



Carta del director

Estimados asociados,

Tras la segunda subasta celebrada en 2017, en la que han sido adjudicados proyectos que superan los 5 gigavatios de potencia renovable, no queda más que reconocer un hecho: las energías renovables vuelven a ser las protagonistas del sector eléctrico.

Podremos discutir si, tal y como hemos denunciado en anteriores ocasiones, este cambio de rumbo del Ministerio, que tan pronto pedía una transición energética "lenta" como adjudica 8 GW en pocos meses, puede ser contraproducente para un sector que aún debe salir del ostracismo que este mismo Gobierno le impuso. Sin embargo, lo que no es discutible, es que la tendencia internacional por las energías renovables ha llegado por fin a España. No solo en la eólica, como en la anterior subasta. También en la fotovoltaica, que confirma su competitividad.

El caso de la fotovoltaica debería ser tomado como modelo para demostrar lo que se puede conseguir cuando se crean las características necesarias para el desarrollo de una tecnología. Si hubiéramos seguido, no solo en España sino en todo el mundo, apostando por las tecnologías "baratas", jamás se habría conseguido una reducción de costes tan espectacular. Hemos visto a la fotovoltaica ser inviable sin primas, traspasar la paridad de red y, finalmente, ser competitiva en costes frente a tecnologías de generación fósil. Compañías que hace escasos años ridiculizaban la fotovoltaica, hoy son adjudicatarias de proyectos. Esperemos que la defiendan con la fe del converso.

Con todo, son muchos los esfuerzos que se deberán llevar a cabo en los próximos meses para llegar al 31 de diciembre de 2019 con 8 GW de nuevos proyectos renovables. Entonces es cuando valoraremos si este cambio de rumbo del Ministerio ha sido una genialidad o una imprudencia. Porque para alcanzar los objetivos de renovables pueden utilizarse otras herramientas, quizá más complicadas de accionar pero igualmente necesarias si pensamos en los objetivos de 2030 y 2050.

Los sectores difusos, como el transporte, están muy lejos de colaborar a los objetivos globales como lo está haciendo el mix eléctrico. En el informe "Situación de las energías renovables en España; año 2016" elaborado por el CIEMAT, se pone de manifiesto este retraso con el cumplimiento de los objetivos que, recordemos, fijaba en un 10% la contribución de renovables en el sector transporte para 2020.

Este objetivo deberá ser más ambicioso en el futuro, por lo que es necesario fijar una senda creciente de consumo de renovables en el transporte que nos lleve, al menos, a un 15% en 2030. Con el parque automovilístico actual, esto solo puede conseguirse con una obligación de uso de combustibles renovables en el transporte que incluya a los biocarburantes convencionales.

Los biocarburantes redujeron el año pasado en España en un 60% los gases de efecto invernadero (GEI) en relación con los combustibles fósiles sustituidos, por lo que su consumo ya ayuda fuertemente a dos de las patas del 20-20-20: porcentaje de renovables y reducción de emisiones.

Adicionalmente a los biocarburantes convencionales, es necesario establecer una senda para los biocarburantes avanzados y la utilización sin límite de los biocarburantes fabricados a partir de aceites de cocina usados y grasas animales, valorizando así unos residuos potencialmente muy dañinos para el medioambiente.

En el futuro, el peso del vehículo eléctrico será mayor y su importancia hará que el mix eléctrico que lo alimenta contribuya a los objetivos. De ahí nuestro acuerdo con AEDIVE: el vehículo eléctrico debe ser sostenible y alimentarse con electricidad renovable.

Por lo tanto, cuando este mes de agosto cojamos nuestros vehículos para desplazarnos en nuestros destinos vacacionales, debemos recordar la importancia de que nuestro transporte también contribuya a los objetivos de renovables.

Felices vacaciones.

José María González Moya

