

Alemania eleva el límite a los biocarburantes de cultivo

Alemania eleva el límite a los biocarburantes de cultivo mientras España mantiene una de las restricciones más bajas de la Unión Europea. El caso alemán reabre el debate sobre el papel del bioetanol y otros biocarburantes sostenibles en la descarbonización del transporte.

Alemania ha acordado flexibilizar el límite aplicado a los biocarburantes producidos a partir de cultivos agrícolas, elevándolo del 4,4% al 5,8% a medio plazo. La decisión forma parte de una reforma más amplia de su sistema de reducción de emisiones en el transporte y supone un nuevo ejemplo de cómo varios países europeos están revisando al alza el papel de los biocarburantes sostenibles dentro de la transición energética.



La medida alemana contrasta con la situación en España, donde el Gobierno decidió reducir progresivamente el límite aplicable a los biocarburantes procedentes de cultivos alimentarios y forrajeros hasta situarlo en el 2,6% a partir de 2025. Este porcentaje se encuentra entre los niveles más bajos de la Unión Europea y queda muy por debajo del margen que permitía la normativa comunitaria, que en el caso español habría permitido alcanzar hasta el 5,1%. La propia demanda presentada por la Asociación Española del Bioetanol (Bio-E) ante el Tribunal Supremo recuerda que la Orden TED/1342/2022 fijó el límite en el 3,5% para 2023, el 3% para 2024 y el 2,6% para 2025 y años posteriores.

Alemania apuesta por reforzar los biocarburantes sostenibles

La reforma alemana busca adaptar su política nacional de transporte a los objetivos europeos de energías renovables y reducción de emisiones. Además de elevar el límite para los biocarburantes de cultivo, el país ha aprobado cambios orientados a reforzar los controles sobre las cadenas de suministro, revisar el tratamiento de los biocarburantes avanzados y aumentar las obligaciones de reducción de gases de efecto invernadero en el transporte por carretera.

El mensaje político es claro: Alemania no plantea una expansión descontrolada de los cultivos destinados a biocarburantes, sino una utilización regulada, con criterios de sostenibilidad y dentro de un marco compatible con los objetivos climáticos europeos.



España, en sentido contrario: reducción del límite al 2,6%

Mientras Alemania flexibiliza su marco, España ha seguido una dirección más restrictiva. La Orden TED/1342/2022 redujo el límite de los biocarburantes procedentes de cultivos alimentarios y forrajeros desde niveles superiores hasta el 2,6% a partir de 2025.

Esta decisión ha situado a España entre los países europeos con menor margen para el uso de estos biocarburantes, pese a que la normativa europea permitía un límite superior. En la demanda (*sigue*)

presentada por Bio-E se recoge que el porcentaje de estos biocarburantes consumidos en España en 2020 fue del 4,1%, lo que habría permitido fijar el límite en el 5,1%.

Bio-E consideró la medida poco meditada y acudió al Tribunal Supremo

La Asociación Española del Bioetanol consideró en su momento que la decisión del Ejecutivo español era poco meditada, insuficientemente justificada y perjudicial para el desarrollo del sector. Por este motivo, interpuso recurso contencioso-administrativo ante el Tribunal Supremo contra la Orden TED/1342/2022.

En su demanda, Bio-E sostiene que la reducción aprobada por el Gobierno fue abrupta y gravemente lesiva para los intereses de sus asociadas. La asociación también defiende que la decisión no se justificó adecuadamente en los criterios previstos por la normativa europea, especialmente en relación con los mejores datos disponibles sobre el posible cambio indirecto del uso de la tierra.



Riesgo para la industria nacional y para el aprovechamiento de materias primas españolas

Durante la tramitación de la norma, Bio-E advirtió de que el nuevo límite podía paralizar proyectos relacionados con el uso de biomásas nacionales, residuos o cultivos para producir biocarburantes de primera y segunda generación. La asociación alertó también de que esta limitación podía dificultar la descarbonización del transporte, especialmente en segmentos donde la electrificación avanza con más dificultad, como el transporte pesado o el transporte aéreo.

Desde esta perspectiva, el debate no se limita al porcentaje fijado por la norma. También afecta a la capacidad de España para desarrollar una industria propia vinculada al bioetanol y a otros biocarburantes sostenibles, aprovechar materias primas nacionales, generar actividad en el medio rural y reducir la dependencia de importaciones.

Los biocarburantes como complemento a la electrificación

El ejemplo alemán pone de relieve que los biocarburantes sostenibles pueden seguir desempeñando un papel relevante en la reducción de emisiones del transporte. No se trata de sustituir a la electrificación, sino de complementarla allí donde el vehículo eléctrico todavía no ofrece una solución inmediata o suficiente.

En el parque actual de vehículos, los biocarburantes permiten reducir emisiones utilizando infraestructuras ya existentes y sin exigir una renovación completa de la flota. Esta ventaja resulta especialmente importante en un contexto de objetivos climáticos cada vez más exigentes y de incertidumbre sobre la seguridad de las cadenas de suministro internacionales.

Un debate pendiente para España

La decisión alemana abre una referencia relevante para España. Mientras otros países europeos reclaman o aplican mayores márgenes para los biocarburantes de cultivo, España ha reducido su límite hasta uno de los niveles más bajos de la Unión Europea.

En este contexto, el debate español debería abordar si la actual restricción responde realmente a criterios técnicos y ambientales suficientemente justificados, o si conviene revisar el marco para permitir una mayor contribución de los biocarburantes sostenibles a la descarbonización del transporte.

El caso de Alemania demuestra que es posible combinar ambición climática, seguridad energética, estabilidad para el sector agrícola e impulso a la producción nacional, sin renunciar a los controles ambientales exigidos por la normativa europea.

(Artículo de José Ramón Freire, director general de la Asociación Española del Bioetanol)