

## UN COMBUSTIBLE ECOLÓGICO

Lugo, que cuenta con un parque con más de 130.000 vehículos a gasóleo, dejó de ser esta semana la única provincia gallega donde no se suministraba biodiésel gracias a las estaciones de Guntín y As Nogais, que

ya están vendiendo este carburante elaborado a base de semillas. Ahora los propietarios están incentivando su consumo ofreciendo un precio más ventajoso que el del gasóleo mejorado, pero en el futuro se im-

pondrá su uso obligatorio, tal como ocurrió con la gasolina sin plomo desde el año 2000, y es que España se comprometió a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en un 8 por ciento para el 2012.

## Lugo ya dispone de biodiésel para surtir su parque de más de 130.000 vehículos

Las estaciones de Guntín y As Nogais se suman a las 14 gasolineras gallegas que sirven este carburante

HORTENSIA ACUÑA ■ LUGO

Los propietarios de los más de 130.000 vehículos diésel que hay en la provincia ya pueden repostar la variedad bio sin salir de Lugo porque desde agosto las estaciones de servicio de Guntín de Pallares (kilómetro 18,5 de la carretera de Santiago) y As Nogais (kilómetro 447 de la N-VI) ya sirven este combustible a un precio en torno a los 97 céntimos de euro, más ventajoso que el del gasóleo mejorado, para el bolsillo y para los pulmones de los lucenses.

Lugo se suma así a la preocupación por el medio ambiente, algo en lo que "siempre vamos un pouco por detrás", tal como señala el presidente de las estaciones de servicio de la provincia y propietario de la de Guntín, Manuel López, quien destaca la buena acogida de este producto, del que vendió 9.000 litros en los primeros diez días.

Con las dos nuevas gasolineras lucenses, la comunidad ofrece ya 16 puntos de venta de carburante ecológico, ya que hasta ahora en Galicia sólo había, según los datos oficiales del MITYC, ocho puntos de distribución en A Coruña; tres, en Pontevedra, y otros tantos, en Ourense. López explica que todos los surtidores comparten el distintivo de un girasol porque "ésta es una de las materias primas de donde se obtiene" y el precio por litro está entre uno y



La estación de servicio de Guntín de Pallares ya sirve con éxito de clientela el biodiésel

### A DESTACAR

El diésel ecológico más vendido es Bio al 30 por cien, apto para todos los vehículos actuales

dos céntimos por debajo del gasóleo normal de automoción.

"Muchos clientes cuando se dan cuenta que lo tenemos nos dicen que les apetecía probarlo

El Gobierno quiere que en 2010 el 5,8% del combustible que se consume sea biocarburente

y, después de mirar el precio, su primera duda es si pueden utilizarlo", comenta el empresario.

Los biocarburentes son los combustibles producidos a par-

El precio por litro en la provincia es un céntimo más barato que el del gasóleo tipo A

tir de biomasa: biodiésel, bioetanol —sirve para fabricar un aditivo para la gasolina y también se puede mezclar con ella hasta un 15%, para evitar modi-

ficaciones en el motor— y el biogás, encaminado sobre todo a producir electricidad.

El biodiésel se obtiene mediante esterificación de aceites usados o de semillas oleaginosas (girasol, colza, soja...) y puede usarse mezclado o sustituir totalmente al derivado del petróleo. Manuel López precisa que en las gasolineras están surtiendo una mezcla al 30% y como ejemplo del cambio se pone a él mismo: "Yo empecé a usarlo el año pasado y aprovechaba cuando viajaba a alguna reunión para recargar el depósito".

El resultado es una notoria reducción del humo y, al ser más denso, lubrica mejor el motor. Además de las ventajas físicas, económicas y medioambientales, el sector está convencido de que los acuerdos alcanzados por 129 países industrializados en el Protocolo de Kioto, entre ellos España, impondrán su uso.

Para López está claro que "con el tiempo" será la única alternativa y pone como ejemplo lo vivido con la gasolina sin plomo desde el 2000. El portavoz de las estaciones de servicio señala que "los ciudadanos eran reticentes a usarla", pero obligó a los fabricantes de vehículos a crear motores más eficientes y cuando en agosto del 2001 dejó de producirse, "la gente lo asumió con normalidad". Aunque el gasótec es menos contaminante que la gasolina, ya está inmerso en un proceso similar. ⇐

## UN COMBUSTIBLE ECOLÓGICO

⇒ Años atrás el gasóleo al calentarse dejaba 500 partes por millón (ppm) de azufre concentrado en la atmósfera y se fue rebajando hasta el límite máximo permitido en la actualidad, de 50 ppm, mientras que las variedades mejoradas del carburante desprenden sólo 10. A partir del 2009 será el que se seguirá fabricando y supondrá otra ventaja competitiva para el biodiésel, puesto que en Lugo los vehículos con ese motor superan en casi 40.000 unidades a los que se mueven con gasolina.

Además, mientras el precio medio del litro del mejorado en Lugo es de 1.05 euros, el nuevo Bio30 cuesta un céntimo menos que el normal, que está en la provincia a 98 céntimos de media. Este argumento unido a que el Gobierno se comprometió a rebajar la emisión de gases a la atmósfera a un 8% en 2012 hacen prever el éxito de las fuentes de energía alternativas.

## Éxito verde

El Plan de Energías Renovables 2005-2010 tiene tres objetivos muy claros en ese horizonte: un 12% de la energía primaria consumida será renovable, al igual que la generación del 30% de la electricidad, y el uso de biocombustibles supondrá un 5,8% del consumo total de combustible, hasta las 4.445 toneladas equivalentes de petróleo.

España incrementó en 2006 sus emisiones de CO2 en un 52% respecto a 1990, lo que supone alejarse en 37 puntos de lo pactado en Japón. Por ello, el Ejecutivo aprobó hace veinte días ochenta medidas urgentes contra el cambio climático, entre las que está la reforma del impuesto de circulación que entrará en vigor el próximo año. La modificación favorece a 1,1 millón de coches y perjudica a 500.000. Los que emitan menos de 120 gramos de CO2 por kilómetro estarán exentos, mientras que los más contaminantes, los quads y las motos acuáticas soportarán un tipo más alto. Es una clara señal al mercado y a los conductores para que modifiquen sus hábitos, pues la dependencia del transporte en un 98% de los derivados del crudo juega en contra de España para cumplir con Kioto.

## El petróleo verde lucense

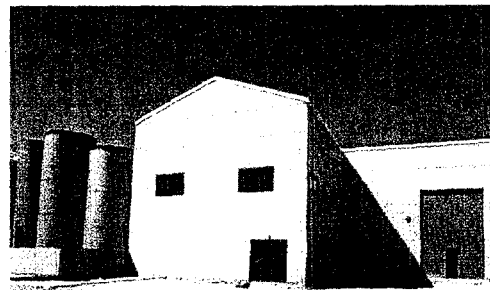
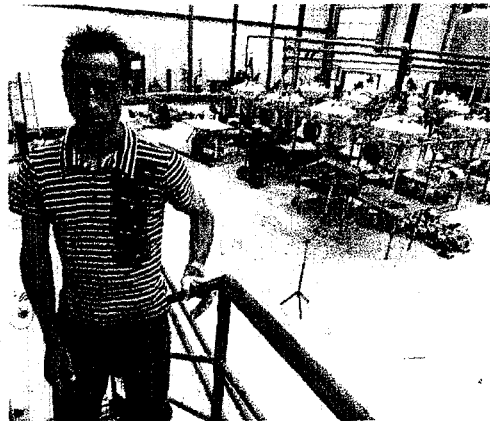
La primera fábrica de Galicia que producirá biodiésel está en Begonte y, desde el 25 de septiembre, será la décima que funcione en todo el territorio nacional

HORTENSIA ACUÑA

■ La distribución de biocombustibles en Galicia estaba representada hasta ahora por las delegaciones de Biogal Centro Energético y Energal Distribución, mientras que la producción se limitaba al bioetanol en Teixeiro, pero a partir del 25 de septiembre el mapa del petróleo ecológico cambiará, ya que Biocombustibles de Galicia (BGAL) comenzará a funcionar en el polígono industrial de Begonte y los lucenses podrán enorgullecerse de estar por una vez a la cabeza de la innovación en pro del medio ambiente.

BGAL fue creada en enero de 2006 por un grupo de gallegos y asturianos que no llegan a los 40 años de edad, tres vinculados al fútbol profesional. Los socios Bruno Abad y José Manuel Aira, jugador del CD Lugo, explican que se crearán 18 empleos, muchos ya cubiertos. La facturación prevista para el primer ejercicio es de 12 millones de euros y obtendrán de semillas y aceites usados unas 20.000 toneladas de biodiésel al año.

Julio Benito Sánchez, consejero delegado en Vigo de B&T energy consulting, organización especializada en asesorar a empresas del sector energético, enumera diez razones para usar biocombustibles. Es de origen renovable, apenas contiene azufre —el principal causante de la lluvia ácida—, reduce las partículas nocivas para la salud y el CO2 —efecto invernadero—, es biodegradable y menos peligroso que los derivados convencionales del crudo (más inflamables). Benito señala que el biodiésel mejora la combustión y bromea con que puede ser muy útil para pasar la ITV, pues “desaparece el humo, el hollín, alarga la vida



Aira, socio de BGAL, en la planta de biodiésel de Begonte

del motor y minimiza ruidos y olores desagradables”.

## Panorama

En la actualidad hay 16 plantas que están fabricando biocombustibles en el país, 445.000 toneladas en 2006 con un valor de mercado de 320 millones de euros. España lidera el mercado europeo, seguida de Francia, y crece a un vertiginoso ritmo

del 45% por ciento anual, pero el 60% del biodiésel y el 26% del bioetanol se exportan, unas 200.000 toneladas en el último ejercicio, según la Asociación de Productores de Energías Renovables.

Estas cifras de imparable ascenso del *crudo verde* tienen dos lecturas si se trasladan a la provincia. Por una parte, la instalación de una planta es siempre positiva

desde el punto de vista del empleo y, por su importante demanda internacional, puede contribuir a equilibrar la balanza comercial lucense, siempre deficitaria. Sin embargo, la escasa proporción de ventas de estos combustibles también pone de relevancia que los gallegos aún tienen que asumir sus responsabilidades respecto al cambio climático y, para ello, el 2007 puede ser determinante en la historia energética de Lugo con la implantación de golpe de la cadena completa: industria, mayoristas y minoristas de carburantes ecológicos.

En esa línea de sensibilización medioambiental, el Concello de Lugo ya dio en octubre del 2006 un primer paso al introducir el uso de biodiésel en tres autobuses urbanos, que realizan las líneas 1-A (Acea de Olga-Priringalla), 10 (Frigsa-Campus) y 12, el especial Universidad.

Los vehículos de la empresa concesionaria del transporte público disponen de un depósito de 20.000 litros en A Louzaneta y son especiales porque emplean ese carburante al 100%, lo que requiere pequeñas modificaciones técnicas en las máquinas como unos “manguitos y unas gomas algo más resistentes”, según precisaron responsables de la compañía.

Fuentes municipales manifestaron la “firme” intención del actual equipo de gobierno de reforzar la flota de buses ecológicos e, incluso, plantearon la posibilidad de eliminar los más contaminantes en su totalidad. No obstante, subrayaron que hasta que finalicen los estudios de eficiencia que se están llevando a cabo respecto al funcionamiento de esas tres líneas urbanas, el Ayuntamiento no ampliará el cambio de vehículos.