

Biocarburantes, realidades y falacias



VISIÓN PERSONAL

Roderic Miralles i Rull

A pesar de los numerosos informes y estudios que últimamente han venido desmintiendo categóricamente las diversas falacias vertidas en contra de los biocarburantes, algunas de ellas siguen sorprendentemente difundándose, sin reparar en que la realidad y la ciencia las ha dejado ya fuera de juego. Este es el caso de algunas de las consideraciones realizadas por Gunter Pauli en un reciente artículo titulado "Biorefinerías que producen alimentos y carburantes".

Así, se afirma que los países en vías de desarrollo suministran el 50% de la demanda global de biocarburantes, cuando lo cierto es que la mayor parte de la demanda global de biocarburantes se cubre con materias primas de los países desarrollados. Por ejemplo, la demanda mundial de bioetanol, que es cerca de cinco veces superior a la de biodiésel, procede en casi un 70% de los países desarrollados (EEUU, la UE, Canadá y Australia), que la cubren, fundamentalmente, con producción y materias primas autóctonas (maíz, trigo, cebada y otros cereales).

Igualmente, se suele señalar, también erróneamente, que no existen tierras agrícolas suficientes para cubrir la futura demanda de biocarburantes de la UE. En este caso se ignora, desde luego, el hecho de que la Unión Europea tiene previsto cumplir con su objetivo de uso del 10% de biocarburantes en 2020 sin variar el área de tierras dedicadas, en la actualidad, al cultivo de cereales y semillas oleaginosas, y satisfaciendo las necesidades de alimentación y el actual volumen de exportación de cereales.

Se debe tener en cuenta también que el rendimiento agrícola continuará aumentando a un ritmo medio anual del 1% (cereales) y del 2% (semillas oleaginosas), tanto en la Unión Europea como en Estados Unidos. Es por eso que los objetivos de Estados Unidos de sustituir en 2022 entre el 25% y el 30% del consumo de gasolina por bioetanol no aumentará el volumen de tierras cultivables. Es más, el 50% del bioetanol procedería de biomasa celulósica (residuo vegetal, forestal y residuos urbanos), materia prima que no se usa en alimentación y que sería la base de la futura producción de bioetanol de segunda generación.

Las frecuentes alusiones que el citado artículo realiza a las biorefinerías como generadoras de alimentos, combustibles y plásticos a partir de algas, almidón de maíz y aceites vegetales generan confusión, ya que se mezclan conceptos, tecnologías y materiales de características distintas y difícilmente equiparables. En la actualidad, ya existen plantas piloto en EEUU y en la UE que están produciendo bioetanol de segunda generación y diésel mediante la gasificación de biomasa.

En particular, debe resaltarse, en España, la reciente puesta en marcha por Abengoa Bioenergía de la mayor planta piloto del mundo de producción de bioetanol celulósico. Esta planta piloto se integra en una planta convencional de Salamanca que produce bioetanol a partir de grano de cereal y se aprovechan sinergias de localización, servicios y logística, y se comparten recursos económicos y recursos humanos.

Aunque la conversión de algas en biocombustibles (biodiésel o bioetanol) suscita últimamente mucho entusiasmo, es un proceso en estado muy embrionario, que exigirá algunos años para que madure.

La innovación tecnológica es, por lo tanto, una parte intrínseca del proceso de producción de biocarburantes. El desarrollo de los llamados biocarburantes de segunda generación y de más complejas biorefinerías no sería posible sin partir de las tecnologías productivas actualmente presentes, que ya han demostrado su sostenibilidad medioambiental y su encaje agrícola y alimentario. Seguir defendiendo lo contrario carece ya de todo fundamento y credibilidad.

Presidente APPA Biocarburantes

La conversión de algas en combustible suscita entusiasmo, pero es un proceso en estado embrionario