

ENERGÍA LIMPIA PARA EL TRANSPORTE

El pasado 2 de julio se publicó en el Boletín Oficial del Estado, la Ley 12/2007, por la que se modifica la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del Sector de Hidrocarburos, con el fin de adaptarla a lo dispuesto en la Directiva 2003/55/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de junio de 2003, sobre normas comunes para el mercado interior del gas natural.

Además de al Gas Natural (GN), esta modificación legal afecta a los biocarburantes, sobre los que se establecen los porcentajes obligatorios mínimos de mezcla con los carburantes convencionales, si bien en los próximos meses deberá aprobarse la norma que regule el mecanismo de fomento de la incorporación de biocarburantes para poder cumplir con los objetivos obligatorios para los años 2009 y 2010.

En dicha Ley se establecen los siguientes objetivos anuales de biocarburantes y otros combustibles renovables con fines de transporte, que expresan contenidos energéticos mínimos en relación al de gasolinas y gasóleos producido a partir de petróleo (originado a partir de materiales fósiles, es decir, no renovables)

| Contenido de Biocarburantes | 2008 | 2009 | 2010 |
|-----------------------------|------|------|-------|
| | 1,9% | 3,4% | 5,83% |

El objetivo anual que se fija para el año 2008 tendrá carácter indicativo, mientras que los objetivos establecidos para 2009 y 2010 serán obligatorios.

Para conseguir los objetivos previstos del Plan de Energías Renovables (PER) y de la Ley anteriormente citada hay que considerar muchas variables, entre las que ocupan un lugar preferente la resistencia de los operadores petrolíferos.

Los Estado Miembros de la UE, y en especial España, no deben "plegarse" a las continuas resistencias de los operadores petrolíferos a comercializar biocarburantes en España. Estos operadores siguen siendo el único sector empresarial que no impulsan este tipo de combustibles, argumentando tanto razones económicas, medioambientales y tecnológicas, fácilmente rebatidas tanto en sus argumentos como en su veracidad. Al analizar con profundidad sus tesis se puede vislumbrar una pérdida de su abusivo poder empresarial en el sector de los combustibles para el transporte y no una verdadera y rigurosa sensibilización medioambiental, social y económica avalada y contrastada desde hace años en todos los ámbitos académicos, empresariales y políticos de ámbito internacional donde se evidencia que los biocarburantes, son, hoy en día, la solución más sostenible para la mitigación y adaptación del cambio climático. Pero es precisamente la agricultura sostenible la que con sus cultivos, sea hortícolas, maíz o cereal, sean los bosques o dehesas constituye el mejor instrumento de lucha contra el efecto invernadero pues estos cultivos actúan como sumidero de CO₂ y por lo tanto mejoran nuestra atmósfera, además de ser la materia prima para la producción de estos carburantes limpios para el transporte

Esperemos que la norma, anteriormente mencionada, que debe aprobarse en este año, no se modifique por la resistencia de los operadores petrolíferos. 

Carlos Mesa López
ICAM