

AGUA

A nivel global, la agricultura es responsable aproximadamente de un 70% del consumo de agua dulce, en un mundo donde la escasez de agua y la necesidad de producir alimentos para una población creciente son cada vez más acuciantes.

1l de biocombustible =  2500l de agua¹²

BIODIVERSIDAD

El cambio de uso del suelo que provoca la demanda de agrocombustibles impulsada por los objetivos europeos es responsable de la deforestación y destrucción de turberas y pastizales. El Promedio de Abundancia de Especies (un indicador de medición de la biodiversidad) de las áreas convertidas en cultivos para agrocombustibles se verá reducido en aproximadamente un 85%.¹³

ACAPARAMIENTO DE TIERRAS

Hasta la fecha, se han adquirido 37 millones de hectáreas de tierra para producir agrocombustibles, según la International Land Coalition. Así, los agrocombustibles se han convertido en una de las principales causas de la demanda global de tierras en los últimos tiempos.¹⁴

OTROS IMPACTOS AMBIENTALES

No solamente existe evidencia de que los agrocombustibles son peores para el clima que los combustibles fósiles, sino que también resultan más perjudiciales respecto a un amplio abanico de otros indicadores ambientales. El Instituto EMPA en Suiza¹⁵, al estudiar la totalidad de sus impactos ambientales, descubrió que los combustibles procedentes de cultivos tenían un impacto mayor sobre el clima, eutrofización por fertilizantes, acidificación, disminución del ozono e impactos sobre la salud humana, que los combustibles fósiles.

SOLUCIONES

La Unión Europea debería:

- Revisar los objetivos de consumo de agrocombustibles en el sector del transporte.
- Incluir una manera correcta de contabilizar las emisiones de carbono debido a los cambios de uso del suelo (ILUC) en las directivas RED y FQD.
- Reforzar los criterios de sostenibilidad, también para los llamados biocombustibles de 2ª generación.

Para de este modo incentivar el abandono de los biocombustibles insostenibles, favoreciendo un uso limitado y sujeto a criterios de sostenibilidad de basuras y desechos orgánicos, que respete la jerarquía de residuos. En cualquier caso, las políticas en materia de biocarburantes deberían formar parte de una estrategia de transporte más completa, cuyo objetivo prioritario fuera reducir las necesidades de transporte de personas y mercancías -tanto dentro como fuera de la UE-, así como conseguir un sistema de transporte basado en lograr la máxima eficiencia energética y en el que la electricidad de origen renovable constituya la fuente principal de su consumo energético.

1- El Gobierno español ha suspendido recientemente y de forma indefinida la obligación de cumplir con los criterios de sostenibilidad, mediante el Real Decreto Ley 4/2013, del 22 de febrero.

2, 7 - Comisión Nacional de Energía (2013). Informe anual sobre el uso de biocarburantes correspondiente al ejercicio 2011, http://www.cne.es/cne/doc/publicaciones/PA012_11.pdf

3, 4, 8 - IEEP (2011) Anticipated Indirect Land Use Change Associated with Expanded Use of Biofuels and Bioliquids in the EU, http://www.ieep.eu/assets/786/Analysis_of_ILUC_Based_on_the_National_Renewable_Energy_Action_Plans.pdf

5 - European Commission (2012) Impact Assessment accompanying ILUC proposal, http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/fuel/docs/swd_2012_343_en.pdf

6 - EurObserv'ER (2012) Biofuels barometer, <http://www.eurobserv-er.org/pdf/baro212.asp>

9 - OECD (2011) Price Volatility in Food and Agricultural Markets: Policy Responses, <http://www.oecd.org/tad/agriculturaltrade/48152638.pdf>

10 - IEEP (2012) EU Biofuel Use and Agricultural Commodity Prices: A Review of the Evidence Base, http://www.ieep.eu/assets/947/IEEP_Biofuels_and_food_prices_June_2012.pdf

11 - IISD (2012) State of Play on Biofuel Subsidies: Are policies ready to shift? <http://www.iisd.org/publications/pub.aspx?id=1624>

12 - FAO (2009) Water at FAO: Information Note, <http://www.fao.org/nr/water/docs/wateratfao.pdf>

13 - JRC (2011) Estimate of GHG emissions from global land use change scenarios, http://iet.jrc.ec.europa.eu/sites/default/files/documents/scientific_publications/2011/technical_note_eu24817.pdf

14 - International Land Coalition (2011) Land Rights and the Rush for Land: Findings of the Global Commercial Pressures on Land Research Project, <http://www.landcoalition.org/cpl/CPL-synthesis-report>

15 - EMPA (2012) Harmonisation and extension of the bioenergy inventories and assessment, http://www.empa.ch/plugin/template/empa/*125527--/l=2/changelang=true/lartid=125595/orga=/type=/theme=/bestellbar=new_abt=uacc=



IMPACTOS DE LAS POLÍTICAS EUROPEAS SOBRE AGROCOMBUSTIBLES

Es necesaria su reforma urgente para detener el desarrollo de biocombustibles insostenibles y promover soluciones reales que reduzcan los impactos sobre el clima de nuestro sistema de transporte.

LAS POLÍTICAS DE LA UNIÓN EUROPEA

Agrocombustibles y la Directiva de Energías Renovables (RED por sus siglas en inglés)

Los Estados miembros de la Unión Europea tienen la obligación de asegurar un 10% de energía renovable en el transporte para 2020. En lugar de medidas dirigidas a reducir nuestras necesidades de transporte, o favorecer los medios de transporte menos contaminantes, la principal opción elegida ha sido la sustitución de una parte de los combustibles convencionales por biocombustibles, es decir, hidrocarburos obtenidos a partir de materia orgánica. Hablamos de agrocombustibles, ya que para fabricar biodiesel o bioetanol se están utilizando casi exclusivamente productos agroalimentarios, como aceites de palma, soja o colza para el primero, o caña de azúcar y cereales para el segundo.

Las Directivas RED (de Energías Renovables) y FQD (de Calidad de los Carburantes) son las encargadas de regular la utilización de biocombustibles en la UE. En ellas se establecen unos criterios de sostenibilidad para evitar algunos cambios directos de uso del suelo. También establecen unos niveles mínimos de reducción de emisiones de CO₂ para contribuir a los objetivos y poder recibir subvenciones públicas. Estos criterios, tal y como existen en la actualidad¹, no contabilizan la emisión masiva de carbono provocada por la expansión de la superficie cultivada para satisfacer la nueva demanda de agrocombustibles: el llamado cambio indirecto del uso del suelo, ILUC por sus siglas en inglés (Indirect Land-Use Change)

Materias primas de los agrocombustibles consumidos en el Estado español en 2011²

	BIODIESEL	HIDROBIODIESEL	BIOETANOL
Consumo (m³)	1830810 (77%)	91196 (4%)	444795 (19%)
Principales materias primas	Soja 51,4% Palma 40,1% Aceite de frituras 5,6%	Palma 100%	Maíz 49,5% Caña de azúcar 24,8% Trigo 18%
Materia prima de origen español	4,5%	0%	26,7%

¿QUÉ ES EL CAMBIO INDIRECTO DEL USO DEL SUELO (ILUC)?

Las políticas europeas han originado un incremento en la demanda de agrocombustibles, aumentando así la demanda global de suelo agrícola. Para satisfacer esta necesidad, se están transformando ecosistemas frágiles y sumideros de carbono, como bosques, humedales y pastos, en nuevas tierras cultivables. El resultado es una pérdida de biodiversidad y un incremento sustancial de la emisión de gases de efecto invernadero (GEI) por el arado del suelo, la desecación de zonas húmedas y la eliminación de vegetación.

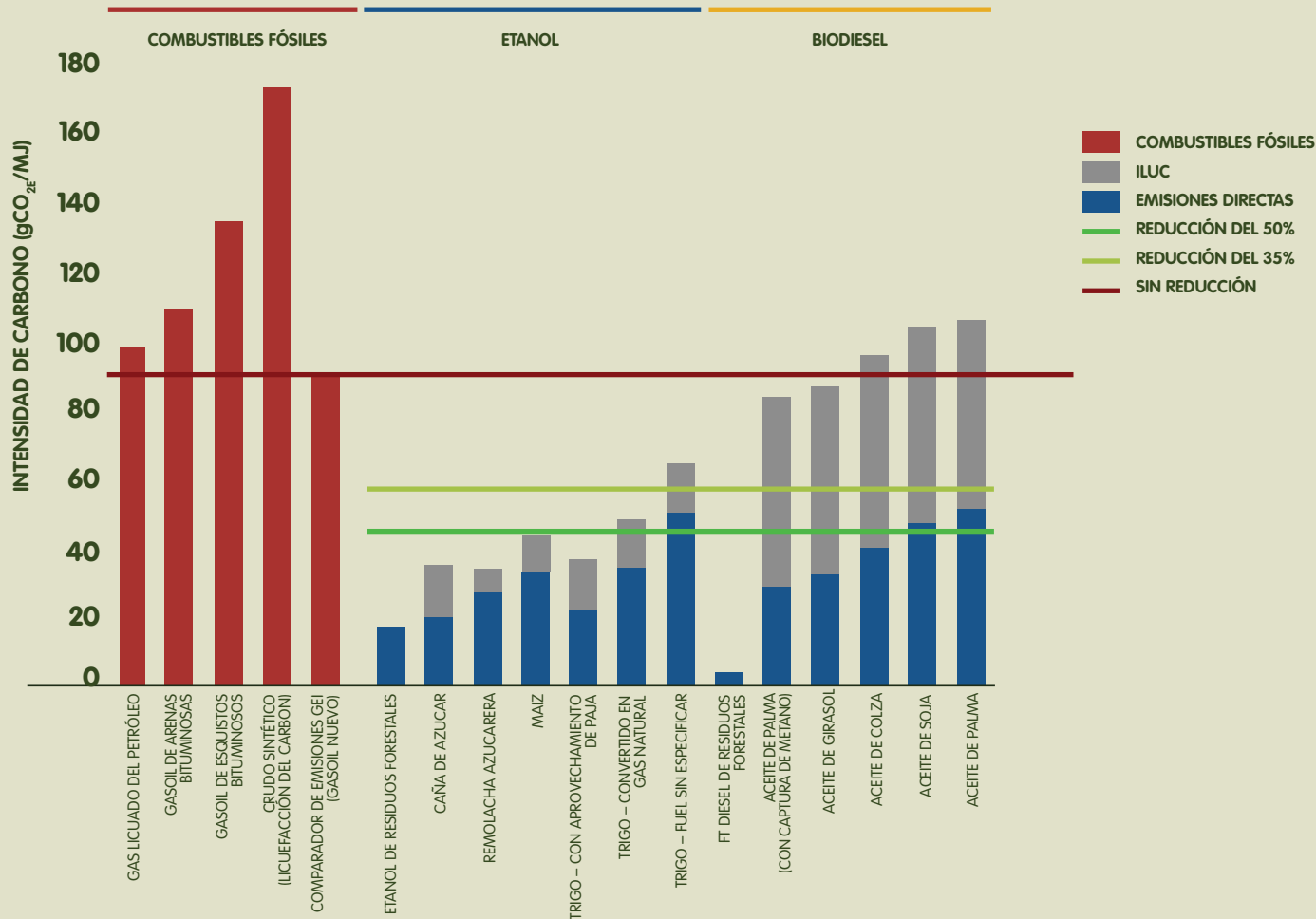
Se estima que a causa del ILUC, entre 313 y 646 Mt CO₂-e (millones de toneladas de CO₂ equivalentes) adicionales se emitirán a la atmósfera entre 2011 y 2020. Equivale a añadir entre 14 y 29 millones de coches en las carreteras europeas de aquí a 2020.³

En 2020, a nivel global, entre 4,7 y 7,9 millones de hectáreas se podrían haber convertido en nueva tierra cultivada (pudiendo alcanzar el tamaño de Irlanda) para satisfacer la demanda adicional en agrocombustibles de la UE27.⁴



EMISIONES REALES DE CO2 DE LOS AGROCOMBUSTIBLES (CON ILUC)

Las emisiones ILUC varían según los cultivos, siendo algunos de los utilizados para fabricar biodiesel los que más emisiones de este tipo generan. Según el estudio de de impacto realizado por la Comisión Europea, los agrocombustibles producidos a partir de aceite de palma, soja o colza generan incluso más emisiones de CO2 que el diesel convencional obtenido a base de petróleo5.



Contabilizar correctamente las emisiones de carbono, tanto de los combustibles fósiles como de los biocombustibles, es un requisito imprescindible para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero causadas por el transporte. Esto requiere introducir los efectos ILUC en el cálculo de emisiones de los agrocombustibles, y por lo tanto, en los criterios de sostenibilidad de las directivas RED y FQD.

CONSUMO EUROPEO ACTUAL Y PREVISTO DE AGROCOMBUSTIBLES



IMPACTOS DE LOS AGROCOMBUSTIBLES EN LA PRODUCCIÓN Y EN LOS PRECIOS DE LOS ALIMENTOS

Porcentajes de la producción global de alimentos destinados a la fabricación de agrocarburantes9



Impacto regional – En la actualidad, los agrocombustibles consumen:



Estimación de impacto sobre los precios globales de los alimentos en 202110

Aceites vegetales ↑36% Maíz ↑22% Azúcar ↑21% Oleaginosas ↑20%

“Los precios son sustancialmente más altos que si no se produjeran biocombustibles” en palabras de la FAO, la OCDE y el Banco Mundial. Estos mismos organismos recomiendan “a los gobiernos del G20 eliminar las políticas nacionales que en la actualidad subvencionan (u obligan a) la producción y consumo de biocombustibles”.

Price volatility in Food and Agricultural Markets: Policy responses. Informe de 2011 de FAO, FIDA, FMI, OCDE, UNCTAD, Programa Mundial de Alimentos, Banco Mundial, OMC, IFPRI y UN HLT.

AYUDAS PÚBLICAS MUNDIALES11

Los agrocombustibles que cumplen con los objetivos y criterios de las directivas RED y FQD pueden beneficiarse de subvenciones de los gobiernos, reducciones de impuestos y del establecimiento de unas cuotas mínimas obligatorias de consumo, transfiriendo así el coste a los y las contribuyentes y consumidoras.



La producción de agrocombustibles es la tecnología de energía renovable que más subvenciones recibió en 2010, y eso a pesar de que sus beneficios socioambientales estén muy cuestionados.