacidad de la UE para cumplir sus objetivos de descarbonización del transporte e incorporación de energías renovables. El E10 también puede tener beneficios para el rendimiento del motor. Aumenta el octanaje en mezclas con gasolina, incorpora oxígeno en su molécula lo que permite un mejor llenado, por su mayor calor latente de vaporización disminuye la temperatura de la cámara de combustión. Todo esto permite el desarrollo de motores más limpios eficientes, algunos estudios demuestran que la gasolina E10 frente a la E5 reduce las emisiones de NOx en un 34%, las partículas en cerca del 90% y los hidrocarburos en un 60%. Con esto la cantidad de emisiones en 2030 no se alcanzará sólo con 5 millones de vehículos eléctricos y con biocarburantes avanzados y es necesaria la contribución de los biocarburantes convencionales.</i></p> <p><i>En el mismo sentido la contribución a la reducción de emisiones del E85 sumado al vehículo eléctrico reducirá de una forma más significativa las emisiones del transporte y para su implementación necesitará una fiscalidad basada en emisiones, donde el E85 tendría ventaja competitiva con respecto a los carburantes de origen fósil.</i></p>																												





Conviene recordar que los carburantes de origen fósil tienen algunos de sus costes del ciclo de vida externalizados, como los derivados del impacto medioambiental de sus residuos (emisiones de gases que contribuyen al calentamiento global).

Por otra parte, se deben cumplir los límites de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero establecidos en la Directiva 2009/30/CE de calidad de los combustibles (Fuel Quality Directive - FQD) en su Artículo 7 para 2020, que se va a mantener después de 2020, y que España no ha sido capaz de alcanzar hasta la fecha, siendo necesario transponer a la legislación española la citada Directiva.

<p>Apartado del EAE sobre el que se realiza la observación</p>	<p>2 Objetivos Generales y específicos</p> <p>2.1 Dimensión de la descarbonización</p> <p>Párrafo 6 (página 38):</p> <p>En el sector de la movilidad-transporte la reducción prevista es de 27 MtCO_{2eq}. El resultado es consecuencia, sobre todo, del importante desplazamiento modal desde el vehículo de combustión convencional hacia el transporte público colectivo, el compartido y los modos no emisores, y como resultado de la generalizada delimitación de zonas de bajas emisiones en las ciudades de más de 50.000 habitantes a partir de 2023, en las que se prevé la limitación de acceso a los vehículos más emisores y contaminantes. Como consecuencia de la implementación de las medidas de impulso de cambio modal, se estima que el 35% de los pasajeros-kilometro que se realizan en la actualidad en vehículos convencionales se desplazarán hacia modos no emisiones para el año 2030. Es, asimismo, el resultado de la importante presencia de vehículos eléctricos que se esperan para 2030: 5 millones de unidades, incluyendo coches furgonetas, motos y autobuses, así como el - mayor - uso de biocarburantes avanzados (incluyendo los biocarburantes avanzados) ⁽³⁾</p>
<p>Observación</p>	<p>⁽³⁾ <i>la utilización de porcentajes superiores de biocarburantes en las mezclas de los combustibles (E10, E20 o E85), serán un paso en el camino hacia la descarbonización. La sustitución del parque móvil completo (más de 32 millones de vehículos) por vehículos</i></p>





sin emisiones se realizará de forma gradual, pero durante el periodo de convivencia de los motores de combustión actuales con los eléctricos no podemos dejar pasar la oportunidad de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. La utilización de porcentajes de mezclas superiores (E10 o E20) a las actuales (E5) es compatible con los motores de los vehículos de fabricación moderna (a partir del año 2.000) y es una tecnología conocida y probada, y hay suministro suficiente para poder alcanzar las cantidades de mezcla mencionada. La incorporación de estas mezclas no impacta en el desarrollo y objetivos de utilización de los biocarburantes avanzados que, sin duda, también deben participar como parte de del uso de biocarburantes en general.

El modelo de una fiscalidad basada en emisiones efectivas, en las que se tengan en cuenta todo el ciclo de vida del carburante, sería una forma ventajosa de promocionar la utilización de los combustibles alternativos. Un ejemplo de éxito en Europa es Francia que ha logrado promocionar el E85 y por lo tanto está reduciendo las emisiones del transporte por carretera, sin tener que modificar la red de suministro ni cambiar los vehículos actuales (que sólo necesitan una adaptación del software para regular el contenido en oxígeno en el motor).

<p>Apartado del EAE sobre el que se realiza la observación</p>	<p>3 Políticas y medidas</p> <p>Página 81</p> <p>Tabla 3.1 Medias del Plan</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Medidas PNIEC</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>3.1</td> <td>DIMENSIÓN DE LA DESCARBONIZACIÓN</td> </tr> <tr> <td>(...)</td> <td>(...)</td> </tr> <tr> <td>Medida 1.7</td> <td>Biocombustibles avanzados en el transporte (⁴)</td> </tr> </tbody> </table>	Medidas PNIEC		3.1	DIMENSIÓN DE LA DESCARBONIZACIÓN	(...)	(...)	Medida 1.7	Biocombustibles avanzados en el transporte (⁴)
Medidas PNIEC									
3.1	DIMENSIÓN DE LA DESCARBONIZACIÓN								
(...)	(...)								
Medida 1.7	Biocombustibles avanzados en el transporte (⁴)								
<p>Observación</p>	<p>(⁴) se deben tener en cuenta todos los biocombustibles (convencionales y avanzados) ya que los porcentajes de mezcla superiores (E10, E20) son necesarios en la transición hacia la</p>								





	<i>descarbonización y ésta no se puede conseguir sólo con biocombustibles avanzados.</i>
--	--

Apartado del EAE sobre el que se realiza la observación	<p>Medida 1.7. Biocombustibles avanzados en el transporte ⁽⁵⁾</p> <p>a) Descripción</p> <p>Párrafo 7</p> <p>Salvo los biocarburantes producidos a partir de las materias primas del Anexo IX de la Directiva 2018/2001, la previsión es que el resto se produzca a partir de productos agrícolas convencionales o semejantes, - en porcentajes de mezcla superiores a los carburantes actuales, hasta un 10 o un 20% (E10, E20) e incluso el E85 (85% de etanol) - ⁽⁵⁾</p>
Observación	<p>⁽⁵⁾ <i>se deben tener en cuenta todos los biocombustibles (convencionales y avanzados) ya que los porcentajes de mezcla superiores (E10, E20, E85) son necesarios en la transición hacia la descarbonización.</i></p> <p><i>La gasolina E85 (85% de gasolina renovable) es hoy por hoy la herramienta más eficaz para la descarbonización. Un ligero apoyo fiscal para su introducción lo haría competitivo con los derivados petrolíferos. El coste para el usuario sería menor que con los vehículos eléctricos y los beneficios para el medio ambiente y para el país mayores, ya que se derivan las rentas de la importación del petróleo a nuestro sector agrario y a la economía rural, todo ello sin perjudicar a nuestra industria del automóvil y manteniendo la actual estructura económica de distribución de carburantes.</i></p> <p><i>Para ello son necesarias medidas de apoyo como por ejemplo la fiscalidad basada en emisiones e incluso ventajas en la circulación en lugares de movilidad reducida como ocurre con vehículos de gas, eléctricos, etc.</i></p>

Apartado del EAE sobre el que se realiza la observación	<p>Medida 1.7. Biocombustibles avanzados en el transporte ⁽⁵⁾</p> <p>c) Mecanismos de actuación</p>
--	---





	<p>En este ámbito se prevén los siguientes mecanismos:</p> <ul style="list-style-type: none"> (...) Establecimiento de obligaciones de incrementar el porcentaje de la cantidad de mezcla de biocombustibles en los combustibles para el periodo 2021-2030 -
Observación	<p><i>Hoy en día hay la gasolina renovable E10 se ha consolidado sin incidencias en los siguientes países europeos Bélgica, Francia, Alemania, Holanda, Bulgaria, Estonia, Finlandia, Luxemburgo, Rumanía, Dinamarca, Eslovaquia, Hungría y Lituania. Casi toda la gasolina que se utiliza en los automóviles en Europa hoy en día se podría reemplazar por E10, lo que contribuiría a una reducción de las emisiones de forma inmediata.</i></p> <p><i>Para ello es necesario incluir medidas concretas para asegurar el consumo de gasolina E10 y mezclas con mayores contenidos de biocarburantes (E20 o E85).</i></p> <p><i>Asimismo, se deben establecer objetivos concretos de consumo de biocarburantes en la aviación y en la navegación.</i></p>

Apartado del EAE sobre el que se realiza la observación	<p>3.3 DIMENSIÓN DE LA SEGURIDAD ENERGÉTICA</p> <p>La reducción de la dependencia energética en lo referido a la importación de combustibles fósiles se va a sustentar, singularmente, sobre dos vectores. Por un lado, mediante la implementación de medidas de eficiencia en el uso de energía. Y por otro, mediante el desarrollo de fuentes de energía renovable autóctona, con lo que ello representa en términos de control sobre el recurso primario, del cual España cuenta con un elevado potencial, dadas nuestras características geográficas y climáticas, en particular en el ámbito solar y eólico. Las medidas correspondientes a este aspecto se encuentran, por tanto, recogidas en su mayoría en el apartado 3.1. (Políticas y medidas en descarbonización).</p>
Observación	<p><i>Se debe mencionar que el bioetanol se produce a partir de materias primas (cultivos) que contribuyen al Desarrollo Rural, la fijación de la población con empleos de alto valor añadido.</i></p>





	<p><i>Por otra parte, al producirse a partir de materias primas agrícolas se reduce la dependencia energética exterior reduciéndose las importaciones de crudo y derivados fósiles de los que España es deficitario.</i></p> <p><i>En este mismo sentido la producción de etanol contribuye a balancear el déficit proteico mediante la producción del DDGS (granos de destilería secos) obtenido en el proceso productivo y que son reintroducidos en la cadena alimentaria como materia prima (proteína) en la fabricación de piensos.</i></p>
--	--

<p>Apartado del EAE sobre el que se realiza la observación</p>	<p>Medida 5.1 Acción Estratégica en Energía y Clima</p> <p>a) Descripción</p> <p>La normativa que regula el sistema español de Investigación, Desarrollo e Innovación contempla la creación de marcos e instrumentos para potenciar de manera prioritaria sectores o tecnologías de carácter horizontal y estratégico bajo el paraguas de una Acción Estratégica de I+D+i. Mediante estas acciones se proporciona cobertura a las apuestas más decididas y relevantes en materia de I+D+i.</p> <p>La Acción Estratégica de Energía y Cambio Climático tendrá como objetivo favorecer la I+i+c para la transición energética y acelerar la plena descarbonización de la economía en el horizonte 2050, la implantación de un modelo de desarrollo sostenible y resiliente al cambio climático y que facilite las señales económicas y regulatorias que proporcionen estabilidad y seguridad a los inversores y otros agentes económicos.</p> <p>En concreto, un modelo energético que fomente el uso de fuentes de energías renovables, la eficiencia energética, el desarrollo de tecnologías de combustión limpia o tecnologías emergentes, el avance en las áreas de la movilidad sostenible y el cambio modal en el transporte, la promoción de la edificación sostenible y mitigación de emisiones no energéticas, la promoción de la eficiencia y la sostenibilidad en el abastecimiento de materias primas para las nuevas tecnologías, así como la observación del clima y adaptación al cambio climático.</p>
<p>Observación</p>	<p><i>La industria del Bioetanol puede contribuir al desarrollo de otros</i></p>





	<i>tipos de biocarburantes avanzados como el Hidrógeno en forma de materia prima, incluso otros usos como pinturas, disolventes o desinfectantes.</i>
--	---

ÁMBITO- PREFIJO

GEISER

Nº registro

00005470e200009354

CSV

GEISER-e599-77ae-1ec7-4a4a-9020-e989-d7cc-5c27

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

<https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida>

FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

25/03/2020 11:03:33 Horario peninsular

