

sociedad

La expansión de los biocarburantes da un frenazo en Alemania

Los consumidores rechazan el combustible con un 10% de origen vegetal ante el escaso apoyo de la industria del automóvil y de las gasolineras

JUAN GÓMEZ
Berlín

Todos los implicados se sacuden la culpa. Ni el Gobierno, ni la poderosa industria automovilística ni los consorcios petroleros admiten haber errado en la introducción de la nueva gasolina E10, que contiene un 10% de etanol. Pero no cabe duda de su fracaso. Las marcas de coches no avalan la seguridad del nuevo carburante; las redes de gasolineras evitan recomendarlo, la demanda es "ínfima", según el sector. Suspendida temporalmente por las petroleras a principios de marzo, la introducción del biocombustible en el mayor parque automovilístico de Europa está resultando un fracaso, lo que supone un serio aviso para los países (como España) que tienen pendiente aplicar esta medida. Los biocarburantes pierden más puntos en una opinión pública que ya desconfiaba de ellos por su impacto ecológico y en el precio de los alimentos, denunciado por las ONG.

La E10 llegó a las gasolineras alemanas a final de enero, cuando comenzó su implantación gradual. Dos meses más tarde, solo 6.000 de las 15.000 estaciones ofrecen el nuevo combustible. Las refineras han tenido que reducir su producción ante la escasez de demanda. El Gobierno insiste que el combustible se implantará en todo el país como había previsto, pese al plantón de las petroleras a primeros de mes y al escepticismo de la mayoría de los automovilistas. Las gasolineras tienen la obligación legal de vender una cuota del 6,25% de E10 y el Estado multará a las compañías que no la cumplan. Los representantes de la industria petrolera aseguran que se atenderán a la ley, pero reducirán la producción del nuevo combustible.

El boicot de los consumidores se debe al miedo de que la mezcla de gasolina y etanol dañe los motores. Según las encuestas, el 61% de los alemanes aboga por que se retire definitivamente la E10. El Gobierno reaccionó presionando a la industria para que convenciera a los reacios. A principios de marzo, las petroleras publicaron un informe donde aseguraban que el 93% de los coches de gasolina funcionan sin problemas con la Súper E10. No sirvió de mucho: el 3 de marzo, suspendieron temporalmente la introducción de la nueva gasolina. Alegaron que su producción impide cubrir la demanda de gasolinas tradicionales, que el E10 no redujo.

Según el club del automóvil alemán ADAC, que tiene la friolera de 17 millones de socios, más de tres millones de vehículos podrían sufrir eventuales desperfectos por el uso de E10. Son pocos entre los 45 millones que componen el parque automovilístico alemán, pero como apuntaba su portavoz Dieter Wirsich, "nadie quie-



La Unión Europea quiere que el 10% del consumo de carburante sea biológico en 2020. / GARCÍA CORDERO

A debate en Europa

► **La UE** fijó en 2007 el objetivo obligatorio de que un 10% de la gasolina y gasóleo consumidos sea de origen biológico en 2020.

► **España.** El Gobierno ha elevado, en el real decreto de ahorro energético, el porcentaje de introducción de biocombustibles en el periodo 2011-2013 del 5,9% al 7%. La Asociación de Operadores Petrolíferos considera imposible cumplir el objetivo porque "ya iban al máximo".

► **Francia.** Se vende E10 desde abril de 2009 sin

polémica pero con discreta aceptación. En 2010, representó el 13,5% del combustible, frente al 11,3% del año anterior. Se distribuye en 2.400 de las 13.000 estaciones de servicio. El 77% de los automovilistas usa diésel.

► **Suecia.** Es el país más avanzado: desde hace 4 años todas las gasolineras tienen un surtidor de E85, con el 85% de etanol. Abunda el coche flexible.

► **Holanda.** Se introdujo la E10 en enero, pero en pocas gasolineras. Se prevé extender su uso gradualmente.

re que le toque a él". El ADAC participó en la "cumbre del combustible" del pasado martes, en la que el Gobierno se impuso ante las industrias del automóvil y del petróleo para proseguir con la implantación del E10 en todo el país. Se redoblarán, eso sí, los esfuerzos informativos.

Alemania es el mayor mercado automovilístico de Europa y su principal fabricante de motores y vehículos. El automovilista es el rey. Cualquier prohibición o reforma relacionada con ellos es objeto de apasionadas controversias. Así que la E10 solo pudo llegar a los surtidores de esta forma renqueante y a la segunda, después de que el anterior ministro de Medio Ambiente, el hoy líder socialdemócrata Sigmar Gabriel (SPD), lo evitara en 2008. Su sucesor,

Norbert Röttgen, democristiano, es ahora el mayor perjudicado por la polémica. No ha tenido en cuenta las objeciones de 2008. Gabriel no quiso enfrentarse al poderoso lobby automovilístico solo para introducir un combustible cuyas virtudes ecológicas son puestas en solfa por muchos expertos. Además, Gabriel argumentó entonces que su producción contribuiría al encarecimiento de los productos agrícolas y a la carestía en muchas regiones. No le faltaba razón en, por lo menos, una cosa: la industria y la prensa populista han puesto el grito en el cielo.

Otros destacan el daño ecológico del biocombustible. Para empezar, por el intenso uso de pesticidas en los cultivos. Además, la tierra agreste conserva mejor el dióxido de carbono que las tierras cultivadas. Para sus críticos, el E10 supone la claudicación de la política ecológica ante la indus-

Hasta Los Verdes critican al Gobierno por obligar a distribuir la E10

tria, con la ficción de que podemos seguir usando los coches como siempre, pero sin contaminar. La oposición se ha cebado con la pésima gestión gubernamental. Para Cem Özdemir, copresidente de Los Verdes, el E10 es "la manera menos eficiente" de reducir las emisiones de dióxido de carbono.

El bioetanol se usa profusamente como combustible en Brasil y también en Estados Unidos. Hace unos años, el aumento de la demanda de maíz para obtener etanol provocó un encarecimiento del cereal y con ello la llamada crisis de la tortilla en México, donde es un alimento básico.

Un representante de la cadena Aral —filial alemana de BP— no disimula su desprecio por los resultados de la cumbre del martes. Si la gente no quiere usar E10 "Aral no les va a recomendar que lo hagan". ADAC, por su parte, afea a las multinacionales "no haber hecho nada" para la promoción del nuevo combustible. Aral niega el boicot, pero ha suspendido la implantación de la E10 en el land de Renania del Norte-Westfalia, con 18 millones de habitantes.

El carro delante de los bueyes

ANÁLISIS

Ramón Casamayor

De un tiempo a esta parte, los Consejos de Ministros han recuperado un elevado protagonismo como generadores de noticias económicas pero, sobre todo, de proveedores de debates controvertidos. La limitación de velocidad máxima a 110 kilómetros por hora iba acompañada de otra serie de medidas tendientes a reducir la dependencia energética del exterior, como la de aumentar al 7% la cuota de biodiésel, 1,1 puntos por encima de la cifra adoptada hace solo dos meses.

La disposición, que recoge las aspiraciones que viene reclamando el sector hace varios años, plantea sin embargo varias incertidumbres. La más importante, quizás, en consonancia con las últimas circunstancias en varios países europeos, refleja a la perfección

un viejo consejo que avisa de las consecuencias de poner el carro delante de los bueyes. ¿De qué sirve elevar esos porcentajes bio si, no solo en las instrucciones de los fabricantes de coches, sino en la propia patronal europea, ACEA, se indica claramente que no deben usarse ese tipo de combustibles, con las repercusiones que podrían tener incluso de pérdida de las garantías?

Los automóviles salen de las cadenas de montaje preparados para los porcentajes vigentes y no para los futuros. Legislar a golpe de BOE o de directiva europea sin contar con algunos de los implicados puede dejar en agua de borrajas las voluntades de defensa medioambiental y reducción de la dependencia energética. La implantación de determinados carburantes con contenidos bio debe tener en cuenta el desarrollo del parque de automóviles en los que se puede utilizar en el horizonte en el que entre en vigor. En la Aso-

ciación Española de Operadores Petrolíferos (AOP) ven "serias dificultades" para alcanzar ese 7% por parte del biodiésel. De momento, el Centro Europeo de Normalización, que representa a todas las partes implicadas, no tiene previsto terminar el estándar de calidad de la gasolina hasta mediados de 2013.

En cuanto a la dependencia energética y los precios finales, tampoco falta la polémica. Mientras los productores de biocarburantes agrupados en la patronal APPA denuncian las "importaciones desleales", fundamentalmente de Argentina e Indonesia que acaparan el 59% del consumo y que están subvencionadas por sus respectivos Gobiernos, la Unión de Petroleros Independiente, con una cuota del 9% del mercado, critica las intenciones del Gobierno de reducir esas importaciones, ya que supondría una amenaza para la competencia y encarecería el gasóleo en 24,5 céntimos por litro, casi un 20%.