



## La verdad de la energía verde en España

Por Ángel Rico \*

En la mañana de hoy (*11 de mayo*) varias llamadas me indicaron que habría que leer un reportaje ubicado en la sección de Sociedad del diario El País. Me extrañó que un reportaje titulado “Frenazo al Biocarburante” apareciese en la sección de Sociedad del mencionado diario.

Tras la primera lectura de este reportaje de Sociedad, la primera impresión fue la de estar leyendo un querer y no saber, sobre los biocarburantes, de los publicados a principios de los años noventa, donde en una sucesión de cortar y pegar, la autora de temas de sociedad concluye que “el futuro de las energías renovables está en el vehículo eléctrico”.

Obviamente, si me permito dedicar un poco de mi tiempo a rebatir un reportaje de sociedad de El País, es porque estoy totalmente en desacuerdo con las conclusiones del mismo, por las cuestiones que, si me lo permiten, voy a indicar a continuación:

Hay que considerar que **España** presenta un preocupante cuadro crónico en materia energética, que reviste una gravedad cuyos matices no han sido captados aún por nuestra sociedad.

**Primero.**- Los responsable de la Unión Europea llegaron al acuerdo de adoptar el paquete de energía y clima (*el conocido como “20-20-20”*). Es decir, en el año 2020, el 20% de la energía deberá ser renovable, disminuyendo un 20% la aportación de CO2 a la atmósfera.

**Segundo.**- El transporte reviste una importancia particular, ya que es responsable de más de 30 % del consumo final de **energía**. En España el 94% de todo el transporte interior se hace por carretera.

**Tercero.**- El sector del transporte consume un 30% de toda la **energía** utilizada en el mundo. Esta cifra se eleva en la Unión Europea al 32% y en España al 38%. La principal fuente de **energía** para el sector del transporte es el carburante de origen fósil (*derivado del petróleo, que España debe importar*) que supone el 98% del combustible total utilizado. Más tarde o más temprano, la escasez de petróleo está asegurada, por lo que encontrar y desarrollar soluciones alternativas es una necesidad estratégica.

**Cuarto.-** ¿Se imaginan ustedes un transporte por carretera en España con camiones eléctricos? Yo tampoco.

**Quinto.-** Entonces ¿Qué alternativa queda en España para ahorrar energía fósil?. Evidentemente solo el Biodiésel.

**Sexto.-** En una interesantísima jornada de estudio sobre el Transporte por Carretera y el uso de Biodiésel “B100” (*A la que fueron invitados los redactores de economía de El País*) se llegó a la conclusión, de que los camiones actuales pueden utilizar indistintamente gasóleo tradicional y biodiésel “B100” en su actividad diaria.

**Séptimo.-** El precio conseguido por la Agrupación Nacional de Transportes – Plataforma, para el “B100” que utilizarán sus socios estará 25 céntimos por debajo del menor precio del gasóleo en cada momento.

**Octavo.-** Y ¿de donde se obtendrá la materia prima necesaria? Entre otras alternativas, en la agricultura de secano de la Península Ibérica. Los datos que se han venido controlando en las tres últimas campañas han demostrado que el cultivo de “*colza para biodiesel*” resulta rentable y agrónomicamente aceptable. La **colza** es perfecta para una rotación de cultivos en terrenos de secano, mejorando la producción del cereal que se vuelva a sembrar al año siguiente. Es decir, en un periodo de cinco años, donde se cultiven tres años la **colza** y dos el **cereal**, puede afirmarse que las producciones medias de la **colza** y el **cereal** son aceptables. Estos mismos datos nos han demostrado que la producción de **cereal**, obtenida tras un cultivo de **colza**, ha sido un quince por ciento superior a las producciones obtenidas en ese terreno antes de iniciar la rotación de cultivos (*colza-cebada-colza*).

Los **cultivos energéticos**, susceptibles de producir **biodiésel** pueden conseguir el arraigo de la población con el territorio rural. Toda vez que potenciarían la creación de pequeñas empresas de servicios, relacionados con el proceso de cultivo, recolección, extracción y comercialización del aceite vegetal para la producción de **biodiésel**. El subproducto, de esta planificación de cultivos energéticos, son proteínas necesarias para la alimentación de la cabaña ganadera nacional.

La diversificación de cultivos es una baza que debe ser utilizada tanto desde el punto de vista agronómico como de rentabilidad. La “**colza**” y la “**soja**” (*en su caso*) están ahí a la espera de que los agricultores con esperanza de futuro empiecen a utilizarla.

En la **Seguridad Alimentaria** y en la **Suficiencia Energética** estará dedicada la política de la **Unión Europea** en los próximos años. Los agricultores de la **Península Ibérica** tienen un notable protagonismo en esos retos. La conjugación de alimentación (*humana y animal*) con la producción energética tiene notables beneficios para el sector rural.

**Y final.-** Esta es la realidad de los biocarburantes en el momento actual. Cuando se dice en el reportaje referenciado que “los Gobiernos apuestan por el coche eléctrico”, es sencillamente una falsedad. ¿Qué gobiernos? (*en plural*). En la Unión Europea muy pocos, casi ninguno.

Y la otra afirmación del reportaje de El País, “El sueño de una gasolina – verde- se esfuma”, también es incierta.

España tiene un reto energético que hay que afrontar, donde: “**la seguridad de abastecimiento**”, “**la dependencia exterior**”, “**la competitividad económica**”, “**el medio ambiente**” y “**la aceptación social**”, deben ser tenidas en consideración y conviene reconocer que **no existe ninguna fuente energética capaz de solucionar estos cinco aspectos al mismo tiempo** (*Salvo el Biodiésel, obtenido en España mediante cultivos energéticos en secano, que puede dar respuesta a los cinco aspectos señalados*).

**\* Es Presidente del Grupo de Empresas Agrarias de Castilla-La Mancha (GEA) y Coordinador de la I Jornada Nacional de Transportes y el consumo de Biodiésel “B100”.**