

<https://info.nodo50.org/Espana-sigue-dependiendo-de-biocombustibles-insostenibles.html>



España sigue dependiendo de biocombustibles insostenibles

- Noticias - Noticias Destacadas -



Fecha de publicación en línea: Domingo 25 de julio de 2021

Copyright © Nodo50 - Todos derechos reservados

- **La política de biocombustibles de la UE ha impulsado la demanda de biodiésel barato basado en cultivos alimentarios como el aceite de palma y el de soja, lo que ha provocado una conversión masiva de tierras.**
- **Según un nuevo informe de Transport and Environment (T&E), se necesitaron 8,4 millones de hectáreas de tierra para todos los biocombustibles basados en cultivos (principalmente de colza, palma, soja y girasol).**
- **La UE utilizó más aceites vegetales importados no sostenibles en 2020 que en cualquier otro año anterior.**

https://info.nodo50.org/local/cache-vignettes/L238xH349/captura_de_pantalla_2021-07-24_a_la_s_13.57.27-e9236.jpg

Hasta el 2020 se observa un aumento constante en el consumo global de aceites vegetales para la producción de biodiésel, aunque se redujeron la movilidad y otras actividades que generan consumo de combustible por la pandemia mundial. A pesar de la reducción de su demanda global de combustible, la Unión Europea (UE) utilizó más aceites vegetales importados no sostenibles en 2020 que en cualquier otro año anterior. Casi el 80 % de la materia prima utilizada para la producción de biocombustible de la UE depende de terceros países.

El consumo de aceite de palma para usos no energéticos, principalmente alimentos, se ha ido reduciendo a lo largo de la década (de 3 Mt en 2011 a 2,3 Mt en 2020), mientras que el uso para energía, especialmente para biodiésel, se ha triplicado desde 2011, hasta llegar a 5,8 Mt en 2020. Hasta ahora los usos no energéticos como la alimentación, los piensos y los sectores oleoquímicos siguen siendo el principal destino del aceite de soja; sin embargo, este cultivo va ganando terreno en el sector de los biocarburantes: entre 2019 y 2020 pasó de 0,9 Mt a 1,1 Mt, representando el 7 % total del biodiésel de la UE.

[https://info.nodo50.org/local/cache-vignettes/L400xH265/2_grafico_06_2021_oilworld_rso-po-so-trend_2010_2020-17e5b.png]

Estas son las nuevas conclusiones del informe 'Una década de políticas de combustibles de la UE: aumentando la dependencia de biocombustibles insostenibles', elaborado por la federación europea Transport & Environment (T&E) y Ecologistas en Acción, a partir de los datos de Oilworld 2021.

Las importaciones de aceite de palma utilizado para la producción de biodiésel alcanzaron un máximo en 2020, con un 58 %. España, por su parte, fue el mayor productor de biodiésel de aceite de palma de la UE en 2020 (utilizando 1,7 millones de toneladas –Mt–), seguida de cerca por los Países Bajos (1,5 Mt) e Italia (1,4 Mt).

[https://info.nodo50.org/local/cache-vignettes/L400xH334/9_grafico_06_2021_oilworld_production_consumption_compare-62ab7.png]

De acuerdo con los datos de la Comisión Nacional del Mercado de la Competencia, a finales de 2020 el aceite de cocina usado (36 %) y el aceite de soja (27 %) ganaron terreno, convirtiéndose en las principales materias primas para la producción de biodiésel, frente al 24 % del aceite de palma, dividido entre el 5 % del aceite de palma extraído de la pulpa y el 19 % de sus racimos. Esto no significa que la demanda de aceite de palma haya disminuido tal como se plantea a nivel oficial, ya que el 88% del hidrobiodiésel (HVO) se elabora a partir del aceite de palma extraído de sus racimos.

[https://info.nodo50.org/local/cache-vignettes/L400xH374/grafico_es_1_06_2021_es_oilworld_biofuel_briefing_feedstock_in_bd_production-97aef.png]

La situación anterior se refleja también para el resto de la UE, donde la cuota de aceite vegetal tratado con hidrógeno (HVO) ha registrado un rápido aumento (23 %), requiriendo para este proceso una cantidad de aceite vegetal significativamente mayor que los métodos tradicionales. Se espera que alrededor del 16% de la materia prima sean principalmente aceites vegetales no sostenibles como la palma, PFAD y soja. La capacidad de

producción de HVO casi se duplicará en los próximos 5 años, impulsada por los nuevos proyectos de las grandes petroleras, como Total, ENI, Neste y Repsol. Una de las principales razones por las que las compañías petroleras tienen interés por el «diésel renovable (HVO)» es que se trata de un combustible de libre acceso sin límites de mezcla y sus refinerías de combustible fósil pueden convertirse en productoras.

[<https://info.nodo50.org/local/cache-vignettes/L314xH400/mapa-informe-biocombustibles-2021-ba8d2.jpg>]

Teniendo en cuenta la primera versión del paquete Fit for 55 presentada por la Comisión Europea, en el marco de la [revisión de la DER II](#), la campaña paneuropea #NotInMyTank (#NoEnMiDepósito en España), de la que [Ecologistas en Acción](#) forma parte, insta a la UE para que ponga fin inmediatamente al uso de todos los biocombustibles procedentes de cultivos alimentarios, especialmente los de palma y soja, para evitar más deforestación, pérdida de biodiversidad y mayores emisiones de CO2 que el diésel fósil al que supuestamente sustituye. Resulta imprescindible garantizar una mayor transparencia de la energía utilizada para el transporte rodado, marítimo y de aviación a nivel nacional, incluidos los requisitos para que los Estados miembros centralicen y divulguen públicamente los datos sobre el origen de las materias primas y las emisiones (incluidas las de ILUC) de los biocombustibles comercializados.

Rosalía Soley, coordinadora de la campaña de Ecologistas en Acción #NoEnMiDepósito, ha declarado: «A pesar de algunas restricciones vigentes, los biocombustibles no sostenibles siguen estando muy presentes en el mercado europeo e incluso están aumentando. Es por ello que, en un contexto de elevada ambición climática y con la próxima revisión de la DER II, la UE se encuentra en un punto de inflexión en su política de cambio climático y deberá establecer un objetivo realista para las fuentes de energías renovables en el que excluya los biocombustibles procedentes de cultivos alimentarios e incentive solo cantidades realistas de biocombustibles».

Por su parte, Pablo Muñoz Nieto, coordinador de transporte de la organización ecologista, ha manifestado: «Las medidas propuestas por la Comisión Europea en el paquete Fit for 55 deben ir de la mano de estrictos criterios para asegurar la sostenibilidad de las materias primas utilizadas para la producción de combustibles. Especialmente en sectores como la aviación, donde el uso de combustibles menos contaminantes será crucial en los próximos años, debemos aprender de los errores cometidos durante la última década. Y no olvidar que la reducción de los vuelos debe seguir siendo el objetivo principal en el proceso de descarbonización de la economía».