

									
<a href="#">áreas de trabajo</a>	<a href="#">artículos</a>	<a href="#">sala de prensa</a>	<a href="#">publicaciones</a>	<a href="#">colabora con nosotros</a>	<a href="#">agenda</a>	<a href="#">indicadores ambientales</a>	<a href="#">conócenos</a>	<a href="#">documentos</a>	
viernes, 12 de mayo de 2006								<input type="text"/>	<input type="button" value="buscar"/>

■ ■ ■ [inicio](#) : [especiales](#) : [biocarburantes](#) : [opinión](#)

## Especial biocarburantes

### Opinión:



**Pablo Eugui**

*Vicepresidente de la Asociación de Productores de Energías Renovables (APPA) y Presidente de su Sección de Biocarburantes*

### OBLIGACIÓN DE BIOCARBURANTES

Los productores de energías renovables, y, más concretamente, los productores de biocarburantes, solicitamos que se incorpore a la regulación vigente la llamada 'obligación de biocarburantes', esto es, queremos que se establezca un sistema mediante el cual las empresas suministradoras de productos petrolíferos deban incorporar un determinado porcentaje de biocarburantes en relación al conjunto de combustibles fósiles que ponen en el mercado. Dicho en términos más coloquiales, queremos que las petroleras estén obligadas a poner los biocarburantes a disposición del consumidor en las gasolineras. Porque hoy no ocurre así.

El año pasado, los biocarburantes sólo cubrieron el 0,44% de la demanda nacional, y según el Plan de Energías Renovables 2005-2010, aprobado por el Consejo de Ministros el pasado mes de agosto, en 2010 los biocarburantes deberían cubrir el 5,83% del mercado. Esto quiere decir que debemos multiplicar por 16 nuestro consumo en los próximos cuatro años para cumplir el objetivo.

Las fuertes inversiones que se están anunciando en el sector de los carburantes limpios parecen garantizar que capacidad productiva no nos va a faltar para conseguirlo, pero hay otros problemas añadidos, como la exportación, puesto que nuestras empresas venden en el extranjero el 60% del biodiésel y el 26% del bioetanol que producimos en España.

Como el objetivo de 2010 es de consumo y no de producción, la Administración debe potenciar el consumo interno, no ya divulgando sus ventajas entre la población, sino eliminando las barreras que los biocarburantes se encuentran desde que se producen hasta que llegan a los depósitos de los vehículos.

#### Logística y distribución

Un punto neurálgico es la adaptación de las estructuras de almacenamiento y distribución de la Compañía Logística de Hidrocarburos (CLH), que no tienen en cuenta alguna de las características de los carburantes verdes y dificulta con ello su expansión. La eliminación de la gasolina 95 todavía ofrece la oportunidad de aprovechar las instalaciones destinadas a ella para los biocarburantes, pero exige una actuación rápida y decidida.

Por otro lado, en contra de todas las evidencias puestas de manifiesto por la Agencia Internacional de la Energía y el Ciemat, entre otros organismos e instituciones, las petroleras se niegan a comercializar bioetanol mezclado directamente con gasolina alegando impedimentos técnicos inexistentes.

Esta negativa injustificable –que quizá responda a que exportamos gasolina e importamos gasóleo– está lastrando el desarrollo de una fuente de energía renovable en la que España es el primer productor de Europa y en la que deberíamos incrementar la ventaja, habida cuenta del éxito internacional de nuestra tecnología.

#### Parque de vehículos

También resulta como mínimo chocante que haya fabricantes de vehículos que, para un mismo modelo, acepten biocarburantes en Alemania y no en España, cuando los biocarburantes son los mismos en los dos países, puesto que los germanos son nuestros principales compradores. ¿Será que los alemanes tratan mejor a los coches que los españoles? ¿Será que el fabricante tiene coches de primera y de segunda?

A los productores de biocarburantes nos parece alucinante ver pegatinas del tipo "no biodiésel" en los vehículos expuestos en los concesionarios, cuando absolutamente todos los motores diésel a la venta desde hace más de una década admiten biodiésel incluso en estado puro; es más, originalmente, el motor diésel se fabricó para que trabajase con aceite de cacahuete.

En cualquier caso, el daño que se hace a la imagen pública de los biocarburantes con este tipo de prácticas es inaceptable.

#### Obligación de biocarburantes

Volviendo al principio, desde APPA estamos demandando la instauración de la 'obligación de biocarburantes' como una medida que dinamizaría el mercado, abriría las infraestructuras de CLH y borraría la desconfianza de los fabricantes de vehículos mal informados. Con ella se podría encarar con más seguridad el objetivo de 2010 y el futuro, en el que la Unión Europea (UE) ya baraja fijar como meta alcanzar el 8% del mercado comunitario de carburantes en 2015, pudiendo llegar al 25% en 2030.

La propia Comisión Europea apoya que los países miembros incorporen la 'obligación de biocarburantes', puesto que éstos son sustitutivos directos del petróleo y son una de sus máximas prioridades energéticas. En el resto de la UE ya han incorporado la 'obligación de biocarburantes' Francia y Austria, lo hace este año Eslovenia, el que viene la República Checa y Holanda, y el Reino Unido y Alemania han anunciado que las van a adoptar. En España estamos deseando escucharlo.

[Regresar al especial](#)

 [enviar](#)

 [imprimir](#)