

La hoja de ruta de los carburantes

con demasiada frecuencia, los que deciden los distintos marcos regulatorios de las actividades económicas marcan unas directrices concretas

el camino a seguir es mejorar la sostenibilidad de los biocarburantes. Pero es necesario que este objetivo tenga en cuenta las posibilidades reales de modo de proceder es absolutamente

por exigir lo imposible a los biocarburantes, mientras se acepta con total normalidad la insostenibilidad parece

to europeo o los Estados miembros de la industria. Por ello, la propuesta Comité de Industria de excluir, de

que el objetivo de los carburantes no es.

Confiamos que el planario del inapropiado, ya que empresarios e inversores adoptan sus decisiones en base a unas premisas que deben ser respetadas. La confianza en la estabilidad de las reglas de juego es una regla fundamental en el nacimiento y desarrollo de cualquier actividad económica.

Esto viene a colación de un conjunto de propuestas sobre los biocarburantes que el Comité de Industria del Parlamento Europeo aprobó el pasado 11 de septiembre en relación a la Directiva de Energías Renovables, que no sólo suponen un cambio sustancial sobre decisiones anteriores sino que, de no corregirse, ponen en serio riesgo al sector europeo y español.

Así, resulta muy difícil de entender que el citado Comité proponga un objetivo de carburantes renovables del 5% para 2015 cuando la Directiva 2003/30/CE de fomento de los biocarburantes, ya incorporada al derecho de los Estados miembros, fijó un objetivo del 5,75% para 2010. De este modo, España, basándose en lo estipulado en la Unión Europea en el 2003, estableció por Ley el año pasado un objetivo obligatorio del 5,83% para 2010. Para cumplir con este objetivo, la industria española de biocarburantes ha invertido varios centenares de millones de euros en cerca de 30 plantas productivas a las que se sumarán otras nuevas en fase de construcción.

Por otra parte, dicho Comité parlamentario también propuso que dos quintas partes del objetivo de 10% de carburantes renovables en 2020, así como una quinta parte del objetivo del 5% que proponen para el 2015, deban ser cumplidas con biocarburantes de segunda generación o hidrógeno y electricidad de origen renovables. Esto supone otro cambio sustancial sobre las pautas establecidas en la Directiva del 2003, ya que se mezclan en un mismo paquete tecnologías absolutamente distintas que, además, tienen grados de desarrollo comercial y potencial muy desiguales.

El sector está de acuerdo en que

es excesivamente ambiciosa y acelerada en el tiempo.

Es bien conocido que APPA Biocarburantes, al igual que la patronal europea del sector, ha manifestado en reiteradas ocasiones su apoyo decidido a los biocarburantes de segunda generación. Pero para conseguir este objetivo es imprescindible destinar fuertes inversiones a I+D que, necesariamente,

Parlamento de Europa, una reducción de emisiones del 45%, que pasa a un 60% en 2015, que, poco tiempo después, se ven alteradas, a veces de modo sustancial. En cambio, los efectos de las propuestas de la Comisión de Industria y sean consecuentes con la "hoja de ruta" elaborada por ellos mismos con anterioridad.

Mientras se intenta dibujar un horizonte viable y claro para los biocarburantes y otros combustibles renovables con vista a 2020, el presente en España pasa por la entrada en vigor el próximo 1 de enero de 2009



La industria española está preparada para satisfacer la demanda y comprometida tanto con la calidad como con la sostenibilidad del producto

tienen que provenir de los ingresos generados por los biocarburantes de primera generación. Dicho de otro modo, los de primera generación tendrán que convivir juntos con los de segunda generación. No hay otro camino.

Llegados a este punto, conviene recordar que uno de los ejes centrales de la actual política energética y ambiental es el de ir reemplazando, de modo progresivo y ordenado, el uso de carburantes fósiles en el transporte. Y ello tanto por motivos económicos como medioambientales.

Si éste es el objetivo a conseguir, no se entiende el empeño de algunos

de la obligación de biocarburantes — aprobado el pasado 14 de octubre y que desde esta asociación valoramos muy positivamente. La industria española está preparada para satisfacer la demanda y comprometida tanto con la calidad como con la sostenibilidad del producto. Es necesario que los fabricantes de automóviles nos acompañen en este proceso de manera proactiva para asegurar que los ciudadanos y consumidores disponen en el mercado de vehículos perfectamente garantizados para funcionar con estos nuevos carburantes renovables.



MANUEL BUSTOS
Director de APPA
Biocarburantes