

Biocarburantes: una amenaza disfrazada de verde

Tom Kucharz
Ecologistas en Acción

*“soy el sur
soy el blanco del megaproyecto
de la muerte
soy candidato a una bala
disidente
yo soy aquel que no se entrega
ni se vende”*

(“soy el sur” del disco “Bitácora de vuelo” del Grupo Pasajeros, 2007)

En medio del debate mundial sobre las enormes consecuencias del Cambio Climático y la crisis energética –con los precios del barril de petróleo en alza constante y una dependencia total de la Unión Europea de las importaciones de gas y petróleo- no pasa ni un día sin que se nos venda los mal llamados biocarburantes como “solución ecológica al calentamiento global” o “alternativa para los agricultores”. Toda una arquitectura institucional pública, política, económica, financiera y mediática se ha puesto al servicio de la promoción y producción de los biocarburantes. Y las grandes inversiones de empresas transnacionales –desde el sector automovilístico hasta el sector hidrocarburoso pasando por la biotecnología, las constructoras, los productores de agro-químicos y el agro-negocio- suponen una nueva profundización de un modelo agro-industrial totalmente insostenible, injusto y peligroso.

En la Unión Europea (UE), Estados Unidos, Brasil, Colombia, gran parte de Asia y otros lugares se están invirtiendo millones de euros en megaproyectos de plantación de monocultivos y la transformación de soja y palma aceitera, así como de caña de azúcar, maíz y cereales para producir biodiesel y bioethanol respectivamente. La Unión Europea ha adoptado una directiva que promueve el uso de estos carburantes. Esta *Biofuels Directive* urge a los Estados miembros para que adopten una legislación con objetivos fijados de una proporción mínima de agro-carburantes en el mercado energético para el transporte motorizado. Estos objetivos han sido del 2% en 2005 y el 5.75% en 2010 (y se prevé un 10% para el 2020). Esto convierte a la UE en referente político mundial. Lo que no se dice es que estos objetivos serán responsables de una destrucción de los últimos bosques primitivos y de hábitats en el Sur global. Apostar por esta fuente de energía equivale al incremento de nuestra deuda ecológica y nos hace (co)responsable de graves violaciones de los Derechos Humanos en países como Colombia o Indonesia, como desplazamientos masivos de la población rural, amenazas, asesinatos, envenenamiento por agro-químicos, etc., poniendo además en riesgo el Derecho a la alimentación de millones de personas.

“Biocarburante” es la nueva palabra mágica en el debate climatológico. Se considera a los agro-carburantes como una alternativa a los carburantes fósiles y se generan expectativas sobre vehículos motorizados más respetuosos con el medio ambiente y el clima, abriendo la puerta a “poder conducir sin límites con la conciencia tranquila” porque se haya “repostado verde”. Se nos dice que esos carburantes reducirán las emisiones de efecto invernadero procedentes del transporte, que en España representan cerca del 30% de las emisiones totales, cifra que se elevará hasta el 40% en 2010.

Ante todo esta situación más de 200 organizaciones sociales de todo el mundo han firmado una Carta Abierta (ver en: <http://www.biofuelwatch.org.uk/2007Jan31-openletterbiofuels.pdf>) solicitando a la Unión Europea que renuncie a la adopción de objetivos de utilización de los biocarburantes, debido a la grave amenaza que suponen no solo para el clima y los bosques tropicales sino para la seguridad alimentaria, el derecho a la tierra, los derechos humanos y la biodiversidad. En México la reciente subida del precio de alimentos básicos para la población más pobre, debido a la producción de etanol en EEUU, ha provocado gran malestar social. Las reservas mundiales de grano han descendido a su nivel más bajo en más de veinte años. El aumento del precio de los alimentos y la atribución de tierras agrícolas para la producción de

cultivos energéticos en detrimento de la producción alimentaria pone en peligro el compromiso de la Unión Europea con los Objetivos del Milenio.

En la Cumbre de la UE del 8 y 9 de marzo, los 27 Jefes de Estado de los países europeos decidirán su respaldo a una propuesta de objetivos obligatorios muy altos para biocarburantes. Los fabricantes de coches están presionando para la adopción de unos objetivos muy elevados, esperando así evitar que se aprueben normas de eficiencia de los vehículos y limitaciones de velocidad –elementos prioritarios para mitigar el cambio climático. La industria biotecnológica y de los transgénicos también presionan a favor de estos objetivos, esperando crear con ello un inmenso mercado para los cultivos genéticamente modificados

Un abanico de organizaciones, redes y movimientos sociales así como diversos expertos cuestionan el balance energético positivo y el ahorro de emisiones de carbono de los biocarburantes. Un creciente número de informes sobre el ciclo de producción completo indica que es mínimo -o incluso negativo- el ahorro de emisiones de carbono. Se señala además que la UE no tiene capacidad agrícola suficiente para producir la materia prima necesaria para satisfacer la demanda de biocarburantes asociada a un objetivo europeo del 10% (o 12%) y se propone importarla de países tropicales donde su producción está destruyendo bosques tropicales, turberas y otros ecosistemas. Las propuestas presentadas a la Cumbre Europea no reducirán las emisiones de gases de efecto invernadero, sino que amenazan con acelerar el calentamiento global, incrementando la destrucción de bosques tropicales cruciales para la regulación del clima mundial. Los planes de biocarburantes de Indonesia, vinculados muy directamente con la política europea, prevén multiplicar por 43 la producción de aceite de palma (ver informe en: <http://tinyurl.com/331b7r>), destruyendo 20 millones de hectáreas de bosques tropicales. La UE pretende a favorecer esta expansión que implicaría la liberación de hasta 50 billones de toneladas de carbono. Esta cantidad equivale a más de seis años de quema de combustibles fósiles y podría provocar un calentamiento de más de 2° C, superando el límite que la UE se ha comprometido a no sobrepasar.

Entre los rechazos a los biocarburantes figura también la destrucción de habitats y la agricultura intensiva figuran entre las causas de mayor pérdida de biodiversidad en el mundo, y es probable que las propuestas de biocarburantes europeas provoquen una dramática reducción de la biodiversidad no sólo en el entorno europeo sino en países del Sur, haciendo imposible el cumplimiento del objetivo de la UE de terminar con la pérdida de biodiversidad para 2010.

La apuesta de los grandes países exportadores de granos

Según el Foro de Resistencia a los Agronegocios en América Latina, y en especial en los países del Cono Sur, el modelo de los agronegocios domina los criterios de inserción de la región al mercado global, de la integración y uso de los territorios y además es hoy el principal vector de los conflictos socio-ambientales. Este proyecto de control territorial está concretizado y visibilizado en el mega plan de IIRSA (Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana), con la construcción de una red de hidrovías, carreteras, ferrocarriles, puertos, hidroeléctricas, etc. El recién lanzado "Programa de Aceleración del Crecimiento" del gobierno de Brasil también es un ejemplo de esto.

Con el respaldo de la línea histórica de su partido, el presidente brasileño anunció recientemente inversiones millonarias en obras públicas, como la construcción o reparación de 42.000 kilómetros de carreteras, 2500 km de vías férreas, 20 aeropuertos y 12 puertos. Las inversiones en el sector energía se destinarán al trazado de 4500 km de gasoductos, 13.800 km de líneas de transmisión de electricidad, 46 fábricas de biodiésel y 77 refinerías de caña de azúcar para producir etanol, entre otros proyectos. Paulo Skaf, presidente de la poderosa Federación de Industriales de San Pablo (Fiesp), celebró que "por fin el gobierno lanzó un programa de crecimiento". El presidente de Brasil, Lula da Silva, ha prometido que completará una "revolución energética" basada en la producción de combustibles de origen vegetal. También ha calificado de un "éxito extraordinario" el *Programa de Biodiesel*, para producir combustible a partir de semillas ricas en aceite, como el ricino, la palma y la soja. La ley brasileña obligará, partir del 2008, a añadir un 2% de este combustible a los tanques de la toda la flota automotriz nacional. En el caso de Brasil, el país tiene el mayor programa oficial

en agroenergía: marco legal, plano estratégico de financiamiento y promoción, toda una arquitectura institucional pública de promoción e integración de los productores al modelo de los biocombustibles como forma de 'resolver la generación de empleo y renta, mantener a los hombres en el campo y "desarrollar" el medio rural'.

En Argentina el Poder Ejecutivo dictó el decreto reglamentario para poner en funcionamiento el "Régimen de Regulación y Promoción para la Producción y Uso Sustentable de Biocombustibles". En el Diario Judicial de Argentina se puede leer: "Casi un año después de la promulgación de la ley, el decreto pone en marcha la regulación de un tipo de energía que *podría en unos años reemplazar a los combustibles fósiles, dado que los biocombustibles pueden ser producidos sin limitación alguna*" (cursiva es nuestra).

La situación en España

El Plan de Energías Renovables 2005-2010 aprobado por el Gobierno español se ha fijado un objetivo de penetración de los biocombustibles del 5,83% en 2010 (70% de biodiesel), correspondiente a unos 2,2 millones de toneladas equivalentes de petróleo (Bep). Actualmente los biocombustibles representan menos del 1% del combustible empleado por el sector del transporte por carretera. El mercado de los cultivos energéticos en España está a punto de despegar. Se producen muchas reuniones de la Mesa Nacional de Biocarburantes, en la que productores, agricultores, industria transformadora y Ministerio de Agricultura formulan un contrato marco que regule los precios de compraventa, las condiciones de pago, los plazos de entrega o los pagos por calidades de los cultivos energéticos que se empezarán a sembrar a partir del próximo mes. Ya aparecen las noticias que, por ejemplo, Aragón y Castilla La Mancha blindan los grandes ríos para producir los nuevos cultivos energéticos lo que provoca nuevos conflictos por el agua en un momento de extrema escasez y un aumento de los problemas hídricos por el Cambio Climático^[mv1].

En la revista "Energías Renovables" se afirma que "para cumplir los objetivos del Plan de Energías Renovables (PER) son necesarias alrededor de un millón de hectáreas de cultivos energéticos reales" (se entiende que destinadas exclusivamente a biocarburantes, puesto que en el mismo artículo se afirma que es improbable se destinen a otros usos)^[mv2]. Según previsiones del Ministerio de Agricultura, las superficies necesarias serían: en el caso del trigo una superficie equivalente a aproximadamente un 25% de la cultivada actualmente, en el caso de la cebada, sería algo menos del 10% de la superficie total actual, en el caso del maíz, más del 10% de la superficie total actual. Por otra parte, el Ministerio reconoce que no sería posible cultivar en España la superficie necesaria de colza, y las previsiones son de importar el 75% de aceites para biodiesel en forma de soja o palma (algo que por cierto ya está sucediendo).

La mentira de la neutralidad de CO2 de los biocarburantes

Y mientras los ministros de medio ambiente de la UE aprobaron unos objetivos para reducir en un 30% las emisiones de gases de efecto invernadero para el 2020, sin la intención de cambiar el modelo de crecimiento económico que demanda cada vez más energía, están aumentando las emisiones por la propia demanda de aceites vegetales para producir combustibles para la UE. Para producir una tonelada de aceite de palma se producen 10 veces más CO2 que con la combustión de una tonelada de petróleo. Mover autobuses del transporte urbano con aceite de palma puede sonar a "verde" pero produce una pesadilla para los habitantes y el medio natural donde crece.

El aceite de palma tiene una gran demanda en Europa por ser un combustible "limpio". Pero donde en los ámbitos de producción - en Indonesia, Malasia y Colombia por ejemplo - la deforestación, los incendios forestales y el drenaje de tierras húmedas supone la emisión de enormes cantidades de CO2. Con el afán de importar carburantes "verdes" los países de la UE generan ingentes emisiones de CO2 en Asia, por ejemplo.

Hace sólo unos años, los políticos y grupos ambientalistas de Holanda y otros países europeos se mostraban entusiasmados por las plantas eléctricas y los vehículos que usaban aceite de palma del sureste asiático para su funcionamiento. Motivadas por subsidios gubernamentales, las compañías energéticas se volvieron tan "apasionados" que diseñaron generadores que

funcionaban exclusivamente con el aceite, que en teoría era más limpio que los combustibles fósiles como el carbón, porque es derivado de las plantas. Pero en el 2006, cuando unos científicos estudiaron las prácticas en plantaciones de palmas en Indonesia y Malasia, este cuento de hadas verde empezó a parecer más una pesadilla ambiental. El incremento en la demanda de aceite de palma en Europa provocó que se despejaran enormes extensiones de selva tropical en el sureste de Asia y el sobre-uso de fertilizante químico allí. Peor aun, organizaciones campesinas, de derechos humanos y ecologistas afirmaron, el espacio para los sembradíos de palmas en expansión muchas veces era creado al drenar y quemar tierras donde crecían turbas, lo que enviaba enormes cantidades de emisiones de carbono a la atmósfera. Según un estudio de las ONG's Wetlands International y Delft Hydraulics, (ambos de Holanda) Indonesia se había convertido rápidamente en el tercer productor más grande del mundo de emisiones de CO2 después de Estados Unidos y China^[mv3].

Pero encima se pretende incentivar a las empresas productoras de aceite de palma o de soja con "créditos de carbono" utilizando los mal llamados "mecanismos de desarrollo limpio" del Protocolo de Kyoto. Según las Naciones Unidas se está explorando conceder a los productores de biocombustibles parte de los 3.000 millones de US-\$ de los mecanismos de desarrollo limpio (MDL's) resultantes del mercado de comercio con emisiones de gases de efecto invernadero^[mv4].

Indonesia y Malasia produce alrededor del 80% del aceite de palma en el mundo y una cuarta parte de las plantaciones de palma están situadas encima de antiguos humedales. Además sus gobiernos han anunciado expandir la producción de aceite de palma y destinar, por lo menos, un 40% a la producción de biocombustibles (el resto de aceite de palma se utiliza en la industria alimentaria y de droguería). La producción de una toneladas de aceite producido sobre un humedal genera la emisión de aproximadamente 20 toneladas de CO2.

Monocultivos de palma para alimentar al tráfico colapsado en Europa

Hace poco se informó que la multinacional Acciona Biocombustibles suministrará un mínimo de 1,5 millones de litros anuales de biodiésel a La Montañesa, adjudicataria del transporte urbano de la Comarca de Pamplona. El combustible será producido en la planta de Acciona en Caparroso (Navarra) y permitirá cubrir el consumo aproximado de unos 50 autobuses. Desde comienzos de 2005, Acciona produce biodiésel a partir de aceites vegetales de primer uso -de colza, soja y palma- que acaba de duplicar su capacidad hasta las 70.000 toneladas anuales. La compañía tiene un acuerdo con Repsol YPF para construir, antes de 2010, cinco plantas de biodiésel en España, con una capacidad conjunta de 1,1 millones de toneladas, que representa aproximadamente la mitad del objetivo previsto en el Plan de Energías Renovables del Gobierno español y que supondrá una inversión aproximada de 300 millones de euros^[mv5]. En el caso del transporte de Iruña se supone que el "uso de los 1,5 millones de litros de biodiésel evitará la emisión a la atmósfera de 3.500 toneladas de CO2, que se hubiese causado con gasóleo, con un efecto depurativo equivalente al de 175.000 árboles en el proceso de fotosíntesis"^[mv6]. Nada se dice de las emisiones generadas con la producción de este combustible.

El debate: ¿Son los agrocombustibles una alternativa al cambio climático?

¿Qué ocurre si de repente (casi) todo el mundo se pone de acuerdo y elige la producción de biocombustibles como una de las soluciones al cambio climático? Se dan, entre otras muchas cosas, debates en el entorno de las grandes organizaciones ambientalistas, como Greenpeace y Amigos de la Tierra por ejemplo, sobre si apostar o no por esta supuesta energía "alternativa", "limpia" y "renovable". Y por la presión social que lleva al movimiento ecologista a presentar "soluciones" precipitadas al cambio climático, se superponen los departamentos de "energía" de dichas organizaciones, que están encargados de las campañas para frenar el Cambio Climático, sobre las de "biodiversidad" o "bosques".

La Oficina de Medio Ambiente (BEE), un grupo de presión ecologista en Bruselas donde están reunidas una buena parte de las organizaciones ambientalistas de Europa, publicó en 2005 su posición sobre biomasa y biocombustibles bajo el lema "la necesidad de definir un criterio de sostenibilidad". El BEE apunta -de forma demasiado nítida- que la promoción de la "bioenergía" debe ser parte integrada de una estrategia coherente para frenar el Cambio

Climático. Subraya que otras fuentes de energía renovable deben ser promovidas primero y ante todo se debe priorizar la eficiencia energética y el desarrollo y aplicación de tecnología limpia. "No toda bio-energía es buena para el medio ambiente" dice el BEE y propone al final de su documento 10 criterios para la producción de agrocombustibles que al cumplirlas impedirían por un lado la actual importación de biomasa de países del Sur y por otro lado se derrumbarían los propios objetivos de la UE por su propio peso (insostenible)^[mv7].

Es importante señalar que el debate no es si es bueno fomentar o no el uso de biomásas, tales como el etanol que se puede sacar de los residuos de la agro-industria, el diesel "Fischer-Tropsch" de biomasa maderable de origen sostenible, aceites o gases resultantes de los residuos domésticos (tanto aguas negras como residuos orgánicos), o etanol producido a través de una fermentación de restos de madera de origen sostenible. El debate urgente está en cómo frenar la importación de materia prima producida en un modelo agro-industrial que genera más emisiones de CO₂ que se pueden ahorrar con el uso de biomasa y utiliza en su producción combustibles no renovables.

En definitiva, la agricultura industrial y el sistema agroalimentario son actualmente actual insostenibles. Resulta entonces la lucha por garantizar la soberanía alimentaria de todas las personas del planeta. Para ello es urgente encaminar todas las políticas públicas hacia modelos que reconcilien una productividad aceptable con prácticas ambiental y socialmente sostenibles. Para conseguirlo es necesario cambiar los patrones del actual modelo económico que se basan en el crecimiento indefinido. Un primer paso consiste en transformar nuestro modelo agroalimentario dominante que depende en un alto porcentaje (95% en la UE) de los insumos energéticos de carácter no renovable y mayoritariamente de petrolero. Y aquí podemos ir planteando el debate sobre una civilización post-petrolera.

ⁱ Es una de muchas iniciativas de denuncia y presión política de los últimos meses, como ejemplo podemos señalar el informe del Movimiento Mundial por los Bosques Tropicales (<http://www.wrm.org.uy/>), la carta abierta de Sawit Watch (<http://www.sawitwatch.or.id/>), el documento sobre "Biocombustibles" a tratar en el Foro Social Mundial de la Reforma Agraria y Soberanía Alimentaria en Mali del Foro de Resistencia a los Agronegocios (<http://www.ecoportal.net/content/view/full/66821>), la carta abierta dirigida al Parlamento Europeo "QUEREMOS SOBERANÍA ALIMENTARIA, NO BIOCOMBUSTIBLES" promovida por la Red Alerta contra el Desierto Verde, Red por una América Latina Libre de Transgénicos, Red Latinoamericana contra los Monocultivos de Árboles, Red Oilwatch América del Sur, Movimiento Mundial por los Bosques Tropicales (http://www.wrm.org.uy/temas/Biocombustibles/Declaracion_UA.html)