

España da la espalda al petróleo verde

La reticencia de las petroleras frena la implantación de los combustibles alternativos. La ausencia de mercado interior obliga a exportar el 60% de la producción de biocarburantes.

De verdad crees que voy a apoyar el desarrollo de un combustible fabricado por otros y que puede llegar a representar el 10% de mi negocio? ¡Ni que me hubiera vuelto loco!

Esta es la respuesta que el anterior presidente de Repsol, Alfonso Cortina, cuya empresa representa el 56% de la distribución de gasolinas en España, dio al anterior presidente de Ebro Puleva, José Manuel Fernández Norniella, cuando le explicó que la Unión Europea había recomendado diversificar la producción energética ante una previsible crisis energética. Es decir, desarrollar la obtención de biocarburantes mediante productos como el azúcar o el aceite. Una alternativa que reduciría las emisiones de gases contaminantes y aseguraría el suministro energético en un país como España que obtiene el 70% de energía del exterior.

Sin embargo, era evidente que estos planes perjudicaban los intereses de las petroleras, lo que hacía prever la dificultad para desarrollar el llamado petróleo verde. Esto explica que España haya incumplido el objetivo europeo de que los biocarburantes representaran el 2% del consumo de gasolinas en el 2005 - sólo suponen el 0,44%, según los datos proporcionados por la Asociación de Productores de Energías Renovables-. Un desarrollo muy limitado si se tiene en cuenta que las empresas españolas cuentan con tecnología muy avanzada y destinan el 60% de su producción al exterior.

Se podría pensar que las cosas han empezado a cambiar si se tiene en cuenta que el Centro de Desarrollo Tecnológico e Industrial (CDTI) ha destinado una subvención de 22 millones de euros al proyecto Cenit Biodiésel. Está dirigido a 15 empresas españolas - Repsol YPF, Acciona, Biogas Fuel Cell, Bionor, Elcogas, Facet Ibérica, Guascor, Koipesol Semillas, IQ Lasem, Robert Bosch, Sacyr, Industrias Suescum, Técnicas Reunidas, Tiffel y Cooperativa Valparaíso- para que desarrollen la obtención de biocombustibles. Incluso si se tiene en cuenta el acuerdo alcanzado entre Repsol y Acciona para poner en el mercado un millón de toneladas de este producto en el 2010, que les convertirá en uno de los mayores productores del mundo de biocombustibles.

Sin embargo, no es así. En los coches de gasolina es posible utilizar hasta el 15% de bioetanol - una especie de alcohol obtenido a partir de plantas ricas en azúcar (cereales, remolacha, etcétera.) que no emite CO -; pero los consumidores no

2 pueden hacerlo porque no pueden pedir esta mezcla en la gasolinera porque las compañías no la comercializan.

En los vehículos diésel fabricados en los últimos diez años (son el 70%) es posible utilizar el biodiésel puro - procedente de plantas oleaginosas (soja, girasol o colza) y aceites usados- sin necesidad de hacer cambios en el motor, o utilizarlo en mezclas al 10 o al 20% (B10 o B220).

Esta situación es radicalmente distinta a la existente en Suecia, donde iniciativas como la exención en el parking o el peaje a la entrada de las grandes ciudades ha permitido que los automóviles con bioetanol haya aumentado un 60% y haya permitido reducir en un 45% el consumo de hidrocarburos desde 1970.

En Estados Unidos ya circulan millón y medio de automóviles que se alimentan con un 85% de bioetanol y un 15% de gasolina. Una cifra que previsiblemente se incrementará tras las declaraciones realizadas por George Bush anunciando el apoyo a las energías renovables.

Si bien el caso más espectacular es el de Brasil, principal productor mundial de este combustible. La venta de automóviles flexfuel, que funcionan con gasolina, alcohol o cualquier proporción de mezcla de ambos se ha disparado un 73%. De hecho, representa el 22% del combustible utilizado para el transporte, según un informe elaborado por la OCDE. Este país destina ya la mitad de su cosecha de azúcar a la fabricación de bioetanol y su producción representa la mitad del total mundial, y aun precio muy competitivo, ya que se produce a 25 dólares barril, frente a los 50 dólares que cuesta el producido en EE. UU. a partir del maíz.

También Japón ha anunciado su intención de añadir un 3% de alcohol a sus gasolinas y los países con mayor potencial de crecimiento del mundo, India y China, han dicho que fomentarán su consumo para reducir las emisiones de gases contaminantes a la atmósfera.

Estos anuncios han disparado el precio del bioetanol y del azúcar, que en febrero llegó el precio más alto en 24 años - 19,3 céntimos por libra en Nueva York-. No son los únicos aumentos espectaculares. La cotización de Abengoa se ha disparado un 80%, la de Sniace un 36% y la de Ebro Puleva un 10%, frente al 5% del Ibex 35. El motivo fundamental es que son los principales productores de bioetanol. La capacidad de producción se tiene que incrementar un 150% para cumplir el objetivo europeo que el biocombustible represente el 5,7% del consumo en el 2010. Esto supondría crear 40 fábricas similares a la que han construido recientemente Abengoa y Ebro Puleva en Salamanca.

<http://www.lavanguardia.es>

Fecha artículo: lun 22 may 2006 07:15:00 CEST

Cristino Martos, 4
28015 Madrid

Tel 91 540 92 82 Fax 91 548 28 10
comfia@comfia.ccoo.es