



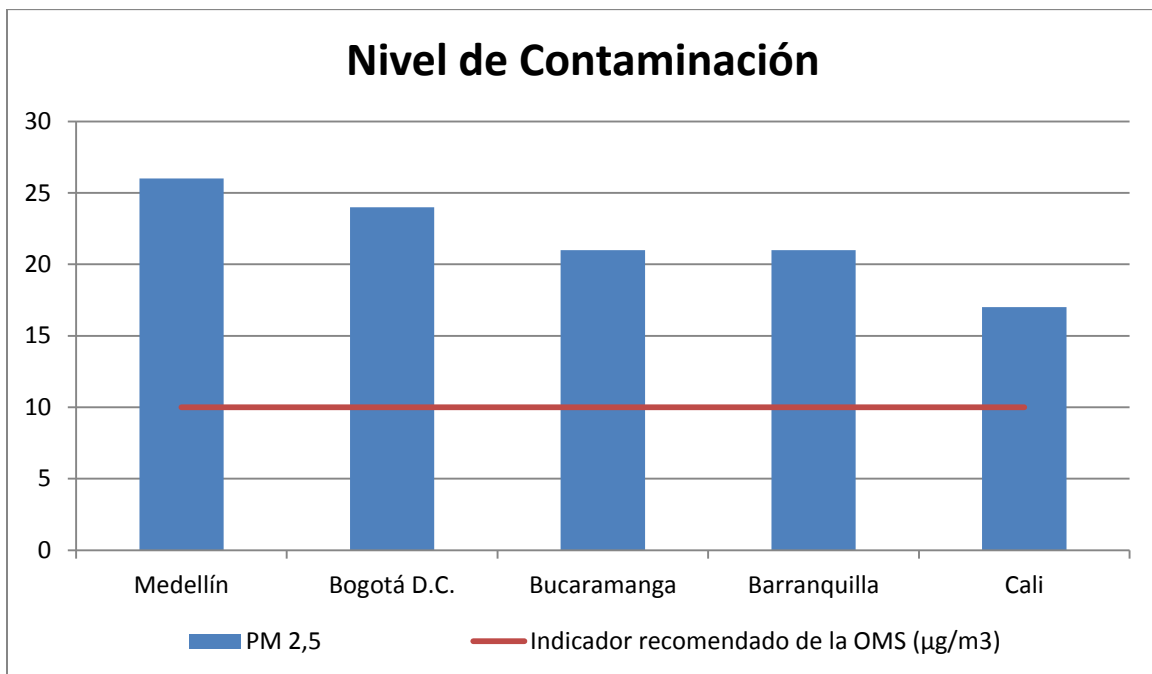
Boletín N° 162 – Febrero 22 de 2017



CIFRAS

Niveles de Contaminación en las principales ciudades de Colombia

Estos valores son la media anual de material particulado de menos de 2,5 micras, conocido como PM_{2,5} que presentan las principales ciudades colombianas, teniendo como referencia el máximo recomendable establecido por la Organización Mundial de la Salud (OMS) que es de 10µg/m³:



Datos: Plataforma mundial para la salud y la calidad del aire de la OMS.

Gráfica: Fedebiocombustibles.

Millenials y Cambio Climático



Imagen: <http://www.politico.eu>

Como un resultado de la globalización, las organizaciones y las sociedades hacen esfuerzos importantes por conocer las motivaciones de sus integrantes, particularmente enfocados en el mercadeo y en el talento que las organizaciones requieren para su éxito en un entorno económico, cada vez más complejo.

Uno de los tópicos recurrentes hace referencia a los "Millenials", personas nacidas entre los años 1980 y el 2000, quienes además de su enfoque hacia el desarrollo y uso de tecnologías, son un grupo que, en general, actúa por el bien común, es un estado de conciencia superior, que motivado por una causa puede ir desde una conciencia de "Misión" hasta una "Conciencia Global" enfocada en ser útil a los demás y al planeta¹.

Según una encuesta reciente², el 65% de ellos se cree capaz de hacer algo por el cambio climático, y actúan en concordancia; por esta razón, es necesario abrir espacios de acción y de participación de jóvenes

¹ Barret, Richard: "Liberando el Alma de las Empresas" -Como crear organizaciones visionarias impulsadas por valores, TransformAction.

² Deloitte, *Encuesta Deloitte 2015 - Generación del Milenio*. <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/cr/Documents/human-capital/estudios/150225-EncuestaDeloitte2015-Generacion-del-Milenio.pdf>

colombianos, considerando el impacto negativo que el acelerado cambio climático en el mundo ha generado en la economía nacional. Según estimaciones del DNP, el posible impacto económico negativo del cambio climático que afrontaría Colombia equivale al 0,5% del PIB cada año³.

Ahora bien, la contaminación del aire urbano (1.12%)⁴ constituye el componente que genera la mayor parte del costo de los impactos en la salud asociados a la degradación ambiental (2% del PIB por año). Según el DANE, Los costos por muertes y enfermedades asociados a la contaminación del aire urbano, contaminación del aire interior y a las deficiencias en la cobertura del agua potable, saneamiento básico e higiene, pasaron de 4 billones de pesos en el año 2002 a 10 billones de pesos en el año 2010⁵. Este nivel de daño a la salud asociado con la degradación ambiental representa un costo significativo para la sociedad y una pérdida de bienestar.

En Colombia son más de 12 millones de jóvenes que pertenecen a esta "Generación del Milenio" y, ante realidades como esta, el 74% por ciento de los *millenials* colombianos, dijo sentirse responsable por las personas en peores condiciones que ellos, uno de los índices más altos de América y además, según estudios internacionales comparativos, están por encima del promedio mundial en creer que es el sector privado y no el Gobierno el que debe resolver los problemas del país.

³ DNP – BID, Impactos Económicos del Cambio Climático, 2014.

https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Prensa/Impactos%20Economicos%20del%20Cambio%20Climatico_Sintesis_Resumen%20Ejecutivo.pdf

⁴ Que tiende al aumento según el estudio del Banco Mundial: Environmental Health Costs in Colombia, WBG, 2014.

<http://documents.worldbank.org/curated/en/657631468047104545/pdf/929560WP0P14940s0occ-0paper0series0.pdf>

⁵ Cost of Environmental Damage: a socio-economic and environmental health risk assessment LARSEN B., 2014.

A través de programas como Ciudades que Respiran, podemos abrir los espacios de acción conjunta, de generación de conciencia, pudiendo permear la sociedad entera con esos valores, enfocados al bien común que tanto requiere nuestro país y el planeta entero.

Para mayor información puede visitarnos en www.CiudadesQueRespiran.org, o seguimos en [Facebook](#), [Twitter](#) e [Instagram](#).

Fuente: Fedebiocombustibles.

INVITADO ESPECIAL



Santander escribe la historia de la era de los biocombustibles



Imagen: Ecodiesel Colombia S.A.

Esta compañía santandereana que nació hace casi una década se convirtió en un modelo exitoso de desarrollo al incorporar capital mixto y a un sector en pleno auge de producción: el palmicultor.

Con la construcción de una planta de producción de biodiésel con capacidad de 100.000 toneladas al año en Barrancabermeja, nació hace nueve años uno de los modelos empresariales de "exposición" que tiene Santander. Y es que, esta compañía santandereana, Ecodiesel, es expuesta y estudiada en muchas cátedras de administración y de mercadeo como ejemplo, de cómo el sector productivo con capital mixto puede resultar en sinergias con cancha de desarrollo.

La productora de biodiésel se consolidó con el aporte de Ecopetrol y de las principales siete extractoras de aceite de palma del Magdalena Medio santandereano.

"Esta iniciativa, además de haber sido un hito en materia de negocios de combustibles alternativos, lo fue también

en su concepción de estructura empresarial en la cual, se demostró que con intereses comunes, Estado y empresarios del sector privado pueden propiciar el desarrollo regional y nacional", aseguró la gerente de la compañía, Adriana Posada.

Actualmente Ecopetrol participa con el 50% y las empresas palmeras: Agroince Ltda. y Cia S.C.A., Extractora Monterrey S.A., Palmas del Cesar S.A., Oleaginosas Las Brisas S.A., Palmas Oleaginosas Bucarelia S.A., Palmeras de Puerto Wilches S.A. y Extractora Central S.A., participan con el otro 50%.

De acuerdo con la gerente de la compañía, los socios de la empresa se constituyeron tanto en los suministradores de materia prima, como en compradores del biodiésel.

En la actualidad, el 80% de su producción es comercializada a Ecopetrol quien mezcla el producto con el diesel fósil y lo distribuye a través del sistema de poliductos a los distribuidores mayoristas.

"Era natural que se conformara este esquema de negocio, ya que tanto los cultivos de palma, las extractoras de aceite, el agente mezclador diesel - biodiésel y productor del diesel que se consume en el interior del país, se encuentran ubicados en un radio no mayor a 80 kilómetros de Barrancabermeja.

Lo anterior, facilitó la integración de la cadena del biodiésel a la cadena de los combustibles líquidos, así como la garantía de calidad de la mezcla al 2% entregada a los mayoristas y por consiguiente a los usuarios finales", explicó la directiva. Pese a los nubarrones que hoy enfrenta el sector por una regulación que no es clara por parte del Gobierno

Nacional hoy la compañía no solo es la líder del mercado nacional en ventas de biodiésel, sino que comercializa glicerina cruda para exportación, aceite de palma refinado y residuos grasos dirigidos al sector de la industria del jabón. En su trayectoria, han sido varios los obstáculos que ha superado la compañía pese a que desde un principio el negocio tenía metas que podría

cumplir exitosamente ya que Ecopetrol, buscaba apalancar su programa de combustibles limpios y fortalecer su posición en los mercados de combustibles líquidos; las empresas extractoras por su parte, buscaban diversificar el mercado de su aceite de palma y la entrada a un nuevo negocio orientado hacia el sector energético y oleoquímico.



Imagen: Ecodiesel Colombia S.A.

Entre los primeros desafíos que sorteó la empresa fue la construcción de la planta de producción. Sin embargo, con el tiempo las anécdotas del proceso han cambiado por preocupaciones más estructurales respecto al negocio.

“Somos conscientes de las nubes negras que hay en el horizonte para los biocombustibles, en efecto, el hecho de que no exista una decisión para el incremento de las mezclas en el país; que la gran minería no esté usando biodiésel; las presiones de los productores de otros países por inundarnos de biocombustibles producidos

con subsidios estatales que no se tiene en Colombia, entre otros. Sin embargo, nos enfocamos en unir fuerzas entre accionistas, trabajadores, proveedores y clientes para entregar el mejor biodiésel de palma del país para tener un mejor aire, un desarrollo sostenible de nuestra región y disminuir la necesidad de importar diésel fósil para mover los vehículos en Colombia”, indicó Posada.

Fuente: *Ecodiesel Colombia S.A.*



Falling in love again... with biofuels?



Picture: <http://www.politico.eu>

As the saying goes, love is blind. But what happens when the honeymoon is over and you realize the other partner isn't perfect?

We can draw a parallel with what has happened to biofuels in Europe. Having been hailed as the one technology capable of decarbonizing the transport sector, biofuels have since been accused of being unsustainable.

But there is still time to save the relationship. With trusted mediators bringing solid evidence back into the discussion, we can build a stronger foundation for biofuels in Europe that will enable sustainable ones to flourish, including new generations of advanced biofuels.

It's a partnership worth fighting for. Biofuels such as renewable ethanol — which reduces greenhouse gas (GHG) emissions by 64 percent on average compared to petrol — can play a big role in meeting EU transport decarbonization goals. If we fail, we will seriously impede the EU's ability to reach its climate ambitions.

Biofuels and Europe: Let's stay together

The romance with biofuels began 10 or 15 years ago, when policies in the U.S., Brazil, the EU and other places brought a steep increase in their use. With rising oil

prices, increasing issues with energy security and growing concerns about global warming caused by GHG emissions, biofuels — being renewable and locally produced — were seen as the perfect match. They also offered new opportunities for Europe's struggling farmers.

Today, biofuels provide 4 percent of global road transport fuel demand — and with the right policies in place, they could contribute a lot more to EU climate and energy goals. But the love affair didn't last long in Europe, as doubts emerged over food security and indirect land use change. The debate became passionate, with divisive interests and often contradictory information preventing the EU from harnessing the full benefits of sustainable biofuels.

There is a global consensus now — among bodies such as the Food and Agriculture Organization, International Energy Agency, International Renewable Energy Agency (IRENA) and the U.N. Intergovernmental Panel on Climate Change — that sustainable biofuels are needed and should be pursued if we are to meet our climate ambitions. Without action, global CO₂ emissions from transport are projected to double by 2050. The challenge is that biofuels — like any other renewable energy source — are neither good nor bad in themselves. Whether a biofuel is made from crops or waste, its sustainability impact is context-specific and depends on where and how biomass is produced.

Fortunately, some of these international organizations (our mediators, if you will) have provided clear recommendations, based on significant knowledge and competence acquired in the past decade, on how to manage biofuel expansion sustainably and minimize the risks. In particular, this requires the establishment of specific sustainability requirements for all types of biofuels. IRENA even showed how, if all conditions are met, biofuels could potentially replace all fossil fuels in a sustainable way.

We can work it out

This has been the practical approach taken in places such as Brazil and the U.S., leading to a reduction in energy dependence and the creation of rural jobs and growth. Biofuels have replaced more than 10 percent of transport fuels in the U.S. and 27 percent in Brazil. In Europe, where biofuels policy has been inconsistent, we are at just 4.6 percent. It's no wonder the most recent European Commission report card on renewables warned of "slow progress" in decarbonizing transport.

Traditionally, the EU has taken a strong position in the global fight against climate change, aiming to become the global leader in renewables. Ahead of the 2015 Paris COP21 climate conference, the EU agreed to reduce its GHG emissions by at least 40 percent by 2030, and to have the equivalent of 27 percent renewables in its energy mix.

These targets are difficult but not impossible to reach, provided that the transport sector contributes its fair share to the effort. Indeed, transport has become the single biggest source of GHG emissions in Europe because of its heavy reliance on oil: nearly 95 percent. It's a situation that may not change by 2030 if we look at the recent plans presented by the European Commission.

In its Renewable Energy Directive (RED) for 2021-2030, the Commission proposed having 6.8 percent of renewables in transport by 2030, one-third less than was agreed by 2020 (10 percent). This policy U-turn is out of sync with the overall EU ambition for increased renewables and GHG emissions reduction.

Technologies that work better together

It's clear that without a higher level of ambition in the transport sector, the EU will not achieve its low-emission mobility targets and it will be impossible for many

member states to reach their national GHG emissions goals. The Commission also proposed gradually phasing out all conventional biofuels, whether sustainable or not, and replacing them with "more advanced" ones. This approach is clearly a legacy of recent painful discussions, but it doesn't do justice to the latest science and evidence. It ignores the fact that sustainable biofuels — both conventional and advanced — will make a greater impact together.

As the new RED proposal lands on the desks of parliamentarians and member state policymakers, we will enter a new period of intense political discussions where all parties will try to reignite the passion. But matters are no longer at the first-date stage. The relationship with biofuels has matured and needs to evolve further into a trusting, powerful partnership, where evidence and experience prevail and there are no more illusions.

It should develop in the same way that biorefineries producing biofuels provide other benefits such as protein-rich animal feed, green electricity that can be used for hybrid and electric vehicles, and, increasingly, biochemicals and biomaterials. These biorefineries have the potential to do everything that oil does today, without the negative impacts on the environment.

For this vision to come true, we need a strong, stable EU framework that supports all sustainable biofuels. The next generations will rightly blame us if we fail to strengthen the relationship. We are already reaching dangerous levels of climate change; it is urgent that we act, and it would be irresponsible of us to ignore the available solutions. Even if the system is not perfect today, we know that biofuels can be sustainable, and that their strengths and contributions will continue to grow.

Source: *Thomas Schröder, Novozymes Vice President for Biorefining Commercial* - www.politico.eu

Este Boletín llega más de
8.500
lectores

Si desea recibir este boletín, escríbanos al correo:
colombia@fedebiocombustibles.com

