

**Marcos Basante**

Presidente de la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC)

## Ecocombustibles: realidad ¿para cuándo?

**M**arty McFly pudo viajar en el tiempo en *Regreso al futuro* gracias a monedas de plátano y un poco de cerveza con las que el excéntrico científico *Doc* consigue hacer funcionar el mítico DMC DeLorean. Casi 40 años después de esta película, los ecocombustibles han abandonado la ciencia ficción para erigirse en una alternativa realista, inclusiva e inmediata para descarbonizar el transporte; no solo el protagonizado por turismos, sino también aquel realizado por camiones, barcos y aviones.

Los ecocombustibles se producen a partir de dióxido de carbono previamente capturado de la atmósfera -o de procesos industriales que producen CO<sub>2</sub> antes de que llegue a difundirse en ella-. Si la captura corre a cargo de seres vivos, como las plantas, cuyo natural desarrollo se basa en capturar CO<sub>2</sub>, tenemos biocombustibles; pero también se puede realizar esa captura artificialmente, en cuyo caso estaremos ante combustibles sintéticos para cuya producción también se utiliza hidrógeno renovable.

Los primeros, pues, pueden producirse bien a partir de cosechas de vegetales directamente plantados con ese fin (separando la componente alimenticia, por un lado, y los elementos ricos en carbono, por otro) o bien de residuos orgánicos.

En línea con los objetivos de neutralidad en emisiones de CO<sub>2</sub> que Bruselas tiene fijados, la contribución neta de estos productos al entrar en combustión dentro de los motores es nula -en el caso de algunos biocombustibles puede incluso resultar negativa- pero, además, a nadie se le escapará el enorme potencial que suponen en el campo de la economía circular, la lucha contra la despoblación rural y, por supuesto, la potenciación de nuestra independencia energética.

Según la normativa española, estos combustibles ecológicos deben representar el 10% del carburante con el que repostamos nuestros vehículos en las estaciones de servicio. Cada punto porcentual de estos ecocombustibles añadidos a la gasolina o gasoil (bioetanol y biodiésel) reduce la emisión de 800.000



toneladas de CO2 en España. Una cifra nada despreciable que nos da una idea de su enorme potencial como energía limpia. Sin embargo, ni nuestro Gobierno ni la Comisión Europea, que ha marcado para 2030 una cuota mínima de eco-combustibles del 14%, mueven ficha para establecer un marco regulatorio y medidas de incentivo para impulsarlos. Si queremos alcanzar los retos climáticos marcados por la UE en el transporte de mercancías y viajeros por carretera -por no mencionar, por ejemplo, el sector aéreo- no solo se necesita una tecnología adecuada, sino también una política coherente. Una política que dé un empujón a esta fuente de energía. Esto es precisamente lo que demanda la Plataforma para la Promoción de los Ecocombustibles, que representa a más de 348.000 empresas.

Los ecocombustibles son compatibles con el actual parque de vehículos -pueden usarse en los motores de combustión convencionales- y con los sistemas de suministro vigentes (gasolineras o camiones cisterna) y su producción y distribución se puede llevar a cabo utilizando instalaciones industriales ya existentes como las refinerías. Además, aumentan la independencia energética de España y Europa porque para producirlos se usan materias primas autóctonas, a diferencia del petróleo o los minerales que se requieren para la fabricación de baterías. Estos combustibles *verdes* también generan grandes oportunidades de creación de empleo y riqueza industrial y su papel puede ser crucial para el impulso económico de la España vaciada.



■

**Si queremos alcanzar los retos climáticos, no solo se necesita una tecnología adecuada, también una política coherente**

■

La UE ya le ha redoblado los deberes al transporte pesado en su iniciativa reciente *FitFor55*: reducir sus emisiones de CO2 un 15% para 2025 y un 30% para 2030, en comparación con los niveles registrados en 2019. Un objetivo inalcanzable si los 27 continúan instalados en el discurso maniqueo de la electromovilidad.

Las administraciones -europea y nacional- deben respetar el principio de neutralidad tecnológica y contemplar un *mix* de soluciones energéticas. Dentro de este abanico de alternativas viables para que nuestro sector pueda dejar atrás los combustibles fósiles -el 96% de nuestros camiones se mueve gracias al diésel- solo se vislumbra, a día de hoy, el gas natural y los ecocombustibles.

Parece que ni la UE ni el Ejecutivo español se han percatado aún de que la electricidad y el hidrógeno son inviables para las empresas de transporte pesado de larga distancia. Un sector estratégico para nuestra economía, tanto en el ámbito doméstico como internacional, e imprescindible para abastecer tanto a la población como a casi todos los sectores económicos, máxime en un país como el nuestro donde el 95% del movimiento terrestre de nuestras mercancías y el 75% de las exportaciones a Europa se realiza por carretera.

Una docena de autobuses de la flota de Bilbobus circulan desde el pasado verano por las calles de Bilbao alimentados con HVO, un biocombustible avanzado; y desde finales del año pasado, todos los aviones que despegan del Aeropuerto de Sevilla están propulsados con biocombustible elaborado a partir de huesos de aceituna y subproductos de la industria aceitera. Ecocombustibles que han llegado hasta el campeonato francés de Fórmula 4, que se ha convertido en la primera competición de monoplazas en usar 100% biocombustible avanzado.

Los ecocombustibles son una opción de sentido común en este camino hacia la descarbonización de sectores difícilmente electrificables. Estamos en condiciones de que para 2050, o incluso antes, cada litro de combustible que salga de las refinerías sea cero emisiones. Pero las Administraciones deben dejar de mirar para otro lado y proveer a esta alternativa de las mismas oportunidades de desarrollo que la electricidad y el hidrógeno. Aún estamos a tiempo.