



El presidente de Petronor, Emiliano López Atxurra, posa ante las instalaciones de la refinería vizcaína. IGNACIO PÉREZ

«La UE ha recuperado la cordura al admitir los combustibles sintéticos a partir de 2035»

Emiliano López Atxurra Presidente de Petronor

Reclama un reparto «neutral» de las ayudas públicas que ahora están centradas en respaldar el vehículo eléctrico

MANU ALVAREZ



BILBAO. La Comisión Europea ha accedido a incluir los combustibles sintéticos como fuente de energía válida a partir de 2035 para los automóviles. La decisión pone coto al monocultivo que parecía diseñado para los vehículos eléctricos, permite la continuidad de los tradicionales motores de combustión y abre una nueva vía para que las compañías petroleras puedan perpetuarse mucho más allá de esa fecha que, hasta ahora, se contemplaba como algo fatídico. Emiliano López Atxurra, presidente de Petronor, se felicita por la decisión porque la compañía vasca había he-

cho ya una apuesta por este tipo de combustible, fabricado a partir de hidrógeno y del CO2 que se captura de la atmósfera o de otros procesos industriales. Es, asegura, «una apuesta por la tecnología frente a quienes quieren imponer la ideología».

– **Dígame cómo valora la decisión de la Comisión Europea de aceptar los combustibles sintéticos en la automoción a partir de 2035. Ustedes son parte interesada e implicada en ese tema.**

– Es quizá una señal de que estamos pasando de la eclosión de dogmatismo ideológico a una racionalidad en torno al desarrollo sostenible. Tiene que haber neutralidad tecnológica y creo que este ha sido un paso importante.

– **Entiendo que favorece a empresas como Petronor, que están en el mundo del combustible y también han comenzado a desarrollar la tecnología para producirlo con un balance neto de cero emisiones.**

– No solo, hay mucha más gente y sectores interesados. Mire, el pasado mes de agosto, el nuevo

consejero delegado del grupo Volkswagen ya habló de la importancia del combustible sintético. No era extraño, él procede de Porsche y en esta empresa ya habían iniciado hace tiempo sus ensayos para producirlo. Josep María Recasens, director general de Renault, se ha pronunciado también en torno a la necesidad de que se respete la neutralidad y no se apueste por el monocultivo de una tecnología, la del vehículo eléctrico.

– **¿El motor de combustión vuelve a la vida?**

– Al menos significa que no se puede hacer una transición energética sin perspectiva tecnológica e industrial. Si uno ve el mapa de la automoción en Europa, el porcentaje de población laboral y de innovación tecnológica, vemos que no se puede pasar de una dependencia del gas ruso a otra como la que suponen los materiales críticos que provienen de China. Creo que la decisión de la Comisión es una llamada a recuperar la normalidad en el debate. La UE ha recuperado la cordura al admitir los combustibles sintéticos a partir de 2035.

– **Pero aún no una tecnología madura ni eficiente.**

– Estamos en el camino para que lo sea. Nosotros estamos ya invirtiendo en una planta experimental a la que vamos a dedicar algo más de 100 millones de euros. La idea es poder dar el salto en 2028 a una instalación ya industrial, de producción a gran escala.

Rentabilidad

– **Si hoy no es rentable producir combustibles sintéticos y además necesita mucha inversión en la fase de desarrollo, ¿cree que también merece un impulso público?**

– Sin duda. Tampoco la energía eólica era competitiva en los años 90 y se ha conseguido que lo sea. El respaldo es necesario, el Gobierno vasco lo ha entendido también así cuando ha decidido participar en nuestro proyecto. Pero creo que se necesita algo más decidido.

– **¿Qué es algo «más decidido»?**

– Hay que hacer un reparto equitativo de las subvenciones. Ponemos a competir las tecnologías, sin discriminaciones, compartiendo la idea de que el objetivo es la descarbonización.

– **¿Eso supondría retirar una par-**

te del respaldo a la movilidad eléctrica?

– Neutralidad. Es que la movilidad eléctrica tiene muchos problemas, muchas pegadas en la cadena de suministro de materias primas y en la propia infraestructura. Hablamos de electrificar y no somos conscientes del volumen de inversión que requiere, las ineficiencias que existen y lo hacemos con una concepción neocolonial. Esto es, damos por hecho que el mundo nos va a dar las materias primas que necesitamos para la movilidad eléctrica.

– **Un viceconsejero del Gobierno vasco me reconocía hace unos días que se empeñó en tener un vehículo eléctrico, por aquello del compromiso, pero lo ha abandonado. Estaba harto de vivir pendiente de si llegaría o no al destino.**

– Es que todavía no está desarrollado tecnológicamente para garantizar la tranquilidad. Y me nos aún el problema de las materias primas. Por ejemplo, Iker, que vive en Otxarkoaga y va cada día a trabajar a Durango, ¿tiene de verdad capacidad económica para comprarse un vehículo eléctrico? ¿Tiene una infraestructura suficiente y segura para usarlo?

MATERIAS PRIMAS CRÍTICAS

«Hay una concepción neocolonial al pensar que el mundo nos las va a dar»»

AÑO 2035

«Quién sabe lo que va a suceder. La Comisión Europea ha generado mucha incertidumbre»

DESARROLLO

«Europa debe recuperar el liderazgo tecnológico para no depender de otros»

– ¿Cree de verdad que en 2035 se aplicarán las prohibiciones que se acaban de anunciar?

– Quién sabe lo que va a suceder de aquí a 2035... De momento lo que sí sabemos es que la Comisión Europea ha generado mucha incertidumbre y eso no es bueno. No me extrañaría que se tomen otras decisiones antes de 2035 para hacer una transición más razonable. No se puede pasar del todo a la nada en tan poco tiempo.

– ¿Le paran a usted por la calle para preguntarle que coche hay que comprar?

– A veces me lo preguntan, sí.

– ¿Qué les responde?

– No soy contundente. Mi respuesta siempre es que compren el que a ellos les parezca más rentable y razonable.

Más hidrógeno

– El combustible sintético está unido a la producción de hidrógeno. Es una materia prima necesaria para producirlo. Pero la apariencia es que esa tecnología también evoluciona de forma lenta.

– Pero avanza y estoy convencido de que los electrolizadores evolucionarán y será competitivo. Y mire, aunque pueda parecer un contrasentido, el momento actual es perfecto. Siempre, en momentos de guerra los avances tecnológicos han cogido velocidad. Una parte del retraso que hemos podido vivir también está ligado a la incertidumbre que se ha gene-

rado en los últimos años sobre las fuentes de energías. Pero, volviendo a la historia, lo cierto es que muchas veces las necesidades de la defensa han sido el motor que ha permitido hacer desarrollos tecnológicos que antes parecían inalcanzables.

– Ustedes anunciaron su respaldo a Sener para construir en el País Vasco una factoría de producción de electrolizadores. De momento es solo un sueño. ¿Será realidad?

– Nuestra voluntad es la de trabajar junto a Sener en este tema. Y también le digo que no es sólo una cuestión tecnológica o económi-

ca sino que tiene un punto emocional al que creo que debemos prestar atención. Nunca debemos olvidarnos del pasado y Petronor no sería lo que es sin Sener y la familia Sendagorta. Estamos a punto de poner en marcha el primer electrolizador en la refinería y pronto llegará el segundo.

– Resulta atractivo pensar que además de poder producir hidrógeno la industria local podrá desarrollar también la tecnología para conseguirlo.

– Sin duda. Es que eso coincide con la estrategia que tiene que tener toda Europa, no solo el País Vasco. Necesitamos de forma urgente recuperar el liderazgo para evitar que tengamos que depender de otros. No deberíamos volver a caer en errores que se evidenciaron en la pandemia, cuando nos dimos cuenta de que habíamos depositado la capacidad de producción de algunos materiales y componentes críticos en manos de países que además de estar lejos pueden llegar a atraer problemas.

– Petronor es el principal contribuyente de las arcas públicas vascas. Aporta casi mil millones de euros al año. Hay ahora una campaña publicitaria de Aena que anima a imaginar un día sin aeropuertos. ¿Podemos imaginar un País Vasco con mil millones anuales menos de presupuesto público?

– Podemos imaginarlo pero... no sería el mismo País Vasco que conocemos ahora.

«No hay sensibilidad industrial en el Gobierno español»

Advierte de que «puede ser más atractivo invertir fuera» si el impuesto a las energéticas se perpetúa

M. ALVAREZ

– Decía usted que es necesario repartir las ayudas que existen o las que puedan aprobarse para impulsar la transición energética. ¿Cree que el Gobierno español es sensible a esta idea?

– Creo que por desgracia, no.

– ¿Y cree que eso es algo estructural o puede cambiar a partir de ahora?

– No lo sé, pero estamos en una fase en la que la radicalidad ideológica tiene excesivo protagonismo. No estamos centrados en una gobernanza sostenible energética. Por sentido de responsabilidad España tiene que saber y atender a la estrategia a medio y largo plazo del sector del automóvil y creo que eso no se ha hecho.

– Entiendo que apela a ello por la trascendencia que tiene la industria del automóvil. Por cierto, en el País Vasco nos jugamos muchos puestos de trabajo en ello.

– Claro. Quizá esa pasión por la movilidad eléctrica que ha de-

mostrado el Gobierno no está alineada perfectamente con el rumbo de la industria del automóvil. Nos podemos encontrar dentro de unos años con un auténtico conflicto social.

– ¿Cree que el Ejecutivo deja la industria de lado?

– Pues es uno de los problemas. No hay sensibilidad industrial en el Gobierno español. Tampoco hay política industrial. ¿Cómo es posible que la política de transición energética no esté acompañada de una estrategia industrial? Peor aún, le da la espalda.

– Hay un nuevo ministro...

– Habrá que oírle...

Invertir fuera

– El consejero delegado de Repsol, Josu Jon Imaz, trasladaba recientemente la idea de que lo atractivo ahora es invertir en Estados Unidos.

– Sí, pero también tiene sus problemas porque Estados Unidos es atractivo para la empresa que se nacionaliza como norteamericana. Yo soy de los que piensa que hay que seguir apostando por Europa.

– ¿El impuesto a las energéticas es un freno?

– Sí, si finalmente se convierte en algo estructural, porque puede resultar más atractivo invertir fuera.

LOIZAGA

Fondos Europeos NEXT GENERATION

Para la rehabilitación energética de edificios

- ✓ Realizamos todos tus trámites a éxito
- ✓ Olvídate de papeleos
- ✓ CERO RIESGO. GARANTIZADAS
- ✓ Subvenciones hasta el 100%
- ✓ Reducción de tu factura energética hasta el 70%
- ✓ Deducciones en IRPF hasta el 60%
- ✓ Fachadas Ventiladas, Sate, sistemas de calefacción eficientes, instalación de paneles solares.



Buscamos tu mejor solución



944 826 861
loizagaconstrucciones.com

