

**Ponencia de D. José Belmonte Menchón – Presidente de Agrupación Nacional de Transporte Plataforma en JORNADA DE USO DE BIOCARBURANTES
Almería – 10 de Marzo de 2011**

Preámbulo:

Considerando que la **Unión Europea** ya ha dado una respuesta contundente, en forma de política integrada de energía y cambio climático, de **compromiso para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en un 20 % como mínimo de aquí a 2020** y de promesa para llevar la iniciativa en las negociaciones internacionales destinadas a establecer objetivos aún más ambiciosos. **En el Transporte por Carretera exclusivamente el biodiesel es la solución posible a corto y medio plazo.**

Los líderes de la UE han decidido lo siguiente:

- * ahorrar el 20 % de consumo de **energía** previsto para 2020, a través de la mejora de la eficiencia energética;
- * aumentar hasta el 20 % la cuota de **energía** renovable en el consumo global de **energía**, es decir, prácticamente triplicar el nivel actual de aquí a 2020;
- * incrementar diez veces —hasta el 10 % como mínimo— la cuota correspondiente a los biocombustibles en el consumo global de gasolina y gasoil de aquí a 2020, siempre y cuando los biocombustibles de «segunda generación» sostenibles, procedentes de cosechas no alimentarias, estén disponibles en el mercado;
- * mejorar la integración de la política energética de la **UE** con otras políticas, no solo la medioambiental, sino también la comercial, la agraria y la de investigación.

La diversificación energética

El incremento de la seguridad del suministro consiste en no depender de una única forma de **energía** ni de un puñado de países proveedores que no forman parte de la **UE**. **Se trata de producir más energía en el seno de la UE** y, cuando sea necesario, asegurarse el suministro procedente de otras regiones estables del mundo. Se trata,

además, de llegar a un acuerdo para compartir las existencias en épocas de crisis, ya que el nivel de dependencia de las importaciones en la UE varía considerablemente de un país a otro.

Alrededor del 80 % de la **energía** que consume la UE procede de combustibles fósiles —petróleo, gas natural y carbón—, todos ellos importantes fuentes de emisión de **CO2**. La tecnología está ayudando a reducir dichas emisiones y, antes de que finalice la próxima década aproximadamente, la tecnología «limpia» del carbón debería estar operativa. No obstante, **el combustible fósil es un recurso finito y, hacia mediados del presente siglo, su nivel de agotamiento estará muy avanzado**. Reducir el uso de combustibles fósiles contribuye, por tanto, a aumentar la seguridad energética de la UE y a **frenar el cambio climático**.

Una nueva función para la agricultura

En la actualidad, en el transporte, los biocombustibles procedentes de cultivos agrícolas son los únicos sustitutos de la gasolina y el gasoil disponibles a gran escala. El fomento del uso de biocombustibles ayuda a reducir las emisiones y permite disponer de una mayor variedad de combustibles. **El biodiesel puede proceder de diversos cultivos existentes en la UE, como la colza y soja en cultivos de secano**. También pueden ser importados de terceros países. La UE, en general y, **España** en particular, disponen de suficiente potencial agrícola para producir **biodiesel**. En un futuro próximo, estos procederán de una variedad mucho mayor de productos agrícolas y forestales, así como de residuos orgánicos, y no solo de cultivos que también se destinan a la alimentación humana y animal.

Los países de la UE acordaron en primer lugar un objetivo indicativo del 20 % de suministro energético procedente de fuentes renovables para 2020. Para lograrlo, se adoptaron nuevas leyes que establecían objetivos nacionales en materia de electricidad renovable y **biodiesel** en el transporte, a fin de impulsar el nivel de la **energía renovable** en los estados miembros. Además, se animó al sector privado a realizar las inversiones necesarias.

El posible crecimiento del **biodiesel** en el transporte (**B-100**) dotará a este sector en rápida expansión de los medios para disminuir sus emisiones de **CO2**.

Un comportamiento inteligente en materia de energía

La manera más sencilla de aumentar la seguridad del suministro y ayudar a combatir el **cambio climático** es disminuir la demanda de **energía**, lo que significa utilizarla de manera más eficiente para que su desaprovechamiento sea menor. Esto se puede

conseguir bien mediante el uso de tecnologías que ahorren **energía**, bien modificando nuestro comportamiento, o combinando ambas posibilidades. Por encima de todo, ahorrar **energía** también es importante desde el punto de vista económico: el objetivo de la UE de utilizar de aquí a 2020 un 20 % menos de la **energía** que se utilizaría si no se tomaran medidas reducirá en 100 000 millones de euros el gasto anual.

El transporte de mercancías por carretera

Este sector reviste una importancia particular, ya que es responsable de más de 30 % del consumo final de **energía**. Las medidas son mayoritariamente de carácter no técnico e incluyen el fomento de la creación de infraestructuras de nuevo tipo y, por lo tanto, la promoción de la intermodalidad. En España el 94% de todo el transporte interior se hace por carretera.

El **transporte** es un ámbito que ofrece un enorme potencial de eficiencia energética sin explotar, por lo que la UE está trabajando con los sectores del automóvil y el combustible para que esto cambie y reducir las emisiones de **CO₂** procedentes de los vehículos de transporte por carretera. 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.

1º.- Considerando, que bajo esos principios filosófico-económicos, los transportistas españoles necesitarían, para su consumo, la mayoría, o todas, las hectáreas de cultivo de colza disponibles al año, lo que cubriría la totalidad de la demanda e incluso podría negociarse la exportación de excedentes.

2º.- Considerando, que cultivar como mínimo, 180.000 hectáreas supondrá la generación de un importante número de empleos directos e indirectos. Además de fijar la población rural al territorio, sería un importante apoyo a la disminución del **C02** nacional. Y se colaboraría en garantizar la seguridad energética nacional, con el consiguiente ahorro de las divisas que se utilizan para el pago del petróleo fósil.

3º.- Considerando, que en un momento de crisis económica no es entendible, por parte de la sociedad, que existan miles de hectáreas en el territorio nacional que cada año se dejan de “barbecho” en vez de dedicarse al cultivo de Colza en secano. **Alternativa que es posible en una rotación de cultivo “cereal-colza-cereal”.**

4º.- Considerando, que más temprano que tarde habrá que afrontar esa realidad es por lo que creemos que es importante que se planifique una hoja de ruta general por el partido político que será encargado de gobernar próximamente.

A tal fin, es necesario iniciar (*lo antes posible*) un plan que implique al sector Agrario y al sector del Transporte por Carretera, junto con el sector industrial para producir la energía renovable que se necesita en España.

Para no dar pasos en falso o equivocados, se necesita realizar una reunión con responsables del **Gobierno y Partido Popular** de las comisiones de **“Industria”, “Energía”, “Agricultura”, “Medio Ambiente”, “Hacienda” y “Transportes”**.

Habría que planificar qué hacer en las comunidades de: Madrid, Castilla-La Mancha, Andalucía y Castilla y León.

Pero consideramos que no hay que esperar a ganar los gobiernos en Castilla-La Mancha y Andalucía, (entre otras) para empezar a planificar alternativas socio económicas en estas comunidades. Sino que, de acuerdo con la sociedad civil, se puede empezar a lanzar mensajes de futuro para generar confianza en los sectores mencionados.

No hay que olvidar, que la reforma de la PAC supondrá que las ayudas que recibían los agricultores en el pasado, desaparecerán. Puesto que las recibirán los agricultores de los países del Este. Por ello, sería bueno que se fuese “mentalizando” a los que tengan otras alternativas, para que vayan iniciándose es los nuevos cultivos.

Y por otra parte, el sector del Transporte por Carretera necesita de forma urgente un combustible más barato. Solo la existencia de suficiente biodiesel “B100” en el mercado nacional, puede conseguir ese objetivo.

En España hay fábricas de biodiesel suficientes para satisfacer las necesidades a corto y medio plazo. Fábricas que están cerradas por no disponer de seguridad en el abastecimiento.

Con el desarrollo de la estrategia de información y motivación entre los sectores implicados, se puede conseguir dinamizar la economía, al tiempo que se lucha a favor del medio ambiente y la disminución de CO2.



José Belmonte Menchón

Almería, 10/03/2011

4