



Boletín N° 161 – Enero 25 de 2016



## ¿Un horizonte distinto para los Biocombustibles?

El cambio de mando en los Estados Unidos de América ha generado diversas reacciones en todos los frentes; desde la política internacional hasta los sectores productivos, las compañías y los empresarios de todos los tamaños, que ven la necesidad de prepararse frente a cambios en materia comercial, tasa de cambio e incluso de orientación de negocio; de hecho, se están reviviendo las campañas de “Compre Nacional” ante la previsión de caídas de exportación de bienes y servicios hacia los Estados Unidos.

El tema ambiental no está exento de esa expectativa: tomadores de decisión, analistas, organismos multilaterales y agencias de gobierno, en todos los países, están a la expectativa de lo que sucederá con los compromisos del acuerdo de París, cuál será la dinámica y la ruta que tomará esta iniciativa internacional pero, en todo caso, países como Colombia que tienen un altísima sensibilidad ante el cambio climático deben continuar su acción, tanto en mitigación como en adaptación.

Aquí los biocombustibles juegan un papel fundamental; dado que la propuesta del nuevo gobierno de los Estados Unidos es mantener el uso de combustibles fósiles para el transporte, más que nunca se requiere de mejoradores de estos combustibles: un alcohol carburante que ayude a oxigenar las gasolinas para mejorar la combustión en el motor y mejorar la calidad de las emisiones y un biodiesel que, además de esa

función oxigenante, cumpla con la de mantener la lubricidad del diésel fósil.

Pero, además de seguir reduciendo emisiones de gases de efecto invernadero, simultáneamente, con las mezclas de biocombustibles reducimos la emisiones de material particulado, responsables de la mala calidad del aire respirable en nuestras ciudades y que representan alrededor de cinco mil muertes prematuras al año, solo en Bogotá y el Valle de Aburrá, según cifras del Banco Mundial, a las que nos hemos referido en anteriores editoriales.

Tomando como ejemplo a organizaciones de los Estados Unidos como la National Biodiesel Board, la Renewable Fuels Association, Growth Energy, Fuel Freedom Foundation o el US Grains Council que hoy muestran la generación de empleos en el país como una bandera, no solo para mantener sino, para aumentar la participación de los biocombustibles en la matriz energética de los USA, del mismo modo Colombia tiene en este argumento una razón de peso, dado que, HOY los biocombustibles que se usan en Colombia son de PRODUCCIÓN NACIONAL, lo que representa la generación de empleos que dan sustento a más de 350 mil personas, la mayoría de ellos empleos rurales bien remunerados, y que generan un retorno de, al menos, el 80% de las ventas a las regiones con efectos de dinamización económica realmente significativos.

Si esto no fuera suficiente, la disminución de las reservas de petróleo y gas en los últimos años hacen necesario mantener y, ojalá, ampliar la participación de los biocombustibles en la canasta energética. Los biocombustibles representan hoy alrededor del 10% de los combustibles líquidos que se consumen en Colombia.

Estamos haciendo nuestro aporte y tenemos la disposición de ampliar nuestro concurso a la mejora de la calidad del aire y a la economía de las regiones colombianas.

**Fuente:** Fedebiocombustibles.



## **Aprobada nueva versión del estándar para la certificación de aceite de palma sostenible en Colombia con aval internacional**



*Imagen: Archivo de Fedepalma*

La Junta Directiva de la Mesa Redonda de Aceite de Palma Sostenible (RSPO, por su sigla en inglés) recientemente aprobó la Interpretación Nacional para Colombia de la versión 2013 de su estándar de Principios y Criterios (P&C) para la producción de aceite de palma sostenible. Colombia ya contaba con una Interpretación Nacional de la primera versión de los P&C de la RSPO, que había sido publicada en 2007.

La RSPO nació del interés por lograr unas prácticas productivas, ambientales y sociales sostenibles en un escenario en donde países del Sudeste Asiático han sido criticados especialmente por ello. Esta certificación es resultado de la participación de diversos actores y partes interesadas de la cadena de valor del aceite de palma, entre ellos: cultivadores de palma de aceite, plantas de beneficio, procesadores, comercializadores, inversionistas y ONG ambientales y sociales.

De esta forma, el estándar de P&C de la RSPO, construido de forma colectiva y por consenso entre los

diferentes miembros de la RSPO, es una hoja de ruta que fomenta la producción de aceite de palma con criterios de sostenibilidad, la comercialización y el uso del aceite de palma sostenible.

De acuerdo con Jens Mesa Dishington, Presidente Ejecutivo de Fedepalma, dicho estándar, como pieza angular del esquema de certificación de la RSPO, es el más reconocido en el ámbito internacional para el aceite de palma, de ahí relevancia de que Colombia, cuarto productor de aceite de palma en el mundo y primero en América, cuente con su propia Interpretación Nacional de los P&C de la RSPO.

Entre los elementos que se han alcanzados a través de este proceso de consenso en Colombia, es de resaltar la adaptación de los P&C al marco normativo colombiano y a algunas particularidades del contexto económico, ambiental y social del sector agrícola del país. Con este documento, los palmicultores de Colombia tienen un referente claro de los requerimientos que deben cumplir para certificarse RSPO y con ello acceder a los mercados nacionales e internacionales que requieren este tipo de certificación.

En la actualidad, la RSPO cuenta con más de 2.000 miembros alrededor del mundo y el volumen de aceite certificado RSPO representa casi 20% del mercado mundial. Hace dos años la RSPO estableció una oficina para Latinoamérica, cuya base es Bogotá, aun cuando Colombia tuvo la primera empresa palmera certificada RSPO en 2010. Nuestro país hoy cuenta con seis empresas certificadas, que suman 9% de la capacidad de producción anual, y adicionalmente, más de 14

grupos empresariales se encuentran en proceso de alcanzar dicha certificación.

### Grupo Daabon, primero en sostenibilidad en el mundo

Cabe destacar que en los últimos tres años, en forma consecutiva, el Grupo Daabon de Santa Marta ha sido calificado como la empresa palmera número uno en el ranking mundial de empresas certificadas RSPO. Esta es una muestra del compromiso de sostenibilidad del sector palmero colombiano, y un claro ejemplo del avance que tiene el país en esta materia, indicó Jens Mesa Dishington, Presidente Ejecutivo de Fedepalma.

“Con este reconocimiento del Grupo ratifica su compromiso de hacer que su producción sea ambientalmente sostenible, socialmente responsable y económicamente rentable”, manifestó el líder gremial, al tiempo que expresó que se trata de un gran logro para la palmicultura de Colombia porque posiciona al país como referente mundial en sostenibilidad, superando a los mayores productores mundiales de aceite de palma, como son Malasia e Indonesia.

La evaluación ha sido desarrollada mediante la herramienta SPOTT, diseñada por la Sociedad de Zoológicos de Londres (Zoological Society of London), miembro activo de la RSPO.

Mesa Dishington expuso que esta herramienta es consultada por los más reconocidos protagonistas de la cadena productiva de la industria palmera en el ámbito internacional, toda vez que son ellos mismos quienes posicionan a las compañías en el lugar que les corresponde. La herramienta evalúa más de 50 indicadores de transparencia y compromisos corporativos relacionados con temas críticos de sostenibilidad, a través de siete categorías de mejores prácticas sociales y ambientales.

El Grupo Daabon viene de una cultura orgánica, la cual le ha ayudado a facilitar los procesos en términos de entendimiento de la certificación RSPO y las diferentes prácticas que están en el ADN de la compañía desde hace 25 años.

**Fuente:** Revista El Palmicultor No. 538, Diciembre 2016.



## Efecto de la Reforma Tributaria sobre los precios de combustibles líquidos al consumidor en Bogotá

La afectación de la Reforma Tributaria en la gasolina se ve reflejada de la siguiente manera:

### Estructura de Precios Gasolina Enero 2017

Precio Gasolina Bogotá Enero 17		PRECIO ALCOHOL CARBURANTE: \$ 8.010,73	
Gasolina Corriente SIN Mezcla (Galón en Bogotá)		Gasolina Corriente CON Mezcla (E6) (Galón en Bogotá)	
Ingreso al Productor de la Gasolina Motor Corriente (100%)	\$ 4.102,64	Ingreso al Productor de la Gasolina Motor Corriente (94%)	\$ 3.856,48
Ingreso al Productor del Alcohol Carburante	-	Ingreso al Productor del Alcohol Carburante (6%)	\$ 480,64
<b>Total Ingreso a los productores</b>	<b>\$ 4.102,64</b>	<b>Total Ingreso a los productores</b>	<b>\$ 4.337,13</b>
Impuesto Nacional a los Combustibles	\$ 490,00	Impuesto Nacional a los Combustibles	\$ 460,60
IVA	\$ 779,50	IVA	\$ 732,73
Impuesto al Carbono	\$ 135,00	Impuesto al Carbono	\$ 126,90
Tarifa de Marcación	\$ 7,45	Tarifa de Marcación	\$ 7,45
Tarifa de Transporte por poliductos (92%)	\$ 383,45	Tarifa de Transporte por poliductos (94%)	\$ 360,44
Tarifa de Transporte Etanol a Planta Mayorista (8%)	-	Tarifa de Transporte Etanol a Planta Mayorista (6%)	\$ 33,70
Plan de continuidad	\$ 71,51	Plan de continuidad	\$ 71,51
<b>Precio Máximo de Venta al Distribuidor Mayorista</b>	<b>\$ 5.969,55</b>	<b>Precio Máximo de Venta al Distribuidor Mayorista</b>	<b>\$ 6.130,45</b>
IVA sobre el Margen al distribuidor mayorista	\$ 68,14	IVA sobre el Margen al distribuidor mayorista	\$ 68,14
Sobretasa	\$ 915,79	Sobretasa	\$ 860,85
Margen al distribuidor mayorista	\$ 358,63	Margen al distribuidor mayorista	\$ 358,63
<b>Precio Máximo al Mayorista</b>	<b>\$ 7.312,11</b>	<b>Precio Máximo al Mayorista</b>	<b>\$ 7.418,07</b>
Margen del distribuidor minorista	\$ 667,96	Margen del distribuidor minorista	\$ 667,96
Pérdida por evaporación	\$ 29,25	Pérdida por evaporación	\$ 29,67
Transporte a estación de servicio	\$ 57,17	Transporte a estación de servicio	\$ 57,17
<b>Precio Máximo de Venta Incluida la Sobretasa.</b>	<b>\$ 8.066,49</b>	<b>Precio Máximo de Venta Incluida la Sobretasa.</b>	<b>\$ 8.172,88</b>
<b>DIFERENCIA E100 (ENE - DIC)</b>	<b>\$ 76,49</b>	<b>Diferencia en Precio al Consumidor</b>	<b>\$ 106,39</b>

Por su parte, el efecto generado en el diésel es:

## Estructura de Precios Diésel Enero 2017

Enero 2017 Bogotá			Precio B100: \$ 11.072,00		
Diésel sin mezcla (Galón)			Diésel con mezcla B8 / Galón		
Ingreso Productor ACPM	100%	\$ 3.999,53	Ingreso Productor ACPM	92%	\$ 3.679,57
Ingreso Productor BIODIESEL	0%	\$ 0,00	Ingreso Productor BIODIESEL	8%	\$ 885,76
<b>Total Ingreso Productores</b>		<b>\$ 3.999,53</b>	<b>Total Ingreso Productores</b>		<b>\$ 4.565,33</b>
Impuesto Nacional		\$ 469,00	Impuesto Nacional		\$ 431,48
IVA		\$ 759,91	IVA		\$ 699,12
Impuesto al Carbono		\$ 152,00	Impuesto al Carbono		\$ 139,84
Marcación		\$ 7,45	Marcación		\$ 7,45
Transporte por poliductos		\$ 394,47	Transporte por poliductos		\$ 370,80
Transporte Biodiésel		\$ 0,00	Transporte Biodiésel		\$ 28,88
Plan Continuidad		\$ 71,51	Plan Continuidad		\$ 71,51
<b>Precio Máximo Mayorista</b>		<b>\$ 5.853,87</b>	<b>Precio Máximo Mayorista</b>		<b>\$ 6.314,40</b>
IVA al Margen Mayorista		\$ 68,14	IVA al Margen Mayorista		\$ 68,14
Margen Mayorista		\$ 358,63	Margen Mayorista		\$ 358,63
<b>Precio Máximo planta de Abasto</b>		<b>\$ 6.280,64</b>	<b>Precio Máximo planta de Abasto</b>		<b>\$ 6.741,17</b>
Margen Minorista		\$ 667,96	Margen Minorista		\$ 667,96
Transporte		\$ 57,17	Transporte		\$ 57,17
<b>Precio Máximo</b>		<b>\$ 7.005,77</b>	<b>Precio Máximo</b>		<b>\$ 7.466,30</b>
Sobretasa		\$ 232,86	Sobretasa		\$ 232,86
<b>Precio Máximo con Sobretasa</b>		<b>\$ 7.238,63</b>	<b>Precio Máximo con Sobretasa</b>		<b>\$ 7.699,16</b>
<b>DIFERENCIA EN IP DIESEL (ENE - DIC)</b>		<b>\$ 0,00</b>	<b>DIFERENCIA EN PRECIO AL CONSUMIDOR</b>		<b>\$ 460,53</b>
			<b>DIFERENCIA EN PRECIO B100 (ENE - DIC)</b>		<b>\$ 359,87</b>

Factores modificados por la Reforma Tributaria

Fuente: Fedebiocombustibles.



## El Programa de Biodiésel de Estados Unidos de Norte América

El pasado 19 de enero de 2017 culminó en San Diego/California, la conferencia anual de la National Biodiesel Board (NBB) "Fueling our Future", en la cual se discutieron los principales aspectos del programa nacional de biodiesel en Estados Unidos.

Dentro de los temas analizados, uno de los más relevantes fue el balance Renewable Fuel Standard (RFS) de la Environmental Protection Agency (EPA), el cual a finales del 2016 estableció el crecimiento continuado de los biocombustibles en esa nación.

Renewable Fuel Volume Requirements for 2014-2018

	2014	2015	2016	2017	2018
Cellulosic biofuel (million gallons)	33	123	230	311	n/a
Biomass-based diesel (billion gallons)	1.63	1.73	1.9	2.0	2.1
Advanced biofuel (billion gallons)	2.67	2.88	3.61	4.28	n/a
Renewable fuel (billion gallons)	16.28	16.93	18.11	19.28	n/a

Imagen: [www.epa.gov](http://www.epa.gov)

El RFS permitió en el 2016 la producción de 2,7 billones de galones de biodiésel y diésel renovable, esto equivale a unas 8,9 millones de toneladas, y la producción de estos biocombustibles ha generado 47.000 empleos, 1,7 millones de dólares en salarios, reduciendo más de 19 millones de toneladas anuales las emisiones de gases efecto invernadero.

Para los norteamericanos, la producción de biocombustibles es seguridad y soberanía energética, sin embargo mantienen la alerta por el incremento de las importaciones de biodiésel provenientes de Argentina, que en el 2016 llegaron a superar los 600 millones de galones (1,97 millones de toneladas), equivalentes a un 25% del mercado, los cuales tienen acceso a los beneficios y/o subsidios del programa nacional de biodiésel. Es por esto, que los productores de USA junto con un grupo en el Congreso de la unión, están solicitado que los beneficios del programa (RIN y Tax Credit) sean solo otorgados a la producción nacional.

Es de llamar la atención que varios Estados entre los que se encuentran Oregon, Iowa, Illinois y New York, están tan comprometidos con el desarrollo sostenible, que el diésel que se comercializa tiene una mezcla del 20% de biodiésel, por lo que le apuestan de esta manera a la producción nacional y al desarrollo rural.

Vale la pena destacar, dentro de estas iniciativas de desarrollo sostenible, la emprendida por la Asociación de Productores de Soya de Illinois y la asociación Americana del Pulmón, las cuales conformaron el CLUB B20, que tiene entre sus objetivos la disminución de los costos de la salud pública asociados a la mala calidad del aire. Entre los 14 miembros del Club B20 en la actualidad hacen parte la NBB, Clean Cities, Ecology Action Center, entre otros. Las cifras del Club B20 son impactantes, 5,5 Millones de galones de B20 utilizados, reducción de CO2 equivalente a plantar 230.149 árboles, 4809 vehículos operando con diésel B20 y una reducción anual del 2,5 toneladas de material particulado en la atmósfera respirable.

De igual manera, OEMs (Original Equipment Manufacturer) están emitiendo las certificaciones en las cuales sus equipos funcionan con mezcla de B20, por ejemplo, General Motors para sus líneas Chevrolet y GMC la aprobó en todos sus modelos, Paccard y Kenworth anunciaron que gran parte de su parque automotor es compatible, y de igual manera Nissan, Ford, John Deere, anunciaron que varias de sus referencias soportan B20. En general y de acuerdo a OEMs, el 90% del parque automotor que la actualidad recorre USA soporta las mezclas del 20% de biodiésel, teniendo como requisito el cumplimiento de las especificaciones para el biodiésel establecidas en la norma ASTM D6751, en diésel.

La posición de OEMs fue respaldada por el Diesel Technology Forum, cuyo delegado afirmó que el "Clean Diesel" puede ser mezclado hasta el 20% con Biodiésel renovable sin tener ningún tipo de incompatibilidad y, de esta manera, contribuir al desarrollo bajo en carbono del país.

Pero no solo en el transporte carretero se está empleando el biodiésel, para el 2034 se espera que todo el "Heating Oil" Aceite de Calefacción contenga un 20% de biodiésel, lo cual sin duda ayudará a cumplir los compromisos de Estados Unidos ante Naciones Unidas.

Los retos para el 2017 en la Agroindustria del biodiésel en el 2017 son enormes, sin duda que el primero de ellos es lograr la toma de conciencia por parte de la administración Trump sobre la importancia del RFS, lograr que los RINs y los Tax Credit sean reconocidos solo a los productores locales y, desde el punto de vista técnico el reto más grande planteado por ASTM es lograr que se acepten hasta 100 ppm de biodiésel en el Jet Fuel, porque con el cumplimiento de la norma ASTM D6751, todos los temas de calidad están cubiertos hasta las mezclas B20 para el sector transporte carretero.

**Fuente:** *Fedebiocombustibles.*

---

**Este Boletín llega más de**  
**8.500**  
**lectores**

Si desea recibir este boletín, escríbanos al correo:  
[colombia@fedebiocombustibles.com](mailto:colombia@fedebiocombustibles.com)

