



Ramón Valdivia

Vicepresidente ejecutivo de la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC)

Autonomía energética para proteger nuestra prosperidad

Hay dos formas de afrontar una crisis: reaccionar a la carrera cuando ya ha estallado o anticiparse durante años para que, cuando llegue, no sorprenda a un país en vilo. Europa –y España con ella– ha optado con demasiada frecuencia por lo primero. Después, se nos invita a asumir la vulnerabilidad energética como si fuera un hecho inevitable, casi natural. Pero no lo es. Es, ante todo, el resultado de decisiones políticas.

Ucrania fue un aviso. La escalada en Irán y el simple hecho de que una ruta como el Estrecho de Ormuz pueda cerrarse o encarecer el crudo de golpe es otro recordatorio. Lo preocupante no es que existan riesgos geopolíticos; eso ha sido así siempre. Lo preocupante es que sigamos actuando como si “nadie pudiera imaginarlo”, cuando precisamente gobernar consiste en imaginar escenarios plausibles y preparar al país para resistirlos.

En Bruselas y en Madrid y en demasiadas capitales se ha legislado durante una década como si la transición energética fuera, ante todo, un ejercicio de virtud regulatoria alrededor del CO2. Se han multiplicado calendarios, prohibiciones, etiquetas y anuncios grandilocuentes. Pero se ha dejado para “más adelante” lo esencial: la seguridad de suministro y la competitividad, es decir, aquello que sostiene nuestro modo de vida, nuestra industria y el empleo.

Y cuando hablamos de seguridad de suministro no hablamos de teoría. Hablamos de camiones. Porque sin transporte profesional por carretera no hay abastecimiento, no hay exportación, no hay fábricas funcionando ni supermercados llenos. Cuando falta el combustible, no es que “se detengan los camiones”; se detiene el país entero. Se interrumpe el suministro a los hogares, a las tiendas, a las industrias, a las granjas y a los hospitales. El transporte por carretera no es un sector más, es el “sistema circulatorio” de la economía. Deberíamos haber trabajado con anticipación para mitigar el impacto de una situación como la actual –o incluso de un escenario más grave, como un corte de suministro–, por-



Movilidad y Transporte

elEconomista.es

que cuando falla la energía no se resiente solo una cuenta de resultados; lo que se quiebra es la normalidad misma de la vida cotidiana.

Lo más frustrante es que existía –y sigue existiendo– una vía realista para reducir esta exposición sin esperar a soluciones milagrosas: impulsar de verdad la producción local de combustibles renovables, compatibles con los motores y las infraestructuras ya existentes. En España, por ejemplo, el HVO permite sustituir en gran medida los combustibles fósiles sin necesidad de modificar ni los motores ni las redes de distribución.

Contamos, además, con materias primas propias -residuos y producciones agrícolas, forestales, ganaderas y urbanas- y con una capacidad industrial nada desdeñable: 19 plantas de biodiésel, siete de hidrobiodiésel y cuatro de bioetanol. Sin embargo, en 2022 su utilización apenas alcanzó el 43%. Creo que no exagero al afirmar que ya tenemos parte del 'dique' construido, aunque lo hemos dejado funcionando a medio gas.

Con una estrategia sostenida y coherente durante la última década, España podría estar ya produciendo hasta 13,4 millones de toneladas equivalentes de petróleo (Mtoe) en combustibles renovables, lo que nos permitiría cubrir hasta el 60% de la demanda prevista de combustibles fósiles en transporte. Sustituir crudo importado por energía nacional no solo reduciría hasta un 22% nuestras importaciones de productos petrolíferos –equivalente a 8.600 millones de dólares al año–, sino que también generaría más de 4.000 millones de euros en Valor Añadido Bruto y crearía más de 54.000 empleos, especialmente en el medio rural. Y no se trata solo de economía: el transporte por carretera mueve el 96% de nuestras mercancías en toneladas-km. Garantizar su suministro energético es, en última instancia, garantizar la fortaleza y la autonomía de todo el país.



■
Cuando falta el combustible, no es que “se detengan los camiones”; se detiene el país entero
 ■

¿Por qué no se hizo antes, con determinación? Aquí emerge un sesgo tan humano como peligroso: la tentación política de privilegiar el espectáculo del “salvamento” frente a la labor silenciosa de la prevención. Apaga el incendio y posar como escudo ante una “catástrofe” que parece caer del cielo siempre da más rédito que dedicar años a planificar cómo evitar que ocurra. Prevenir no vende titulares. Pero estoy seguro de que coincidimos en esto: es lo único responsable. Lo demás, al parecer, solo aporta brillo y, tal vez, votos.

Mientras demasiados responsables políticos –y no pocos burócratas en Bruselas– han dedicado una década a legislar obsesivamente alrededor del CO2, han descuidado lo que sostiene el modo de vida europeo: energía segura, asequible y disponible. Se han multiplicado los objetivos y los eslóganes, pero se ha eludido la pregunta que cualquier ciudadano entiende: ¿qué haremos para que el país siga funcionando si mañana faltan barriles o se vuelven imposibles de pagar?

La independencia energética no se construye con discursos ni con una tecnología única elevada a dogma. Se construye con estabilidad normativa, señales claras para invertir, incentivos fiscales que permitan competir y, sobre todo, con neutralidad tecnológica: utilizar todo lo que reduzca dependencia y potencie el empleo y la competitividad. Producir combustibles renovables a gran escala no es “nostalgia del motor de combustión”; es estrategia industrial, seguridad económica y resiliencia nacional.

Necesitamos menos tacticismo y más estrategia. Menos política de titulares y más política de país. Porque la pregunta no es si habrá otra crisis, sino si volveremos a afrontarla siempre entre la espada y la pared o si, por fin, decidiremos producir una parte sustancial de la energía que consumimos para seguir viviendo como realmente queremos vivir.