

Biodiesel: peor que los combustibles fósiles

Por *George Monbiot* *

En los últimos dos años he hecho un incómodo descubrimiento. Como muchos expertos en medio ambiente, he estado tan ciego ante las restricciones que afectan a nuestro suministro de energía como mis adversarios lo han estado ante el cambio climático. Ahora me doy cuenta de que he abrigado una cierta creencia en la magia

En los últimos dos años he hecho un incómodo descubrimiento. Como muchos expertos en medio ambiente, he estado tan ciego ante las restricciones que afectan a nuestro suministro de energía como mis adversarios lo han estado ante el cambio climático. Ahora me doy cuenta de que he abrigado una cierta creencia en la magia.

En 2003, el biólogo Jeffrey Dukes calculaba que los combustibles fósiles que quemamos en un año se componen de materia orgánica "que contiene un 44 x 10 de los 18 gramos de carbono, que es más de 400 veces la productividad primaria neta de la biota actual del planeta"[1]. Hablando claramente, esto significa que cada año usamos una cantidad por valor de cuatro siglos de plantas y animales.

La idea de que sencillamente podemos reemplazar este legado fósil (y la extraordinaria densidad de energía que nos da) por energía ecológica es ciencia ficción. Simplemente no hay sustituto, pero se buscan sustitutos por todas partes. Hoy se están promoviendo en las conferencias climáticas en Montreal, por Estados (como el nuestro) que intentan evitar las duras decisiones que impone el cambio climático. Y al menos uno de ellos es peor que el combustible fósil al que reemplaza.

La última vez que presté atención a los peligros de hacer combustible diesel a partir de aceites vegetales, me insultaron más aún de lo que lo habían hecho los partidarios de la guerra de Irak. Descubrí que los misioneros del biodiesel son tan enérgicos en su negativa como los ejecutivos de Exxon. Ahora puedo admitir que estaba equivocado en mi anterior columna. Pero no les va a gustar. Estaba equivocado porque subestimé el impacto destructivo de dicho combustible.

Antes de ir más allá, me gustaría dejar claro que utilizar aceite de patatas fritas para hacer carburante me parece algo bueno. La gente que va todo el día con tinajas de porquería hace un servicio a la sociedad. Pero sólo hay suficiente aceite de cocina residual en el Reino Unido como para llegar a una trescientas ochentava parte 380º de nuestra demanda de carburante para el transporte [2]. A partir de ahí comienza el problema.

Cuando escribí sobre ello el año pasado, pensé que el mayor problema que causaba el biodiesel era que establecía una competición por la tierra [3]. La tierra cultivable que de otra forma se habría usado para cultivar comida se utilizaría para cultivar combustible. Pero ahora me encuentro con que algo aún peor está

pasando. La industria del biodiesel ha inventado accidentalmente el combustible más carbono-intensivo del mundo.

Al promover el biodiesel (como hacen la Unión Europea, los gobiernos británico y estadounidense y miles de defensores del medio ambiente) has de imaginar que estás creando un mercado de aceite de patatas fritas usado, o de aceite de colza, o de aceite de algas que crecen en estanques del desierto. En realidad estás creando un mercado del cultivo más destructivo de la tierra.

La semana pasada, el presidente de la Autoridad Federal para la Explotación de la Tierra de Malasia anunció que iba a construir una nueva fábrica de biodiesel [4]. Era la novena decisión de esa índole en cuatro meses. Se están construyendo cuatro nuevas refinerías en la península de Malasia, una en Sarawak y dos en Rotterdam [5]. Dos consorcios extranjeros (uno alemán, el otro estadounidense) están erigiendo fábricas rivales en Singapur [6]. Todas harán biodiesel a partir de la misma fuente: el aceite de palmera.

"La demanda de biodiesel", informa el Malaysian Star, "vendrá de la Comunidad Europea... Esta reciente demanda... acaparará, como mínimo, la mayoría de los inventarios malasios de aceite crudo de palmera" [7]. ¿Por qué? Porque es más barato que el biodiesel hecho a partir de cualquier otro cultivo.

En septiembre, Amigos de la Tierra publicó un informe sobre el impacto de la producción de aceite de palmera. "Entre 1985 y 2000", descubrió, "la explotación de plantaciones de palmeras de aceite fue responsable de un 87 por ciento de la deforestación de Malasia" [8]. En Sumatra y Borneo, unas 4 millones de hectáreas de bosque se han convertido en tierra de cultivo de palmeras. Ahora se programa despejar unas 6 millones más de hectáreas en Malasia, y 16,5 en Indonesia.

Casi todo el bosque que queda está en peligro. Los plantadores de aceite están desgarrando incluso el famoso parque nacional Tanjung Puting de Kalimantan. El orangután va probablemente a extinguirse en libertad. Los rinocerontes, tigres, gibones, tapires, los monos probóscides y miles de otras especies podrían ir por el mismo camino. Se ha desalojado de sus tierras a miles de indígenas, y torturaron a unos 500 indonesios que intentaron resistirse [9]. Los incendios forestales que tan a menudo cubren la región de humo son provocados en su mayoría por los cultivadores de palmeras. Toda la región se está convirtiendo en un campo gigante de aceite vegetal.

Antes de que se planten palmeras de aceite, que son pequeñas como maleza, han de talarse y quemarse enormes árboles en los bosques, que contienen unas reservas de carbono mucho mayores. Cuando se acaba con las tierras más secas, las plantaciones se trasladan a bosques cenagosos, que crecen en turbas. Una vez cortados los árboles, los plantadores desecan el suelo. Cuando la tuba se seca se oxida, y libera aún más dióxido de carbono que los árboles. En términos del impacto que causan en el medio ambiente local y mundial, el biodiesel de palmera es más destructivo que el petróleo crudo de Nigeria.

El gobierno británico entiende todo esto. En el informe que publicó el mes pasado, cuando anunció que cumplirá con la Unión Europea y asegurará que el 5,75% de nuestro combustible para el transporte vendrá de las plantas para 2020, admitió que "los riesgos principales para el medio ambiente son probablemente aquellos que conciernen una expansión enorme en la producción de materia prima para biocombustibles, y particularmente en Brasil (por la caña de azúcar) y el sudeste asiático (por las plantaciones de palmeras de aceite)" [10]. Se sugiere que la mejor manera de afrontar el problema es prevenir que se importen los combustibles medioambientalmente destructivos. El gobierno preguntó a sus especialistas si una prohibición infringiría las normas mundiales del comercio. La respuesta fue afirmativa: "el criterio medioambiental obligatorio... incrementarían muchísimo el riesgo de un desafío legal internacional a la política en su totalidad" [11]. Así que abandonó la idea de prohibir las importaciones y pidió en su lugar "algún tipo de esquema voluntario" [12]. Sabiendo como se sabe que la creación de este mercado llevará a una enorme oleada de importaciones de palmeras de aceite, que no hay nada significativo que pueda hacerse para prevenirlas y que acelerarán el cambio climático en lugar de aliviarlo, el gobierno ha decidido seguir adelante de todas formas.

En otros tiempos, felizmente, esto era un desafío para la Unión Europea. Pero lo que la UE quiere y lo que el gobierno quiere son lo mismo. "Es esencial que hagamos balance de la creciente demanda de desplazamientos", dice el informe del gobierno, "con nuestro objetivo de proteger el medio ambiente" [13]. Hasta hace poco, teníamos una política de reducir la demanda de desplazamientos. Ahora, aunque no se ha anunciado de ninguna forma, esa política ya no existe. Como hicieron los conservadores a principios de los 90, la administración laborista socialista intenta dar cabida a tal demanda, da igual lo lejos que llegue. Las estadísticas que obtuvo la semana pasada el grupo Road Block muestran que sólo para el ensanchamiento de la M1 el gobierno pagará 3.600 millones de libras esterlinas, más de lo que gasta en la totalidad de su programa del cambio climático. En vez de intentar reducir la demanda, intenta arreglar los suministros. Está preparado para sacrificar los bosques pluviosos del sudeste asiático para que se vea que hace algo, y para permitir a los motoristas sentirse mejor consigo mismos.

Todo esto ilustra la inutilidad de las soluciones tecnológicas que se persiguen ahora en Montreal. Es una locura intentar satisfacer una demanda de combustible siempre en alza, da igual de dónde venga el combustible. Se han evitado las decisiones duras, y otra parte de la biosfera se está quemando.

* www.monbiot.com