

# **Biocarburantes: más valiosos como carburantes que como chivos expiatorios**

**(Discurso pronunciado el 6 de mayo de 2008 en Bruselas por Mariann Fischer Boel, Comisaria Europea para la Agricultura y el Desarrollo Rural)**

Damas y Caballeros,

Antes que nada, déjenme agradecer al Centro de Política Europea su invitación para participar en el evento de esta mañana.

Ahora mismo, está estallando una tormenta.

Por supuesto, Europa ha visto muchas tormentas a lo largo del último, o los dos últimos, años – ya sea por el cambio climático o por otros factores más conocidos.

Pero en todo este tiempo, no he visto una tormenta tan feroz como la que se ha desatado en los medios contra los biocarburantes.

Los precios de los alimentos están aumentando rápidamente. De hecho los precios de los cereales han disminuido a la mitad en términos reales desde 1975, pero ahora se están encareciendo y la gente está preocupada. Están buscando explicaciones. Y tienen todo el derecho a hacerlo.

Pero desafortunadamente, una búsqueda de explicaciones puede rápidamente convertirse en la caza de un chivo expiatorio.

Parece que los biocarburantes se han convertido en ese chivo expiatorio. La tormenta que los medios han desatado sobre ellos se ha hecho mayor y mayor, hasta el punto en que ahora es difícil escuchar un verdadero debate por encima del rugido viento.

Pero debemos esforzarnos por hacernos escuchar a pesar del viento, si no la víctima será la política que hagamos. Por eso estoy agradecida de tener la oportunidad de dirigirme a ustedes hoy.

Volveré al tema de los precios de los alimentos en unos momentos. Pero antes, quiero ofrecer una amplia perspectiva de las políticas de desarrollo de biocarburantes de la Unión Europea.

Dejemos claro que esta política no es “política agrícola”. No creció en un armario de mi oficina y salió de allí, totalmente formada, a la luz del día.

Se formó en respuesta a las necesidades de un amplio rango de grupos. Dirigentes europeos pidieron a la Comisión propuestas y mencionaron explícitamente un objetivo de utilización de biocarburantes del 10% en

transporte. En respuesta, toda la Comisión redactó propuestas y las adoptamos.

Por ello cuando hablo de los biocarburantes, lo hago en nombre de la Comisión, explicando políticas adoptadas por la Comisión.

También hay que dejar claro que los biocarburantes forman parte de una política mucho más amplia sobre energía y cambio climático.

Las energías renovables no se reducen sólo a los biocarburantes. Hay mucho que podemos hacer en términos de generar energía, calor y frío de varias fuentes, incluyendo muchas formas de biomasa. Los biocarburantes son sólo una pieza del puzzle.

Sin embargo son una pieza importante. Una pieza necesaria.

La primera razón de su importancia es medioambiental.

Nuestro sector de transporte es un grave contaminador. Es responsable de más del 20% de las emisiones de gases de efecto invernadero que contribuyen al cambio climático dentro de la Unión Europea. Y las emisiones están aumentando más rápidamente en este sector que en ningún otro.

La utilización de biocarburantes puede ayudar a poner este crecimiento destructivo bajo control – en combinación con políticas sobre las emisiones de los vehículos y sobre la logística del transporte. Esto también es muy importante.

La segunda razón – una que es menos discutida – se refiere a la seguridad de los carburantes.

Un sector del transporte que depende del petróleo importado en un 98% para cubrir sus necesidades es un sector del transporte vulnerable. El 80% del petróleo que importamos proviene de cinco países: Rusia, Arabia Saudí, Libia, Irán y Noruega. Por razones políticas y económicas, no es una posición muy confortable.

Necesitamos diversificar nuestras fuentes de carburante. Y todo ello cobra más sentido cuando los precios del petróleo, que llegan hasta los 120 \$, están tirando de la inflación.

Por estas razones, los biocarburantes pueden ser extremadamente útiles para nosotros. Pero para aprovecharlos de la mejor manera, los Estados Miembros de la Unión Europea debemos movernos juntos.

Sólo si nos movemos juntos – con objetivos claros – podremos hacer que la industria se adapte a un mundo con biocarburantes, proporcionando confianza a los inversores, construyendo un mercado interno que funcione correctamente, reduciendo los costes de producción y haciendo de los biocarburantes de segunda generación una opción económicamente viable.

Esa es la razón por la que nos hemos puesto un objetivo vinculante: que para 2020, todos los Estados Miembros de la Unión Europea deben alcanzar el 10% de utilización de biocarburantes en su suministro de carburantes para el transporte.

Con este objetivo, podremos comenzar a obtener beneficios de los mejores biocarburantes de primera generación. Y podremos utilizarlos como el puente que nos llevará a la siguiente generación.

Subrayo la importancia de este puente. Un mercado estable puede sortear los considerables riesgos a los que se enfrentan los potenciales inversores en carburantes de segunda generación. De igual manera, las instalaciones de producción para carburantes más avanzados pueden construirse como extensiones de las plantas de primera generación.

Es un puente que podemos cruzar; sin él me temo que la distancia a la que se encontrará la segunda generación estará tan lejos que no llegaremos.

Sin un objetivo vinculante, es muy posible que:

- El mercado interno se encontraría fragmentado.
- Los productos más avanzados nunca verían la luz.
- Las emisiones de gases de efecto invernadero del sector transporte continuarían aumentando, imponiendo reducciones de emisiones más elevadas en otros sectores para poder alcanzar nuestro objetivo global de reducción del 20% en 2020; y
- Nuestro suministro de carburantes seguiría siendo vulnerable

Por supuesto, algunos han cuestionado el valor medioambiental de los carburantes de primera generación.

Precisamente por este tipo de dudas la Comisión ha propuesto una garantía: el biocarburante sólo contará para los objetivos del Estado Miembro si supone un ahorro de gases de efecto invernadero, al menos, del 35% respecto a los combustibles fósiles.

Esto se aplicará tanto a la producción doméstica como a la importación, y estamos abiertos a la idea de aumentar ese umbral en 2015.

De hecho, muchos biocarburantes de primera generación ahorran más del 35%. El ahorro de emisiones típico del biodiésel de colza cosechada en Europa es del 44%. Algunos procesos muy eficientes de la Unión Europea ahorran hasta un 60% de emisiones, mientras que los biocarburantes de caña de azúcar pueden alcanzar fácilmente una disminución de emisiones del 74%.

Es importante entender cómo nuestros cálculos de gases de efecto invernadero tienen en cuenta la conversión de tierras.

No se tienen en cuenta las emisiones de gases invernadero supuestamente causadas por la conversión indirecta de tierras. Eso se hace porque no hay estudios fiables que muestren que la producción de biocarburantes causa conversión indirecta.

Por otro lado, nuestros cálculos sí tienen en cuenta la conversión de tierras directa. Este tema lo tratamos de una manera muy seria.

En un momento volveré a la cuestión de si la producción de biocarburantes requiere conversión de tierras.

Pero, en cualquier caso, la Comisión ha propuesto garantías medioambientales.

Ningún biocarburante contabilizará para el objetivo de utilización de un Estado Miembro si no satisface unos estrictos criterios de sostenibilidad. Por ejemplo, quedarían excluidos los biocarburantes procedentes de:

- Tierras con un alto valor de biodiversidad, y
- Tierras con altas reservas de carbono.

En las negociaciones con otras instituciones de la Unión Europea buscamos añadir estos requisitos medioambientales.

Está claro que un punto crucial es asegurar que las importaciones también satisfacen estos criterios en la práctica. Estamos trabajando en varias líneas para hacer esto compatible con nuestras obligaciones internacionales. Algo que debo decir es que nuestros socios comerciales tienen un interés claro en alcanzar acuerdos con nosotros: ¡para ellos marcará la diferencia entre hacer negocios con la Unión Europea o no hacerlos!

De igual forma, el Consejo ha declarado abiertamente que acordar un objetivo vinculante para la utilización de biocarburantes depende de que existan suficientes garantías de sostenibilidad.

Más aún, no debemos exagerar la tierra necesaria para producir biocarburantes.

Las simulaciones de la Comisión sugieren que, para 2020, el 80% de nuestro objetivo de utilización de biocarburantes podría alcanzarse con materia prima interna cosechada en, aproximadamente, el 15% de la tierra cultivable de la Unión Europea.

(Todo ello basado en el supuesto de que las políticas de comercio no sufrirán cambios. ¡Por supuesto estamos apuntando al éxito en la Ronda de Dohna! Resumiré otros supuestos clave en nuestros cálculos un poquito más tarde)

Pero tengan en cuenta que, en nuestro análisis, la utilización de tierra "real" será menor del 15%. Esto se debe a los coproductos obtenidos de la producción de biocarburantes.

Si producimos una tonelada de colza para hacer biodiésel, aproximadamente el 42% de la cosecha será convertido en aceite y aproximadamente el 58% en alimento para animales. Claramente, las hectáreas contabilizadas no “sólo” producen biocarburantes.

Debo añadir que el sector ganadero europeo necesita desesperadamente piensos a precios razonables - ¡pregunten en cualquier granja de cerdos!

Ahora déjenme volver al corazón de la tormenta mediática que mencioné al comienzo de mi intervención – el miedo a que la producción de biocarburantes impulse los precios de los alimentos más y más arriba, y vacíen cada cuenco de comida del mundo en desarrollo.

Está claro que un repentino aumento de precios ha causado problemas recientemente en áreas urbanas de países en desarrollo. La Unión Europea debe reaccionar con ayuda lo antes posible. De todas formas, a largo plazo el aumento de precios no es del todo malo. Podrían suponer buenas noticias para el 70 u 80% de la población más pobre del mundo que vive en áreas rurales y depende de la agricultura para sobrevivir. Aquí podemos hacer un mejor esfuerzo con nuestra ayuda al desarrollo. Debemos ayudar a los países en vías de desarrollo a mejorar su conocimiento agrícola y a buscar nuevos tipos de productos agrícolas.

En cualquier caso, aquellos que ven a los biocarburantes como la fuerza conductora culpable del reciente aumento de los precios de los alimentos no verían un elefante ni aunque se les pusiera delante, ni dos elefantes siquiera.

El primer elefante es el gran incremento de demanda de países emergentes como la China y la India. Estos países están consumiendo más carne. Se necesitan 4 kg de cereales para obtener 1 kg de cerdo, y 2 kg de cereales para obtener 1 kg de pollo. Así que un cambio en la dieta hacia el consumo de carne en países con más de 1.000 millones de habitantes cada uno, tiene un tremendo impacto en los mercados de materias primas.

El segundo elefante es el clima, y su efecto en la producción. En 2006, problemas climáticos golpearon la producción de cereales en los EEUU, la Unión Europea, Canadá, Rusia, Ucrania y Australia. En 2007, ocurrió lo mismo, exceptuando EEUU. Esto no mejora los precios.

Además de estos dos elefantes existen otras influencias. Una de ellas es la especulación. Es difícil de contabilizar, pero déjenme darles un par de ejemplos.

En 1998, las inversiones en materias primas alcanzaron los 10.000 millones de dólares. En 2007, el total supuso 142.000 millones.

En febrero de este año, 140 productos financieros basados en materias primas se pusieron en el mercado. Ha sido el mayor lanzamiento mensual y duplica el número de los que salieron mensualmente en 2006 y 2007.

¿Dónde está la influencia de la producción de biocarburantes en todo esto?

La Unión Europea utiliza actualmente menos del 1% de su producción de cereales para producir etanol. Eso es una gota en el océano. Utiliza dos terceras partes de los cultivos de colza para hacer biodiésel, pero de hecho la producción europea de colza significa, aproximadamente, el 2% de la demanda global de aceite. No es algo que haga tambalear los mercados.

El efecto del programa estadounidense de biocarburantes es algo mayor. Pero incluso esa influencia es modesta en comparación con otras.

De acuerdo con el informe "OECD Agricultural Outlook for 2006 to 2016", el déficit combinado de cereales en Norteamérica, Europa y Australia en 2006 era de más de 60 millones de toneladas – casi 4 veces mayor que los 17 millones de toneladas de incremento de cereal utilizado para el etanol en esos países.

¿Qué ocurrirá en el futuro? ¿Podremos alcanzar un objetivo de utilización del 10% de biocarburantes en la Unión Europea sin someter a nuestras tierras y mercados alimentarios a una fatiga excesiva?

Los análisis de la Comisión Europea proporcionan un firme "sí" como respuesta.

De todas maneras, estoy segura de que se habrán dado cuenta de que otros análisis de diferentes fuentes han alcanzado diferentes conclusiones. Así que es vital entender qué consideraciones se han hecho en cada caso.

Esencialmente, gran parte de los análisis no efectuados por la Comisión parten de una visión estática del mundo. A diferencia de éstos, la Comisión no ve un mundo paralizado. Vemos un mundo cambiante. Así que tenemos en cuenta muchos factores que otros análisis pasan por alto.

Esperamos incrementos de rendimientos que proporcionarán a la Unión Europea más cereales – del orden de 34 millones de toneladas anuales de producción adicional para 2020.

Más aún, esperamos que la abolición de la retirada de tierras nos suministre de 12 a 15 millones de toneladas de cereales adicionales.

Y esperamos también que los biocarburantes de segunda generación continúen su progreso. Por eso en nuestros modelos asumimos que estos biocarburantes supondrán el 30% de nuestra demanda de biocarburantes en 2020.

El último factor a tener en cuenta son las importaciones. Aceptamos que la Unión Europea necesitará un determinado nivel de importaciones para alcanzar nuestro objetivo. Según nuestros modelos, esto supondrá un 20% de nuestras necesidades en 2020. Si los biocarburantes de segunda generación se desarrollan a un ritmo más lento, las importaciones aumentarán.

Pero la importación de biocarburantes no significa exportar nuestros problemas.

Tal y como he explicado, estamos trabajando en garantías para asegurar que nuestras importaciones proceden de producción sostenible.

Además, existe un gran potencial para los países exportadores de biocarburantes y en otros países de incrementar sus rendimientos agrícolas y de utilizar tierras en desuso e incluso degradadas.

Recordemos que casi 21 millones de hectáreas de tierra utilizada para cosechar cereal se desatendió cuando la Unión Soviética se separó.

De igual manera, la FAO nos dice que Rusia puede incrementar su rendimiento de producción de grano en un 45%, Kazajistán en un 60% y Ucrania en un 70%.

Y el rendimiento medio de grano de los países en vías de desarrollo es menos de la mitad que el obtenido por los “occidentales”.

Si a esto le añadimos el potencial de los biocarburantes de segunda generación, vemos que muchos países pueden aumentar su producción de biocarburantes sin sustituir los cultivos para alimentos o realizar dañinas conversiones de tierra.

Déjenme finalizar con un rápido comentario acerca del papel de la Política Agraria Comunitaria (PAC) en el desarrollo de los biocarburantes. Puede que hayan oído que el 20 de mayo la Comisión presentará sus propuestas para el chequeo de la PAC.

Como saben, la PAC actualmente ofrece una ayuda para los cultivos energéticos de 45 € por hectárea. Esto ya no es necesario – no necesitamos incentivar la producción – e intento que esto forme parte del chequeo. Me gustaría utilizar más dinero para desarrollar los biocarburantes de segunda generación.

Es hora de concluir.

Tal y como he dicho antes, desarrollar nuestra política de biocarburantes no es un golpe de genialidad ni un ataque de locura. Los biocarburantes no resolverán todos nuestros problemas, pero tampoco se tragarán el suministro mundial de alimentos.

Usados correctamente, pueden ser un arma para luchar contra el cambio climático y un seguro político para nuestros problemas de suministro de carburantes – trabajando de una manera equilibrada con nuestras necesidades alimentarias.

No los usaremos correctamente si los utilizamos como chivo expiatorio. El problema de los chivos expiatorios es que son soluciones simbólicas. Mandas el chivo al desierto, pero los problemas reales permanecen.

No necesitamos chivos expiatorios. Necesitamos buenas políticas. Consigamos la política correcta.

Muchas gracias.