

## De la bóta al dipòsit de combustible

L'aprofitament de l'excedent vinícola podria impulsar el desenvolupament del bioetanol, un carburant ecològic d'origen vegetal que pot substituir, en proporcions diverses, la gasolina. L'estat espanyol és una potència en la fabricació d'aquest biocarburant, però, en canvi, se n'hi consumeix més aviat poc.

Tot just ara fa un any que la Comissió Europea va presentar un pla de *reforma radical* del sector del vi que incloïa mesures com l'arrencada subvencionada i voluntària de milers d'hectàrees de vinya poc rendibles o la supressió dels ajuts públics a la denominada *destil·lació de crisi*, una mesura per a corregir a curt termini els desequilibris del subministrament i que ofereix una sortida als excedents de vi. Amb l'aprovació de la reforma definitiva del sector vinícola el dia 3 de juliol proppassat, la Unió Europea es decanta per una nova manera de reduir les reserves comunitàries de vi: la subhasta per fer-ne bioetanol, un combustible renovable d'origen vegetal produït a partir de la fermentació de matèria orgànica rica en sucre, com els cereals, la remolatxa o el vi.

França, Itàlia i Espanya són els productors de vi més grans de la Unió Europea i, fins ara, han rebut quantitats importants de fons europeus per a destil·lar part dels excedents vinícoles i convertir-los en alcohol de 92 graus. Ara, per primera vegada, els responsables europeus han establert que els excedents d'alcohol vínic es destinin a la fabricació de bioetanol, de manera que, a la darrera subhasta de tancs de vi inutilitzats organitzada per Brussel·les, només hi van poder prendre part productors d'aquest biocarburant i no qualsevol fabricant del sector industrial, com passava fins ara. D'aquesta manera, es complia un doble objectiu: d'una banda, aprimar

les reserves de vi i, d'una altra, reciclar-ne l'excedent i, alhora, assegurar el subministrament de matèria primera per a l'obtenció de bioetanol. Amb aquesta mesura es volia resoldre, en part, el problema d'abastament dels productors d'aquest combustible vegetal renovable. Aquestes dificultats provenen de l'encariment d'un 25% del preu del cereal, base habitual de la fabricació del bioetanol.

**D'alcohol vínic a biocombustible.** La subhasta europea d'excedents de vi es va fer a l'abril i s'hi van licitar 653.381 hectolitres procedents de quatre estats: Espanya, França, Itàlia i Grècia. Concretament, a l'estat espanyol es van treure a la venda pública tres lots de 50.000 litres d'alcohol vínic. Únicament dos productors, Acciona i Abengoa, complien els requisits per a licitar-hi.

Acciona és la promotora de l'única planta de producció de bioetanol de l'estat espanyol que s'alimenta exclusivament d'alcohol procedent del vi. La planta, inaugurada a principi d'aquest any a Alcázar de San Juan (Ciutat Real), fabrica aquest biocombustible a partir d'alcohol brut procedent dels excedents vinícoles de la Unió Europea i, segons Acciona, la previsió és que cada any se n'hi produeixin 26.000 tones (33 milions de litres). Així doncs, l'alcohol per a fer bioetanol prové de les compres que fa l'Organisme d'Intervenció de la Unió Europea al mercat vitivinícola per

tal de regular el sector, en aplicació de la política agrària comuna (PAC). Aquests excedents vinícoles es converteixen en alcohol de 92 graus per destil·lació i són comercialitzats a l'estat espanyol, per mitjà de licitació, pel Fons Espanyol de Garantia Agrària (FEGA). Després, aquest alcohol brut se sotmet a un procés de neteja i deshidratació per elevar-ne la puresa del 92% al 99,9% i comercialitzar-lo, un cop desnaturalitzat, com a bioetanol.

**Combustible alternatiu per llei.** Segons Acciona, la producció de la planta d'Alcázar de San Juan evitarà l'emissió d'unes 48.000 tones anuals de diòxid de carboni, una quantitat equivalent a l'emissió d'uns 20.000 automòbils que recorreguessin una mitjana de 15.000 quilòmetres utilitzant bioetanol. Actualment, aquest combustible ecològic és, juntament amb el biodièsel, el mitjà més efectiu per a reduir la dependència del petroli en el sector del transport i, alhora, disminuir les emissions de gasos d'efecte hivernacle. En aquest sentit, tant l'estat espanyol com la Unió Europea han establert objectius ambiciosos pel que fa al desenvolupament dels biocombustibles. Hom pretén que el 2010 representin el 5,83% del total del mercat de combustibles d'automoció a l'estat espanyol i el 5,75% a Europa. L'any vinent, a l'estat espanyol tots els carburants que es venguin a les gasolineres hauran de portar un 2% de biocombustible, i el 2010 haurà d'augmentar fins gairebé al 6%. Això és així perquè el mes passat el Congrés dels Diputats va aprovar l'obligació dels biocarburants, una mesura legal que exigeix posar a disposició dels consumidors percentatges creixents d'aquests combustibles amb relació al conjunt de gasolines i gasolis que es comercialitzen.

**Cap a una automoció més sostenible: l'E-85.** El bioetanol és un biocombustible d'alt poder energètic



amb característiques molt similars a la gasolina, però que comporta una reducció important de les emissions contaminants en els motors tradicionals de combustió. D'origen vegetal, s'obté de la fermentació de substàncies riques en sucres, midons o fècules i es fa servir en motors d'explosió com a additiu o substitutiu de la gasolina.

A l'estat espanyol, tot el bioetanol consumit l'any passat (7,25 tones equivalents de petroli) va arribar als consumidors formant part d'un additiu oxigenat, l'ETBE, que porten les gasolines d'automoció i que els vehicles poden utilitzar sense haver de fer reglatges al motor. Els actuals motors d'explosió admeten mescles amb un 10%-15% de bioetanol. Per contra, l'E-85, un combustible amb un 85% d'etanol i un 15% de benzina, solament pot ser emprat pels ve-

hicles flexibles, els *flex fuel vehicles* (FFV), als quals han fet les modificacions necessàries perquè el motor hi treballi. Aquesta mescla en addició directa és força estesa a Suècia, l'estat europeu més avançat en l'ús del bioetanol com a combustible alternatiu a les fonts d'energia fòssils. També és significatiu el cas de Brasil, país pioner en l'ús de combustibles vegetals a gran escala, on l'etanol fet a partir de l'alcohol de canya s'utilitza com a combustible únic (E-100) o bé com a additiu de la gasolina en un 25% (E-25).

Les marques Volvo, Ford o Saab ja comercialitzen vehicles amb motors *flex fuel* a casa nostra. Renault també traurà aquest any un model de cotxe ecològic que funcionarà amb bioetanol, el Mégane E-85, que es començarà a comercialitzar a final d'aquest mes. La intenció de la companyia

francesa és que el 2009 tots els seus models dotats amb motors dièsel puguin fer servir el biodièsel habitualment i que el 2010 tots els models Renault funcionin amb bioetanol E-85. Ford, per una altra banda, produeix en exclusiva els motors de bioetanol de Ford i Volvo per a Europa a la planta valenciana d'Almussafes, on enguany és previst que es fabriquin 30.000 propulsors *nets*, la major part dels quals es destinarà a l'exportació, fonamentalment als països nòrdics. De fet, durant l'any passat Ford i Volvo tan sols van vendre un total de 700 vehicles *flex fuel* a l'estat espanyol i enguany n'hi esperen unes vendes de 1000 unitats. A Suècia, en canvi, un 12% de les vendes totals de cotxes són models amb motors FF de bioetanol.

**Marta Carbó**