



**Sr. Emiliano López Atxurra**

**Presidente de PETRONOR**

## **ENERGÍA Y MOVILIDAD EN LA ERA DE LA SOSTENIBILIDAD Y LA REVOLUCIÓN TECNOLÓGICA.**

### **Introducción**

Quisiera comenzar con dos afirmaciones. Primera, la energía y la movilidad son indisolubles para entender la evolución de la humanidad, su proceso de civilización y el papel de la tecnología en su desarrollo. Segunda, la transición energética y el cambio climático van de la mano y el desafío que comporta no tiene fronteras y este en el corazón de la competitividad por el liderazgo tecno industrial en la nueva economía mundo del siglo XXI.

En la segunda década del presente siglo la energía y la movilidad han entrado en la era de la sostenibilidad y la revolución tecnológica es su protagonista.

En este escenario un actor relevante ha entrado como protagonista, China. Su vocación de liderazgo en la geopolítica tecnológica, su control significativo de materias primas claves en la nueva economía energética y de movilidad, su apuesta por un ecosistema político industrial con vocación de dominio global, ...ha transformado el mapa del siglo XX. Estamos ante un mundo diferente al que hemos vivido los europeos desde el XIX.

La Unión Europea, en este contexto, no debe olvidar que su estrategia de reducción de emisiones sin una apuesta por su integración conlleva dosis de alto riesgo para Europa y nuestro ecosistema tecno industrial. Sin fortaleza financiera, sin liderazgo jurídico, sin capacidad real para nuestra seguridad y defensa común, ... no hay LIDERAZGO y este solo se construye con una gobernanza sólida como apunta al final de sus Memorias Monnet. Solo más Europa hace creíble la sostenibilidad de nuestro sistema de bienestar. Tenemos ante nosotros el desafío de una economía mundo que aglutinara en pocos años a 10.000 millones de personas con la buena costumbre de comer y vivir dignamente. Y nosotros solo somos el 6% de la población mundial y en grave riesgo de curva descendente.

Responder a este desafío, está en el corazón de la transición energética y la reducción de emisiones.

En este entorno la transición energética europea mediatiza la evolución de la energía y la movilidad europea tanto en parámetros de políticas públicas como de política industrial y es un desafío complejo que entra en el corazón de nuestro bienestar económico tal y como lo hemos conocido los últimos 70 años. Es una idea fuerza que tiene como base la política de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub>, conforme a los estándares más estresantes de la cumbre de Paris y de las políticas de cambio climático propiciadas por las NNUU, pero que esencialmente tiene como misión lograr tres objetivos estratégicos:

- Oportunidad para recuperar el peso de la Unión Europea en una sociedad internacional en transformación.
- Situar el desafío tecnológico e industrial en el corazón del proyecto europeo y evitar el riesgo real del declive de Europa frente a otras geografías económicas.
- Abordar la ineludible Unión Energética Europea porque sin esta no hay transición energética.

En consecuencia, la transición energética está en el corazón de la gobernanza de la Unión en la próxima década. Tiene la misión de oxigenar el nervio sanguíneo que ha fortalecido Europa desde el XIX, su capacidad de innovación tecnológica, su fortaleza industrial y su posición relevante en los mercados. Esto conlleva una apuesta decidida por la Unión Europea porque sin esta, no hay transición, ni liderazgo en el cambio climático, ... ni fortaleza en dos vectores que han alimentado el sistema industrial europeo. La energía y la movilidad.

Aquí centro una cuestión que no quiero obviar. La sostenibilidad y la innovación tecnológica están marcando y marcarán no solo la convergencia entre energía y movilidad sino principalmente el tipo de movilidad y sus fundamentos energéticos. Los debates sobre el diésel y su contraparte eléctrica tal y como se están planteando mediáticamente está enturbiando el debate de fondo y adulterando el relato sobre la sostenibilidad del modelo de movilidad.

El foco tiene que ponerse en la reducción de emisiones, la huella real de carbono en la cadena de valor de la energía y la movilidad en sus diferentes formas, la neutralidad tecnológica necesaria en el logro de los objetivos de reducción y sobre todo el compromiso de consolidar la industria europea.

La velocidad tecnológica en el que estamos inmersos es un componente estructural a la hora de abordar las cuestiones de esta Jornada y debemos de hablar con claridad. ¿Existe la sensibilidad y en consecuencia el consenso necesario para abordar una Política de Estado sólida sobre las

bases tecnológicas e industriales en materia de energía y movilidad?. Me gustaría responder afirmativamente pero creo que la respuesta es que lo dudo. Las cuestiones que se están debatiendo hoy aquí están siendo contempladas o bien como un relato del cambio climático y de sus impactos en la movilidad como un relato de Walt Disney. O bien, con una perspectiva de, que hay de lo mío. Sin embargo, tenemos ante nosotros cambios de paradigma derivados de la innovación tecnológica y la evolución de las demandas de la sostenibilidad energética. ¿Como va a ser la movilidad de las personas en las ciudades?. ¿Cuál va a ser el sistema de movilidad de las mercancías y la logística en un mundo que se está cerrando en bloques regionales?. ¿Cuál va a ser la movilidad territorial de las personas?. Estos interrogantes no tienen respuestas certeras ahora, nos obliga a estar alerta y ser pro activos en las respuestas. En consecuencia nos exige a las empresas y a los responsables públicos abordar con rigor y de manera compartida las estrategias y la políticas adecuadas para ser parte de la solución y en consecuencia ser actores de los proyectos comunitarios que inciden en la adaptación de nuestro tejido industrial a los nuevos escenarios de la transición energética y la movilidad. La fortaleza o la debilidad de nuestro tejido industrial en parámetros europeos está en juego, el protagonismo de la innovación tecnológica es primordial porque sin esta no hay competitividad industrial y futuro, ...y así podría continuar. Debemos de poner el foco en donde hay que poner, Tecnología e Industria.

En este sentido, el consenso de Estado es imprescindible para ser un socio activo con Francia y Alemania en la construcción de la nueva base tecno industrial que demanda la competitividad de la Unión. Los nuevos desafíos, como los que hoy se han debatido, no pueden depender de visiones de moda con la perspectiva del corto plazo o estrategias con visiones de futuro con mentalidad de gestión del pasado. Necesitamos aterrizar y esto solo se concreta con políticas tecnológicas, fiscales e industriales adecuadas a los nuevos desafíos. Con políticas activas para crear un ecosistema regulatorio adecuado para hacer factible la cadena de valor de la innovación tecnológica. Con una estrategia de Estado para tomar posiciones en los grandes expresos tecno industriales europeos de futuro. En definitiva, un PACTO DE ESTADO.

Despistarse es fácil porque es cómodo hablar de lo que otros tienen que hacer y no abordar con rigor lo que cada uno tiene que hacer. Entre todos debemos de poner definitivamente el foco en la política tecnológica, la política industrial y las políticas urbanas y territoriales si queremos ser actores de la transición energética.

La energía y la movilidad se alimentan de estas políticas y traigo a colación las políticas urbanas por el importante papel de la planificación, regulación y gestión de los sistemas urbanos y territoriales en el éxito de un mercado energético y de movilidad sostenible y de futuro.

La urbanización de la vida humana ha sido protagonista de la civilización y también el espacio donde se han desarrollado los avances tecnológicos que han hecho posible la energía y la movilidad tal y como lo conocemos.

En este siglo esto se agudiza por el significativo proceso de urbanización acelerada que está produciéndose en las regiones demográficamente más densas. Está aflorando la urgente necesidad de abordar la planificación y gestión de los sistemas urbanos en términos sostenibles, por muchas razones, entre otras por seguridad, en su acepción más amplia. Cualquier observador de las diferentes geografías humanas y urbanas comprueba que la demanda energética junto a la demanda alimentaria y de agua son los nervios de un sistema urbano donde la transición energética en diferentes niveles es protagonista y la movilidad en su seno es un componente estructural que lo dota de eficiencia y el termómetro es la sostenibilidad.

La tecnología y la industria han sido protagonistas de la historia de la movilidad urbana del siglo XX. Hemos construido un sistema energético y de movilidad que ha permitido a las personas y las mercancías fluir como nunca antes en la historia de la humanidad. El sistema de ciudades ha sido el protagonista vertebrador de la mundialización (como lo fueron, por otro lado, siempre), es la superficie de aterrizaje y de experiencias para implementar las innovaciones tecnológicas, el espacio, en definitiva, donde se despliegan las iniciativas y políticas de reducción de emisiones y movilidad inteligente.

En este sentido la revolución tecnológica en la que estamos inmersos desde las tecnologías de información, pasando por la digitalización y la inteligencia artificial, hasta la acumulación de la energía, la electrónica de potencia, y el grado de maduración en ciernes de tecnologías disruptivas, hacen difícil predecir ahora cuál va a ser el escenario de la energía y la movilidad el 2050 y esto trae a colación una cuestión de fondo. La contradicción de un sistema urbano y de infraestructuras planificado y gestionado conforme el mundo analógico siendo el desafío planificar y gestionar políticas territoriales y urbanas adecuadas a un mundo diferente y digital. Aquí está una de las cuestiones que debemos de afrontar.

Por ello, la revolución tecnológica en la que estamos inmersos nos obliga a los europeos contemplar la energía y la movilidad con visión y rigor, no con proclamas. Esta en el corazón de nuestro futuro y nos obliga a pensar en términos estratégicos por muchas razones, sobre todo, porque el cambio climático en una sociedad internacional en transformación nos obliga a defender el interés europeo. La Unión Europea corre el grave riesgo de ser sólo el extremo occidental de Eurasia y ser un apéndice sin relevancia en la sociedad internacional. De ahí lo dicho anteriormente. La transición energética es un revulsivo de la actual atonía europea.

La Unión es una comunidad política de intereses compartidos y no solo un bloque regional de libre mercado. Sobre esta consideración hay que construir el relato y las políticas sobre reducción de emisiones, transición energética, noveno programa marco, política industrial, ...

A principios de esta década las llamadas a la Unión Energética Europea ponían el foco en su sitio, la urgente necesidad en recuperar la fortaleza tecnológica e industrial de Europa están en el corazón del eje franco alemán, ... son muestras del riesgo real de pérdida de competitividad de la economía europea frente a otras geografías económicas como USA y China principalmente, con la incógnita de Japón y Corea del Sur. El tiempo corre en nuestra contra porque una Europa fragmentada no tiene ni dimensión demográfica ni musculatura adecuada para hacer frente a los desafíos de la nueva revolución tecno industrial. La dimensión europea es determinante. Y añadido más. Los europeos llevamos demasiado tiempo no entendiendo los tiempos de una cultura como la china y la puerta que abrieron en 1989.

La no Europa, o mejor dicho, la pérdida de norte del espíritu que dio origen al proyecto europeo es el obstáculo mayor para abordar los desafíos industriales que son la base para nuestro espacio de bienestar con la energía y la movilidad como sus vectores estratégicos, por muchas razones.

**Primera razón.** La década de los 90 fueron relevantes en las redes de infraestructuras europeas. El Plan Delors tenía una visión de Unión Europea. Y una misión, crear una red transeuropea que articulara el espacio europeo en términos de personas y mercancías. La red de infraestructuras viarias y ferroviarias, con sus correspondientes nodos de íter modalidad, eran garantía para una movilidad sostenible tanto hacia el interior como al exterior.

Asimismo, los proyectos de integración de un mercado energético europeo fueron una prioridad, facilitaban la inserción de la isla ibérica en el continente y articulaban una conexión con los recursos energéticos de Rusia y Argelia principalmente.

Casi 30 años después hay muchos interrogantes y es preciso recuperar lo que ya está definido tras el periodo 89/92 del siglo pasado. El eje Norte/Sur en contraposición al eje Oeste/Este está muy debilitado. Si a esto sumamos la conectividad a largo plazo del eje Oeste/Este con la Ruta de la Seda, la prevalencia de las relaciones energéticas del Gas con Rusia en detrimento de Argelia, el riesgo de ser nada también lo debemos de contemplar en perspectiva. Aquí una vez más se ve la necesidad del Pacto de Estado. Tenemos el riesgo real de no estar en la agenda europea y que nuestra indolencia se transforme en un problema grave para la competitividad de España.

**Segunda razón:** La política industrial europea. El ejemplo de la movilidad y las baterías.

En otoño del 2018 empezaron los trabajos para una Alianza europea de las baterías. Su orientación es favorecer una renovación del ecosistema industrial europeo, crear un marco propicio de inversiones y capacidades tecno industriales, facilitar decisiones de inversión movilizand o instrumentos de financiación pública (BEI, programa de I+D, estatuto IPCEI autorizando las ayudas de Estado para proyectos industriales transnacionales, ...etc) y también un diálogo franco con China. En este contexto una pregunta. ¿Y el diálogo franco con Japón y Corea del Sur?. Aquí lo dejo.

Esta apuesta europea no es exclusiva y excluyente. Y por nuestro futuro no lo debe ser. Debemos de optar por una combinación de opciones tecnológicas que tienen como misión reducir las emisiones de CO2 y NOX.

No voy a entrar en los diferentes tipos de movilidad que diferentes *Think tank* han trabajado y utilizado para influir. Solo diré que por la cuenta que nos trae sería pertinente que España tuviera más protagonismo y las empresas cogiéramos en serio la estrategia comunitaria. Hacer pasillos y conocer gente no es influir. Esto es otra cosa y sino que se lo pregunten a los holandeses.

**Tercera razón:** Fortaleza tecnológica.

España dispone de fortalezas tecnológicas incuestionables en materia de acumulación de energía, electrónica de potencia, inteligencia artificial, ...y fortalezas industriales en energía y toda la cadena de valor de la automoción. Y el prestigio es también incuestionable. ¿Que nos impide ser parte activa del motor del cambio en el que estamos viviendo?. La escasa presencia en la agenda pública de la política industrial y tecnológica. El declive preocupante de la posición de España en la Administración Comunitaria. El escaso papel de la compra pública estratégica. En definitiva, la falta de foco y estrategia nacional con respecto al desafío tecno industrial.

Podría continuar en este relato de orfandad generalizada de la España productiva, pero quiero poner el acento en las capacidades y en la necesidad urgente de sumar esfuerzos en un proyecto nacional por la Tecnología e Industria. Tenemos muchos activos desde los centros tecnológicos hasta las Fuerzas Armadas pasando por las empresas que libran la batalla de la competitividad día a día en un mercado global y un capital de conocimiento que siempre está dispuesto a colaborar, este donde este, en proyectos estratégicos de País. Solo falta un articulador. Un Consenso de Estado que cree las condiciones para crear el clima y las condiciones para que seamos actores del renacimiento tecno industrial europeo. Y la transición energética es una oportunidad. El futuro se construye, no se predica.

### **Conclusiones**

La energía y la movilidad están en corazón de las estrategias tecnológicas y se materializan en sistemas urbanos y territoriales.

La energía y la movilidad articula la transición energética de un mundo que demográficamente nos sitúa a Europa en una debilidad manifiesta. La demanda energética, de alimentos y de agua de 10.000 millones de personas altera sustancialmente el equilibrio energético del siglo XX y la intensidad de urbanización de geografías humanas y económicas asentadas en el Sudeste asiático, a finales de siglo en África también, exigen soluciones a la sostenibilidad de los sistemas urbanos.

La energía y la movilidad están articulando estrategias tecno industriales con clara vocación de dominio global y Europa está en riesgo de perder su posición en beneficio de liderazgos geopolíticos tecnológicos de USA y China. Su desafío es poner en valor sus capacidades y esto solo es posible desde la Unión Energética Europea y una consolidación de la gobernanza europea para hacer una política tecno industrial común.

En este contexto es imprescindible poner en valor las fortalezas de nuestro sistema tecnológico e industrial y el compromiso de sectores dinámicos, desde las empresas hasta las Fuerzas Armadas, que están siendo activos en el competido sistema tecno industrial europeo y mundial. En este sentido urge que en la agenda nacional se articule un consenso de Estado en materia de política tecnológica e industrial y de cimiento a un Pacto de Estado que permita movilizar recursos humanos y financieros en una estrategia orientada a ser actores relevantes del renacimiento tecno industrial europeo.

Por último, la energía y la movilidad son base para que la España productiva tenga protagonismo y haga evolucionar una Administración que, salvo honrosas excepciones, vive de espaldas a la competitividad tecno industrial necesaria y esta, es la base de nuestro bienestar.

Bilbao, 20 de Noviembre de 2019