

El «Objetivo 55» de la UE refuerza el enfoque de resultados sostenibles

La Comisión Europea (CE) ha desvelado la hoja de ruta del «Objetivo 55»,¹ que establece la transformación para que la Unión Europea logre la meta de reducir las emisiones netas de gases de efecto invernadero en al menos un 55% antes de 2030. Se trata de un paso crucial para garantizar que la UE se halla en la senda de la neutralidad climática de aquí a 2050

Andrea Carzana, Gestor de Carteras – Renta Variable Paneuropea, Resultados Sostenibles

Natalia Luna, Analista Sénior de Inversión Temática, Inversión Responsable

El paquete aporta atomización y exhaustividad en cuanto a cómo se pueden lograr estas reducciones. Se debatirá y se votará en el Parlamento Europeo y los Estados miembros antes de adoptarse, por lo que puede que no todas las propuestas acaben materializándose en ley. No obstante, es un magnífico punto de partida.

Impuesto fronterizo sobre las emisiones de carbono

El mecanismo de ajuste en fronteras de las emisiones de carbono (CBAM, por sus siglas en inglés) se aplicará, en un principio, al cemento, los fertilizantes, el hierro y el aluminio, el acero, el aluminio y la generación de electricidad, así como a las emisiones directas de alcance 1. Los importadores tendrán que pagar impuestos sobre las emisiones de carbono derivadas de sus productos sobre la base del precio del carbono de la UE. Esto se implementará en un periodo de tres años a partir de 2023, y podrá extenderse a otros sectores después de 2026. Los derechos de emisión gratuitos se irán eliminando de manera paulatina para estos sectores subsiguientes hasta 2035, y disminuirán a un ritmo del 10% anual hasta llegar a cero. Esto constituye un factor positivo para el segmento de la construcción, ya que los derechos de emisión de carbono gratuitos podrían suprimirse ya en 2023. Ahora bien, la fecha propuesta significa que el sector solo tendrá que afrontar la totalidad



del coste incremental del carbono en 2035, lo que da más tiempo para acelerar los planes de reducción de emisiones y ajustar los precios a un nivel más alto.

El aspecto más positivo e influyente del CBAM estriba en que supone un punto de partida, que anuncia una normativa sobre el carbono mucho más estricta a nivel mundial. El retraso en la implementación podría desembocar en que el CBAM se convirtiera en una herramienta potente para impulsar la aceleración de los planes de descarbonización en otros países, e incentivaría un mayor debate en torno a la descarbonización del planeta y las metas en materia climática.

Segmentos aéreo y marítimo

La CE propone que, a lo largo de los próximos años, los combustibles sostenibles de aviación (SAF, por sus siglas en inglés) se mezclen con el combustible de aviación en los vuelos con salida desde cualquier aeropuerto de la UE con el fin de estimular la reducción de emisiones, un asunto que tratamos en una reciente opinión.² La propuesta ahora es que se incluya un 2% de SAF de aquí a 2025, un 5% de aquí a 2030 y un 25% de aquí a 2035, una subida respecto al nivel actual, que ronda el 0,1%.

- El sector de la aviación también se ha incorporado al régimen de comercio de derechos de emisión (ETS) de la UE. Los sectores que abarca el ETS de la UE revisado —que será testigo de un mayor endurecimiento del mercado en apoyo de unos mayores precios del carbono— tendrán que mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero en un 61% de aquí a 2030 frente a los niveles de 2005. Esto derivará en una rebaja del 4,2% anual en la asignación de créditos gratuitos del sector sobre la base de los vuelos registrados en 2010.

Estas propuestas supondrán unos costes adicionales para el sector de la aviación, de tal manera que habrá ganadores y perdedores. Las aerolíneas tendrán que tener en cuenta la adopción de SAF y la compra de certificados de carbono, y su éxito dependerá de su capacidad para trasladar los costes a los clientes. Para una compañía como Neste, el mayor productor mundial de diésel renovable y refinado de combustible de aviación sostenible a partir de desechos y residuos, esto resulta muy positivo, dado que la producción de SAF de Neste está creciendo desde cerca de las 100.000 toneladas métricas anuales a en torno a los 1,5 millones de toneladas métricas anuales de aquí a 2024.³

El sector marítimo también se ha incorporado al ETS de la UE, y esto incidirá en los viajes intracomunitarios, el 50% de las emisiones de los viajes extracomunitarios y las emisiones que se produzcan en el atraque en un puerto de la UE. El sector deberá mitigar la intensidad de emisiones de gases de efecto invernadero (frente a un valor de referencia que aún está por establecerse) en un 2% de aquí al 2025, en un 6% para 2030, en un 13% de aquí al 2035, en un 26% de aquí a 2040, en un 59% para 2045 y en un 75% de aquí a 2050.

Ni el queroseno utilizado en la industria de la aviación ni el petróleo pesado empleado en el transporte marítimo quedarán totalmente exentos de impuestos sobre la energía en los viajes intracomunitarios. A lo largo de 10 años, los tipos impositivos mínimos para estos combustibles se incrementarán, mientras que los combustibles sostenibles sacarán partido de un tipo cero que espoleará su aceptación y adopción.

Vehículos eléctricos

La fabricación de coches en la UE revelará un carácter plenamente eléctrico de aquí a 2035. El «Objetivo 55» propone una reducción del 55% en las emisiones de los coches nuevos para 2030 y del 100% de aquí a 2035. Esto conlleva una eliminación progresiva de los vehículos con motor de combustión interna para 2035 —una reducción de las emisiones



más rápida de lo previsto—, lo que requerirá un crecimiento más raudo de los vehículos eléctricos (VE). Ahora bien, esto plantearía un desafío para los fabricantes de automóviles y también requeriría que se acelerara el despliegue de la infraestructura para los VE, lo que incluiría un aumento en el número de puntos de carga hasta un total de un millón de aquí a 2025 y de tres millones de aquí a 2030.

Esto es muy positivo para las empresas de semiconductores, que desempeñan un papel clave en este despliegue. Infineon, en la que mantenemos una línea, es el líder del mercado en el segmento de los semiconductores de potencia, un mercado que debería experimentar un espléndido crecimiento, ya que estas propuestas significan que la cifra de vehículos eléctricos en la carretera sencillamente tiene que aumentar. Las empresas de equipos eléctricos como Schneider también se beneficiarán, ya que resultan fundamentales para la implantación de la red de puntos de carga.

Renovación de edificios

La hoja de ruta ha incrementado el objetivo de ahorro y eficiencia energética al 36% para 2030, frente al 32,5%. Existe también un nuevo objetivo vinculante que establece un incremento anual del 1,1% en las energías renovables que se emplean en los sistemas de calefacción y refrigeración, un escenario en el que las renovables representarían un 49% del uso energético de los edificios de aquí a 2030.

Ya tratamos este tema en una opinión a finales de 2020,⁴ si bien las propuestas van ahora más allá. Con anterioridad, el requisito se circunscribía a la renovación de los edificios gubernamentales, aunque ahora el sector público tendrá que renovar el 3% de sus edificios cada año, en lo que se incluyen las escuelas y los hospitales. Ahora bien, lograr estos objetivos de eficiencia exigirá unas políticas de mayor respaldo en términos de financiación, incentivos y otras regulaciones.

Aunque la normativa sobre el carbono sigue representando una rémora a corto plazo para el sector de la construcción, a largo plazo las nuevas normas de la UE resultan un factor positivo y podrían beneficiar a los líderes de la descarbonización con un mayor acceso al capital y una base de costes relativos potencialmente más baja. En el caso de firmas de construcción como SIKA y Schneider, esto debería desembocar en un alto nivel de crecimiento orgánico sostenido con un fuerte poder de fijación de precios. Las compañías eléctricas también sacarán partido, ya que los edificios comerciales y residenciales revestirán vital importancia para la transformación energética de la red.

« El sector público tendrá que renovar el 3% de sus edificios cada año, en lo que se incluyen las escuelas y los hospitales »

¹ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_21_3541

² Los combustibles de aviación sostenibles se preparan para el despegue, mayo de 2021.

³ <https://www.neste.com/about-neste/who-we-are/business#9507dabd>

⁴ Cómo aprovechar la oleada de renovación de edificios en Europa, diciembre de 2020.

«Objetivo 55» en resumen

Sector	Nueva política de «Objetivo 55»	Repercusiones	Impacto por sectores
Emisiones	<ul style="list-style-type: none"> Reducción del 55% para 2030 frente a los niveles de 1990 		<ul style="list-style-type: none"> Los sectores que abarca el ETS de la UE revisado tendrán que mitigar las emisiones en un 61% de aquí a 2030 frente a los niveles de 2005
Régimen de comercio de derechos de emisión (ETS)	<ul style="list-style-type: none"> Reducción de la oferta y los derechos de emisión gratuitos Los sectores de la aviación y el transporte marítimo se incluirán en el régimen ETS separados para el transporte y los edificios 	<ul style="list-style-type: none"> El aumento de la demanda y la reducción de la oferta apuntalarán el aumento de los precios del carbono 	<ul style="list-style-type: none"> Incremento de los costes del carbono para la industria pesada, la industria, el petróleo y el gas Se dará el pistoletazo de salida a la descarbonización de la aviación y el transporte marítimo Incentivar a los propietarios y promotores de edificios para que inviertan en eficiencia energética y cambio de combustible
Impuesto fronterizo sobre las emisiones de carbono	<ul style="list-style-type: none"> Introducción paulatina a partir de 2023-2026 Los importadores tendrán que pagar impuestos sobre las emisiones de carbono derivadas de sus productos sobre la base del precio del carbono de la UE 	<ul style="list-style-type: none"> La reducción de los derechos de emisión gratuitos a lo largo de 2026-2035 atenúa el riesgo potencial de cola e incentiva a las empresas a invertir en descarbonización Impulso de la adopción de la tarificación del carbono y los objetivos climáticos a escala mundial 	<ul style="list-style-type: none"> Una relativa buena noticia para sectores como el acero y el cemento, ya que el peor escenario de una eliminación inmediata de los derechos de emisión gratuitos desaparece
Energías renovables	<ul style="list-style-type: none"> Aumento del objetivo de las energías renovables al 40% de la combinación energética para el final de la década, frente al objetivo actual del 32%. 	<ul style="list-style-type: none"> Se precisa el doble de capacidad en energías renovables que en la actualidad 	<ul style="list-style-type: none"> Hecho positivo para el crecimiento orgánico de los productores de energías renovables
Transporte por carretera	<ul style="list-style-type: none"> Las emisiones de coches nuevos deberían caer en un 55% de aquí a 2030 y a cero para 2035 Impulso de la infraestructura para vehículos eléctricos (VE) 	<ul style="list-style-type: none"> Prohibición efectiva de nuevas ventas de coches y furgonetas con motor de combustión interna a partir de 2035 Aceleración de la penetración de VE 	<ul style="list-style-type: none"> Una regulación algo más estricta podría representar un obstáculo para los fabricantes de equipos originales (OEM, por sus siglas en inglés), pero la mayoría de las estrategias de los OEM han empezado a anticipar los objetivos de adopción de los VE
Aviación	<ul style="list-style-type: none"> Entra en vigor oficialmente el ETS La asignación gratuita de créditos se eliminará progresivamente hasta 2027 Cuotas obligatorias de combustibles de aviación sostenibles (SAF) 	<ul style="list-style-type: none"> Pago por los créditos de carbono Cumplimiento de los requisitos de SAF 	<ul style="list-style-type: none"> Costes adicionales para las compañías aéreas de la UE por las cuotas relativas a los SAF, el impuesto sobre el combustible y el cumplimiento del ETS Aspecto positivo para los proveedores de SAF: Neste
Transporte marítimo	<ul style="list-style-type: none"> Incluido en el ETS La intensidad de los gases de efecto invernadero de la energía utilizada por un barco debería recortarse en un 6% para 2030 y en un 75% para 2050 	<ul style="list-style-type: none"> Pago por los créditos de carbono Impulso y aceleración del empleo de biocombustibles 	<ul style="list-style-type: none"> Costes adicionales para las compañías de transporte marítimo
Edificios	<ul style="list-style-type: none"> Renovación del 3% de todos los edificios públicos cada año Objetivo vinculante de un incremento anual del 1,1% en las energías renovables que se emplean en los sistemas de calefacción y refrigeración 		<ul style="list-style-type: none"> Aspecto positivo para fabricantes de equipos eléctricos (Schneider), bombas de calor (Belimo) y materiales de construcción (Kingspan, Sika, Rockwool)
Imposición de la energía	<ul style="list-style-type: none"> Los combustibles se someterán a impuestos en función de su contenido energético y su rendimiento medioambiental, frente al modelo anterior basado en el volumen 	<ul style="list-style-type: none"> Los combustibles contaminantes serán los más gravados Se eliminarán ciertas exenciones como las que se aplica al queroseno en la aviación y al petróleo pesado usado en el transporte marítimo para viajes dentro de la UE en un plazo de 10 años Incentivo para los SAF con un tipo de imposición mínimo del 0% 	<ul style="list-style-type: none"> Más rémoras para las refinerías de combustibles fósiles tradicionales y las grandes petroleras Incremento en los costes para la aviación y el transporte marítimo

Si desea más información, visite
COLUMBIATHREADNEEDLE.COM



Información importante: Exclusivamente para uso de clientes profesionales y/o tipos de inversores equivalentes en su jurisdicción (no debe entregarse a clientes particulares ni emplearse con ellos). Con fines comerciales y promocionales.

Este documento se ofrece exclusivamente con fines informativos y no debe considerarse representativo de ninguna inversión en particular. No debe interpretarse ni como una oferta o una invitación para la compraventa de cualquier título u otro instrumento financiero, ni para prestar asesoramiento o servicios de inversión. **Invertir implica un riesgo, incluyendo el riesgo de pérdida de capital. Su capital está sujeto a riesgos.** El riesgo de mercado puede afectar a un emisor, un sector económico o una industria en concreto o al mercado en su conjunto. El valor de las inversiones no está garantizado y, por lo tanto, los inversores podrían no recuperar el importe inicialmente invertido. **La inversión internacional** conlleva ciertos riesgos y volatilidad por la posible inestabilidad política, económica o cambiaria, así como por las diferentes normas financieras y contables. **Los valores que se incluyen aquí obedecen exclusivamente a fines ilustrativos, están sujetos a cambios y no deben interpretarse como una recomendación de compra o venta. Los valores que se mencionan pueden o no resultar rentables.** Las opiniones se expresan en la fecha indicada, pueden verse alteradas con arreglo a la evolución de la coyuntura del mercado u otras condiciones y pueden diferir de las opiniones ofrecidas por otras entidades asociadas o afiliadas de Columbia Threadneedle Investments (Columbia Threadneedle). Las decisiones de inversión o las inversiones efectivamente realizadas por Columbia Threadneedle y sus filiales, ya sea por cuenta propia o en nombre de los clientes, podrían no reflejar necesariamente las opiniones expresadas. Esta información no tiene como finalidad prestar asesoramiento de inversión y no tiene en cuenta las circunstancias específicas de los inversores. Las decisiones de inversión deben adoptarse siempre en función de las necesidades financieras, los objetivos, las metas, el horizonte temporal y la tolerancia al riesgo del inversor en cuestión. Las clases de activos descritas podrían no resultar adecuadas para todos los inversores. **La rentabilidad histórica no garantiza los resultados futuros y ninguna previsión debe considerarse garantía de rentabilidad.** La información y las opiniones proporcionadas por terceros han sido recabadas de fuentes consideradas fidedignas, aunque no se puede garantizar ni su exactitud ni su integridad. Ni este documento ni su contenido han sido revisados por ninguna autoridad reguladora.

En Australia: Publicado por Threadneedle Investments Singapore (Pte.) Limited [«TIS»], ARBN 600 027 414. TIS está exenta del requisito de contar con una licencia australiana de servicios financieros en virtud de la Ley australiana de sociedades (*Corporations Act*) y se fundamenta en lo dispuesto por la normativa Class Order 03/1102 relativa a la prestación de servicios financieros y de comercialización a los clientes mayoristas australianos, tal y como se define este término en la sección 761G de la Ley de sociedades de 2001. TIS está regulada en Singapur (número de registro: 201101559W) por la Autoridad Monetaria de Singapur (Monetary Authority of Singapore) de conformidad con la Ley de valores y futuros (*Securities and Futures Act*) (Capítulo 289), que difiere de la legislación australiana.

En Singapur: Publicado por Threadneedle Investments Singapore (Pte.) Limited, 3 Killiney Road, #07-07, Winsland House 1, Singapur 239519, entidad regulada en Singapur por la Autoridad Monetaria de Singapur (Monetary Authority of Singapore) de conformidad con la Ley de valores y futuros (*Securities and Futures Act*) (Capítulo 289). Número de registro: 201101559W. Este material no ha sido revisado en Singapur por la Autoridad Monetaria de Singapur.

En Hong Kong: Publicado por Threadneedle Portfolio Services Hong Kong Limited 天利投資管理香港有限公司. Unit 3004, Two Exchange Square, 8 Connaught Place, Hong Kong, firma autorizada por la Comisión de Valores Mobiliarios y Futuros de Hong Kong («SFC») para desarrollar actividades reguladas incluidas en el epígrafe 1 (CE:AQA779). Sociedad registrada en Hong Kong conforme a la Ordenanza de Sociedades (Capítulo 622) con el n.º 1173058.

En el Reino Unido: Publicado por Threadneedle Asset Management Limited, sociedad registrada en Inglaterra y Gales con el n.º 573204. Domicilio social: Cannon Place, 78 Cannon Street, Londres EC4N 6AG. Autorizada y regulada en el Reino Unido por la Autoridad de Conducta Financiera (FCA).

En el EEE: Publicado por Threadneedle Management Luxembourg S.A. Inscrita en el Registro Mercantil de Luxemburgo (R.C.S.) con el número B 110242, 44, rue de la Vallée, L-2661 Luxemburgo (Gran Ducado de Luxemburgo). Se puede obtener un resumen de los derechos del inversor en inglés en nuestro sitio web.

En Oriente Próximo: Este material lo distribuye Columbia Threadneedle Investments (ME) Limited, sociedad regulada por la Autoridad de Servicios Financieros de Dubái (DFSA).

Para distribuidores: Este documento ha sido concebido para ofrecer a los distribuidores información sobre los productos y servicios del Grupo y no está destinado a su posterior divulgación.

Para clientes institucionales: La información contenida en este documento no constituye asesoramiento financiero alguno, y está dirigida exclusivamente a personas con el conocimiento adecuado en materia de inversión, que satisfagan los criterios normativos para ser considerados Clientes Profesionales o Contrapartes de Mercado; ninguna otra persona deberá actuar sobre la base de esta información.

En Suiza: Threadneedle Asset Management Limited. Sociedad registrada en Inglaterra y Gales con el n.º 573204, Cannon Place, 78 Cannon Street, Londres EC4N 6AG, Reino Unido. Autorizada y regulada en el Reino Unido por la Autoridad de Conducta Financiera (FCA). Publicado por Threadneedle Portfolio Services AG, domicilio social: Claridenstrasse 41, 8002 Zúrich, Suiza. Se puede obtener un resumen de los derechos del inversor en inglés en nuestro sitio web.

Columbia Threadneedle Investments es la marca global del grupo de sociedades Columbia y Threadneedle.

columbiathreadneedle.com

Publicado en 09.21 | Válido hasta 03.22 | J31836 | 3741851