



Las razonables dudas que generan los biocombustibles

Posted on Mayo 23, 2025

Este pasado 21 de mayo era la fecha del plazo que tenían los Estados miembros de la UE para acometer la tercera versión de la Directiva de Energías Renovables que se acordó hace 2 años de cara a aumentar la cuota de energías renovables para el 2030 y es en este momento cuando se han conocido las dudas 'razonables' que traen consigo los biocombustibles.

El sector del transporte habla, en este sentido, de un crecimiento para 2050 que viene de la mano de una demanda de energía y combustible incompatibles con los objetivos de reducción de emisiones e impactos ambientales que se pone de manifiesto en esta normativa.

Es entonces cuando basan su proceso descarbonización en la producción de biocombustibles y combustibles «supuestamente renovables» que emplean materias primas limitadas y de una sostenibilidad que genera alguna que otra duda, para crear una «presión insostenible sobre los recursos naturales que hay hoy en día».

Los biocombustibles no se libran de ciertas dudas sospechosas

Los Estados miembros de la UE tenían hasta el 21 de mayo como plazo para implementar la tercera versión de la Directiva de Energías Renovables, la DER III, aprobada en 2023. Esta directiva tiene como

objetivo aumentar la cuota de energías renovables al 45 % para 2030, de cara a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en los sectores de la electricidad, calefacción, refrigeración y transporte dentro de la UE. Se trata de una medida para combatir el cambio climático, proteger el medio ambiente y reducir la dependencia energética.

En lo que respecta a la descarbonización del transporte, la Directiva impone un objetivo del 29 % de energía renovable para el 2030 o una reducción como mínimo del 14,5 % de la intensidad de emisiones de gases de efecto invernadero.

Sin embargo, en la actualidad los sectores del transporte proyectan un crecimiento para 2050 que conlleva un aumento en la demanda energética y de combustible incompatibles con los objetivos de reducción de emisiones e impactos ambientales que plantea la Directiva. Dichos sectores basan su descarbonización en la producción de biocombustibles y combustibles supuestamente renovables que, a partir de materias primas limitadas y de dudosa sostenibilidad, generan una presión insostenible sobre los recursos disponibles.

En este marco, organizaciones ecologistas han publicado un Ecologistas en Acción ha publicado un informe que muestra la incompatibilidad de perseguir unos objetivos necesarios para la reducción de emisiones y de impactos ambientales del sector de transporte, con una política basada únicamente en la promoción de combustibles alternativos.

Los biocombustibles y el sector del transporte

Los biocombustibles han sido promovidos en la UE como una solución clave para reducir las emisiones del sector del transporte, especialmente para los modos de difícil electrificación como el aéreo y marítimo. Sin embargo, varios estudios han demostrado que los biocombustibles procedentes de cultivos pueden generar más emisiones de las que pretenden reducir, teniendo en cuenta aquellas derivadas de los cambios de uso de la tierra y la ampliación de la frontera agrícola, contribuyendo a la pérdida de biodiversidad.

En 2010 la DER comenzó la promoción de los biocombustibles de cultivos como la palma y la soja. Se calcula que en una década estas políticas han contribuido notablemente a la deforestación global, arrasando potencialmente un área total de bosques del tamaño de los Países Bajos.

En 2018 la UE acordó eliminar gradualmente el aceite de palma para producir biocombustibles para 2030 y comenzó a promover alternativas basadas en residuos, como el aceite de cocina usado (UCO), las grasas animales y productos derivados de la palma y otros residuos. Son los denominados biocombustibles avanzados (aquellos que provienen de residuos orgánicos y no de cultivos). Sin embargo, la sostenibilidad de estos también ha sido cuestionada.

En 2023 los países europeos consumieron cerca de siete millones de toneladas de aceite de cocina usado (UCO) para biocombustibles, la gran mayoría fue utilizado en mezclas de biodiésel con diésel convencional destinado a coches y camiones. Esta cifra es casi ocho veces superior a las estimaciones de volúmenes recolectados ese mismo año y cuatro veces mayor que el potencial máximo de recogida del continente, con una demanda que crece mucho más rápido que la oferta local.

Para llenar el vacío de suministro, la UE importa cada vez más UCO de China, así como de Indonesia y Malasia. Pero a medida que las compañías aéreas empiezan a demandar biocombustibles de aceite de cocina usado para la aviación, la demanda está superando lo que se puede recoger de forma sostenible.

En el caso de los residuos derivados de la palma, uno de los biocombustibles considerados avanzados más utilizados es el POME (efluentes de molino de aceite de palma, por sus siglas en inglés). Los datos analizados en un reciente informe de T&E indican que se están declarando más residuos de aceite de palma de los que realmente es posible generar, lo que sugiere una alta probabilidad de fraude y que se esté produciendo biocombustibles con aceite virgen de palma etiquetado como aceite de cocina usado.

Por todo ello, estos ecologistas denuncian que es fundamental adoptar estrategias más sostenibles. En primer lugar, señalan la necesidad de reducir la demanda energética del transporte, para lo cual es necesario poner límites a su crecimiento. Además, añaden otras medidas necesarias: reforzar las políticas europeas y de los Estados miembros para que eliminen los biocombustibles de cultivos, especialmente los de palma y soja; restringir las importaciones, centrándose únicamente en la disponibilidad doméstica de los residuos; y mejorar la regulación y la trazabilidad para evitar fraudes.

“La creciente competencia por los mismos recursos entre la aviación, el transporte terrestre y el marítimo amenazan con generar impactos ambientales negativos como la deforestación, las emisiones indirectas y la crisis en la seguridad alimentaria. La transición hacia los biocombustibles está lejos de ser una solución climática real”. concluyen.

El Maipo/ECOticias

Imagen: Freepik