

Claves tecnológicas para una revolución verde



Jaime Malet
Presidente de la Cámara de Comercio
Americana en España

En los últimos días, Boeing y Airbus han deitado al público en Le Bourget con las manibras de sus modelos más modernos. La competencia entre los dos gigantes de la aeronáutica civil redunda en el desarrollo de mejores y más eficientes aviones a precios más bajos. Por eso se calcula que durante los próximos veinte años la flota mundial de aviones comerciales se doblará de los 18.000 actuales a 36.000 y el transporte aéreo de pasajeros crecerá a una tasa anual del 5%.

De la misma manera que la rivalidad entre Boeing y Airbus beneficia a las aerolíneas y viajeros, un creciente número de empresas de ambos lados del Atlántico están diseñando las tecnologías energéticas que deben permitirnos reducir nuestra dependencia de combustibles fósiles procedentes de regiones inestables, incrementar la eficiencia energética y disminuir las emisiones de gases invernadero.

Nuestra civilización se enfrenta al enorme reto de integrar a 3.000 millones de nuevos consumidores de economías emergentes -que aspiran a niveles de consumo occidentales- a la globalización sin agotar los recursos del planeta y destruir nuestro entorno. Necesitamos un proceso equivalente a la Revolución Industrial pero, en esta ocasión, para desarrollar las tecnologías y recursos que garanticen la protección del medio ambiente, una reducción de los costes energéticos y una menor dependencia de fuentes energéticas cuyo origen o transporte está sometido a incertidumbres geoestratégicas.

¿Cuál es la mejor manera de promover y financiar la Revolución Verde (*the Green Revolution*) que nos llevará a un modelo de crecimiento sostenible? El reciente programa anunciado por la Comisión Europea para fomentar la construcción de aviones con motores más eficientes es un buen ejemplo de partenariado público-privado en este ámbito. La mitad de los 1.600 millones de euros en inversiones procederán de la UE, mientras que la otra la sufragarán las empresas líderes del sector. Aunque la aviación civil sólo genera el 4% de los gases invernadero, la expansión del transporte aéreo exige este tipo de iniciativas.

Por su parte, los fabricantes de automóviles rivalizan en ofrecer vehículos con menor consumo energético. La próxima generación de coches híbridos contará con baterías de litio, más pequeñas y eficientes.

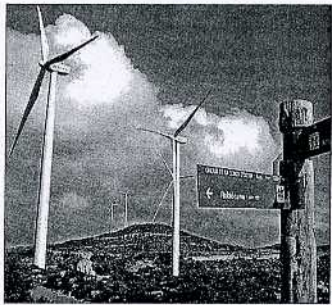
Energías renovables

Pero la mayor eficiencia energética debe complementarse con una apuesta decidida por las energías renovables y el mantenimiento de las fuentes tradicionales como parte del *energy mix*. A pesar de su gran potencial, las energías renovables sólo aportan hoy en día un 13% de la producción mundial de energía primaria. La biomasa aporta un 10% del total, mientras que la eólica sólo alcanza un 0,06% y la solar un 0,04%. Si EEUU cubriera el 1,6% de su territorio con placas solares conseguiría la autosuficiencia energética. Sin embargo, con la tecnología actual, un kilovatio hora de electricidad producido por una placa solar cuesta de 26 a 34 céntimos, mientras que una planta térmica lo genera por sólo 3 céntimos aproximadamente. Y las actuales placas únicamente son capaces de convertir entre un 13% y un 20% de los rayos solares que captan en electricidad. Afortunada-

mente, varias empresas están perfeccionando una nueva generación de placas solares que al utilizar semiconductores más baratos y menos silicio reducirá los costes de la producción de energía solar. En el estado alemán de Sajonia se está construyendo el mayor parque solar del mundo con esta nueva generación de placas.

El ingenio y conocimientos de los mejores cerebros del sector privado y de los centros de investigación del planeta pueden protagonizar la Revolución Verde. Pero hay que estimularlos. Se puede debatir si la mejor manera es proporcionando deducciones fiscales y/o precios garantizados a las empresas del sector de energías renovables o fijando objetivos de producción de energía renovable y de mejora de la eficiencia energética y dejando que las empresas compitan entre sí. La aplicación de un impuesto sobre las emisiones de gases invernadero quizás será ineludible en el futuro pero su introducción debe producirse de manera coordinada internacionalmente para no mermar la competitividad de determinados países o continentes.

En EEUU, hasta ahora, se ha optado a nivel nacional por no introducir la obligación de reducir emisiones y se ha apostado por incentivar la energía eólica, la solar y los biocombus-



Parque eólico de la sierra de Rubi, de Acciona.

tibles como el etanol derivado del maíz. Pero diez estados han fijado objetivos vinculantes de reducciones de gases invernadero y California ha proporcionado 2.142 millones de euros en ayudas a las empresas de energía solar. Durante una reciente visita a Washington, he podido constatar que en los centros de poder de EEUU el cambio de modelo energético se ha convertido en una prioridad absoluta. El binomio UE-EEUU será trascendental para acometer la transformación de modelo y las empresas deben posicionarse ya en los mercados para aprovechar las inmensas oportunidades del sector energético, cuyas empresas protagonizaron fusiones y adquisiciones por valor de 425.500 millones de euros en 2006. Conciliar el progreso económico con la sostenibilidad medioambiental es el desafío de nuestros tiempos. Los poderes públicos tienen un papel importante a jugar otorgando incentivos pero no podemos frenar el desarrollo para salvar el planeta. Son fundamentalmente el ingenio, creatividad y disposición al riesgo propios del sector privado los que desarrollarán las nuevas tecnologías energéticas. Con ellas podremos legar a futuras generaciones un mundo más próspero y ecológico.