



Boletín N° 176 – Enero 31 de 2018



## El Programa Nacional de Biocombustibles: Una Política de Estado que debe estar en los planes de Gobierno de los candidatos a la Presidencia

El Programa Nacional de Biocombustibles dio inicio con ley 693 de 2001 o ley del Alcohol Carburante, desde entonces ha habido una febril actividad que llevó a la ley del Biodiesel (939 de 2004), al documento CONPES 3510 de 2008, a un centenar de actos administrativos entre decretos, resoluciones, circulares etc., así como a una enorme tarea de normalización adelantada por el ICONTEC y a una similar en reglamentación técnica, por los ministerios del ramo, que hoy garantizan la calidad y la disponibilidad de los biocombustibles que se usan en Colombia.

Los logros han sido mayúsculos: la Política Pública impulsó inversiones que superan los cinco mil millones de dólares en ese período, una dinámica económica por encima de los cinco billones de pesos anuales que beneficia 23 departamentos en los que pequeños, medianos y grandes productores generan cerca de 180 mil empleos entre directos e indirectos y dinamizan la economía de regiones muy distantes del centro del país impulsando o jalonando la presencia de servicios del Estado y el desarrollo de infraestructura en zonas rurales (Desarrollo Rural).

Por otra parte, las ciudades necesitan solucionar una problemática en ascenso: la "calidad del aire" un problema que tiene dos perspectivas, las

emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y las de material particulado (MP) y, precisamente, los Biocombustibles se presentan como una solución para ambos.

Como aporte a la solución del primer problema, los biocombustibles ahorran entre el 74% y el 100% de las emisiones de CO<sub>2</sub> considerando todo su ciclo de vida, es decir desde la producción agrícola hasta su combustión en el motor, con una tasa de **ahorros anuales de emisiones equivalente a 2.5 millones de toneladas de CO<sub>2</sub>** (con las mezclas actuales), contribuyendo así al logro de los compromisos internacionales que, en esta materia, tiene el país.

Por otra parte, el uso de biocombustibles reduce **en la proporción de su mezcla** (8% el alcohol carburante y 9,4% el biodiesel en promedio hoy), las emisiones de material particulado (MP) tan nocivo para la salud. Esta contaminación es responsable de 10.000 muertes prematuras cada año en Colombia, con costos para el Estado que superan los 5,5 billones al año (más de lo que representa la reciente reforma tributaria) pero, más importante aún es cómo afecta la calidad de vida de nuestros ciudadanos, especialmente los más débiles: bebés, niños y ancianos, por no hablar de nuestras mascotas.

*El "Programa Nacional de Biocombustibles" impacta muy positivamente las regiones, es agente fundamental del desarrollo rural a la vez que contribuye con la solución del grave problema de la contaminación del aire en las ciudades. ¿Habría algo más transversal?*

Por estas y otras muchas razones queremos RECOMENDAR a los CANDIDATOS y a sus EQUIPOS TEMÁTICOS que revisen el tema detenidamente y lo **incluyan en sus Planes de**

**Gobierno dada la potencialidad que tiene el "Programa Nacional de Biocombustibles" en materia de: desarrollo sostenible, mejora de la calidad de vida, competitividad, independencia energética, salud pública y desarrollo social, entre otros.**

**Fuente:** Fedebiocombustibles.

**INVITADO  
ESPECIAL**



## **BioD obtiene la primera certificación en RSPO**



*Foto: BioD – Entrega oficial de la Certificación RSPO*

El pasado 14 de diciembre de 2017 se llevó a cabo la entrega a BioD de la primera certificación de RSPO en la cadena de suministro del aceite de palma. Este reconocimiento contó con la participación de Francisco Naranjo, Technical Manager para Latinoamérica de la RSPO; Iván Darío Valencia, consultor para Cadenas Productivas Cero Deforestación del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible; los representantes de Fedepalma, Fedebiocombustibles y los directivos de las principales empresas palmicultoras del grupo.

La RSPO, Mesa Redonda de Aceite de Palma Sostenible (RSPO por su sigla en inglés) promueve

la **producción sostenible del aceite de palma en el ámbito social, ambiental y económico**. La obtención de esta acreditación es de gran relevancia para el sector y aporta de manera significativa a la lucha contra el cambio climático, además de ser el primer paso para contribuir a la estrategia de sostenibilidad de BioD, que se enmarca en certificar de manera vertical la cadena de producción.

*"Nuestros valores son representaciones de nuestra educación en Colombia y hacer lo correcto siempre ha sido uno de ellos. Este valor refleja uno de los más importantes principios de la RSPO y no es el único que compartimos. Con orgullo construimos con nuestros colaboradores el valor de proteger la vida, comprometiéndonos diariamente a minimizar los riesgos de nuestro entorno y de las actividades que ejecutamos para con ello producir el menor impacto posible en los recursos naturales",* afirmó Tito Eduardo Salcedo, gerente general de BioD.

Iniciativas como esta impulsan y promueven el desarrollo sostenible del sector, que gracias a la dedicación y apoyo de toda la cadena de valor, constituida desde los cultivadores de palma hasta los productores de biodiésel, motivan a la agroindustria a implementar pequeños cambios que

benefician e impactan de manera positiva a nuestro país.

En su discurso, Tito Salcedo agradeció y exaltó la labor de todos los funcionarios que con gran dedicación unieron esfuerzos para lograr la acreditación. "La razón principal por la que cumplimos esta importante meta en el ciclo de vida de nuestra organización, es por todos nuestros colaboradores que están en Facatativá y en

nuestras plantaciones. Es por la dedicación de ellos, por sus visiones y su disposición a mejorar constantemente".

**Este es un ejemplo de cómo efectivamente la palma de aceite se cultiva de manera sostenible en Colombia.**

Fuente: BioD y Fedebiocombustibles.



### Precio del Alcohol Carburante durante 2017 (en COP/Galón)



La estructura de precios del Alcohol Carburante no presentó ninguna modificación. Desde enero hasta septiembre el precio estuvo ligado a su techo (el precio de la gasolina en estación de servicio con referencia Bogotá el mes inmediatamente anterior), luego, a partir de octubre, este se desliga del techo dada la disminución presentada en las cotizaciones internacionales del azúcar y la disminución en la TRM presentada por el aumento en el precio del petróleo.

Fuente: Fedebiocombustibles.



### ¿Ya conoces Ciudades que Respiran?

Es una iniciativa que nace con el apoyo de la **Federación Nacional de Biocombustibles** para mejorar la **calidad del aire** en algunas ciudades del país.

Visítanos en: [www.ciudadesquerespiran.org](http://www.ciudadesquerespiran.org)



## Así cambia el aire de Bogotá cuando hay menos vehículos



Foto: [www.eltiempo.com](http://www.eltiempo.com)

Los reporteros gráficos Mauricio Moreno y Juan Diego Buitrago salieron con el dron de EL TIEMPO a recorrer Bogotá. Los días 19 y 20 de diciembre pasados registraron imágenes aéreas en plenas horas de tráfico vehicular. Luego, el 7 de enero, volvieron a hacer las mismas tomas, pero esta vez en una fecha en que el Distrito se encontraba con mínimos trancones, por la reducida circulación de automotores, además de que una porción de fábricas e industrias trabajaban a ritmos más bajos de lo común.

Los resultados, al comparar los registros de diciembre y enero, son impactantes. **La capa de smog de esos últimos días de diciembre contrasta con la nitidez del cielo que se observa en los primeros días de enero.** La contaminación del aire queda en evidencia.

Según la Secretaría de Ambiente, la calidad del aire entre una y otra fechas “mostró una tendencia a la disminución de la concentración de la mayoría de contaminantes. Para las estaciones de Kennedy y Carvajal (con las mayores concentraciones), se observan disminuciones entre 15% y 25% en los indicadores PM10, y 12% a 20% en PM2.5 en las concentraciones promedio diarias”.

Esa dependencia señaló que **la variación se podría atribuir “al menor tráfico de transporte pesado (incluidos camiones, transporte público colectivo, entre otros), debido a la reducción en la demanda de este servicio; y también, a los mejores regímenes de marcha (mayor velocidad) de los vehículos que operan, pues a menor número de automotores particulares aumenta la velocidad de los demás vehículos, incluidos los de transporte de carga y transporte colectivo, y por consiguiente hay menos emisiones”.**

También se apreció una baja, aunque menor, en la concentración de gases CO y SO<sub>2</sub>, con respecto a un día típico. “Estos gases son representativos de la circulación de flota a gasolina (combustible típico del transporte particular), esto debido a que aunque hubo menor cantidad de vehículos se levantó el pico y placa”, explicó Ambiente.

Fuente: [www.eltiempo.com](http://www.eltiempo.com)

Este Boletín llega más de  
**8.500**  
lectores

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

