

# HOY BIOCOMBUSTIBLES

Boletín N° 181 – Abril 18 de 2018

## EDITORIAL



### Coyunturas y largo plazo una visión integral para la Sostenibilidad del sector



Foto: <https://pixabay.com>

La principal función de un gremio de la producción o asociación de productores como se llama en otras latitudes, es la búsqueda de la sostenibilidad del sector que representa, lo que se traduce en tres tipos de acciones: equilibrar las condiciones para que los productores afiliados puedan competir en los mercados locales, ampliarlos y encontrar mercados nuevos a nivel global; todo en un marco ético, transparente y enfocado al interés general. Los instrumentos son la Política Pública (Policy), la regulación y el conocimiento.

Hoy, el sector de los biocombustibles afronta tres grandes coyunturas en Colombia: el reemplazo de las flotas del transporte público de pasajeros en las principales ciudades, las importaciones de biocombustibles a precios artificialmente bajos y la falta de una Política Pública real que determine la hoja de

ruta en un entorno de cambio de matriz energética para el transporte en el marco global.

La discusión pública de los pliegos de Transmilenio en Bogotá ha abierto un debate creativo. En el caso del biodiesel de palma que es un mejorador del diésel fósil -mezclado en mayor proporción que el actual B10 con el ACPM- utilizado en motores con norma Euro V, llegan a reducir las emisiones como si fueran Euro VI; Lamentablemente algunas veces no siempre ilustradas, han usado las comunicaciones y la prensa para mover la opinión pública y a los tomadores de decisión a rechazar las tecnologías a diésel, sin explicar que **lo que se requiere es renovar la flota con buses que cumplan las normas de emisiones** para garantizar la mejora en la calidad del aire, **no importa si son motores diésel, a gas o eléctricos.**

En segundo lugar, **el futuro de la industria colombiana de los biocombustibles está en juego** si el país no utiliza los instrumentos de defensa comercial presentes en los tratados de la OMC ratificados por Colombia y en la propia legislación nacional, para equilibrar las condiciones de competencia con el producto que llega o, puede llegar al país con precios artificialmente bajos, a causa de los enormes subsidios con los que los principales países productores del mundo incentivan la producción y el uso de biocombustibles. Más de cien mil puestos de trabajo y la dinámica económica de vastas regiones del país se verían afectados si no se actúa, usando los instrumentos legales y legítimos con los que cuenta el país, siguiendo

el ejemplo, precisamente, de los países más desarrollados que los usan de manera expedita y cotidiana.

Estas dos coyunturas hacen referencia a la posibilidad de competir de esta agroindustria en igualdad de condiciones. Este sector cree en la competencia y en el libre comercio, pero para que la primera sea simétrica y la segunda sea libre, ambas tienen que ser JUSTAS.

Por esta razón, **normas equilibradas y justo comercio global deben ser uno de los pilares de la Política Pública para los biocombustibles** y esta, es la tercera coyuntura, pues han cambiado drásticamente las condiciones imperantes al tiempo de la expedición del CONPES 3510, el documento de política para incentivar la producción y uso sostenible de los

biocombustibles en Colombia que, por tanto, requiere su ajuste o, mejor aún, su reformulación.

Estamos *ad portas* de la elección de un nuevo Presidente de la República y la consecuente expedición de un Plan Nacional de Desarrollo, que regirá los destinos del país en general y de este sector en particular para los próximos cuatro años y se hace necesario contar con esa nueva política pública que permita la sostenibilidad de esta agroindustria.

Los biocombustibles son el más efectivo instrumento de transición hacia una economía baja en carbono pero requieren de política y regulación que permitan el desarrollo de todo su potencial.

**Fuente:** Fedebiocombustibles.



## Más bioetanol, una solución ambiental



*Foto:* <https://pixabay.com>

Gracias al compromiso del Gobierno Nacional de velar por el cuidado del medioambiente y cumplir con las metas de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, fijadas en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático de 2015 (COP 21), los colombianos podemos, a partir de la fecha, contar con un aumento de bioetanol en la gasolina que traerá consigo mayores ventajas ambientales y de ahorro. La medida, que empezó a regir en el territorio nacional a partir del 1° de marzo de este año, contempla un **aumento en la mezcla para alcanzar el 10 %.**

El bioetanol colombiano, hecho a partir de la caña de azúcar, por sus características **ayuda a mitigar los efectos del calentamiento global, pues reduce las emisiones de gases de efecto invernadero en comparación con los combustibles fósiles, lo cual mejora la calidad del aire de las ciudades.** Colombia, al suscribir el Protocolo de París, se comprometió a reducir las emisiones de dióxido de carbono en un 20 % para el 2030, y el bioetanol contribuye en este propósito, ya que, de acuerdo con el análisis de ciclo de vida, **el producto colombiano reduce en 74 % las emisiones de gases de efecto invernadero,** comparado con la gasolina fósil.

Es hora de que los colombianos estemos orgullosos de ser el **tercer país productor de etanol en América Latina.** Además, somos privilegiados de contar con un biocombustible que, aunque muchos desconocen, tiene ventajas como el incremento del octanaje de la gasolina, el cual reduce la necesidad de utilizar gasolina extra, especialmente en las ciudades de menor altitud, lo cual permite una **mejor operación de los motores y el ahorro de combustible.**

La decisión del Ministerio de Minas también trae ventajas en el precio para el consumidor. De acuerdo con las

condiciones de los mercados, **el bioetanol muestra una tendencia a la baja, lo que permitiría una reducción cercana a los 7 pesos por galón.** A su vez, el alcohol carburante –como es conocido el bioetanol– no es el factor que más incide en el precio de la gasolina. Este es regulado por el Minminas y es el resultado de la suma de varios factores, en el que el bioetanol representa únicamente el 8 %, en promedio, del total del precio de venta de la gasolina. Pesan más en el precio de la gasolina y su impuesto, los cuales representan el 29 %, en promedio, del precio que paga el consumidor en Bogotá, que es el tomado como referencia.

Este incremento en la mezcla, unido a un estricto control de la calidad, también permitirá que los colombianos podamos contar con un mejor aire para respirar.

El compromiso del Gobierno Nacional con la producción de biocombustibles ha sido firme. Un reciente ejemplo es la entrada en operación de la destilería de Bioenergy en Puerto López, Meta. Además, la elaboración de

bioetanol en Colombia es resultado de una política pública ambiental y energética diseñada para conseguir la producción competitiva de biocombustibles ambientalmente sostenibles. Y no solo eso, también **promueve una alternativa de desarrollo productivo, contribuye a la generación de empleo formal en el sector rural y diversifica la canasta energética del país.**

Por esto, el sector agroindustrial de la caña trabaja decididamente en la producción de energías renovables amigables con el medioambiente, convencidos de que el cuidado de este es una prioridad y una garantía de un mundo mejor para las futuras generaciones. Celebramos la decisión del Gobierno Nacional de dar vía libre al incremento de la mezcla en dos puntos porcentuales, medida que muestra su compromiso por alcanzar las metas de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero fijadas en la COP 21 y que desde el sector siempre apoyaremos.

**Fuente:** Juan Carlos Mira - Presidente de Asocaña.



## Emisiones en vehículos Pesados, Ciclo Diesel - Ciclo de Prueba ESC y ELR

Norma	Aprobación de tipo	CO	HC	NOx	PM	Humo
		g/k Whr	g/k Whr	g/k Whr	g/k Whr	
Euro I	1 oct de 1993	4.5	1.1	8.0	0.612 <sup>1</sup> / 0.36 <sup>2</sup>	-
Euro II	1 oct de 1996	4.0	1.1	7.0	0.15	-
Euro III	1 oct de 1999	2.1	0.66	5.0	0.10	0.8
	1 oct de 2000	2.1	0.66	5.0	0.10 / 0.13 <sup>3</sup>	0.8
Euro IV	1 oct de 2005	1.5	0.46	3.5	0.02	0.5
Euro V	1 oct de 2008	1.5	0.46	2.0	0.02	0.5
Euro VI	1 ene de 2013	1.5	0.13	0.4	0.01	

### Notas

1 - Para motores de 85kW

2 - Para motores de 85kW

3 - Para motores de cilindrada 0.75dm<sup>3</sup> y régimen de potencia nominal 3000 min-1 únicamente

**Fuente:** [www.europarl.europa.eu/porta/es](http://www.europarl.europa.eu/porta/es)



## ¿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)



### Proponen aumentar uso de biocombustibles en nuevos buses de Transmilenio



Foto: Colprensa.

Según el gremio de biocombustibles, esto tendría consecuencias positivas para el medio ambiente de la capital del país.

La *Federación Nacional de Biocombustibles* le propuso a las autoridades distritales que como parte de la licitación para la entrada en operación de nuevos buses del sistema de Transmilenio, **se incremente el porcentaje de estos insumos alternativos en el diésel** con el fin de mejorar la calidad del aire.

Según manifestó en un documento el presidente de esta agremiación, Jorge Bendeck, "el incremento de las mezclas, como medida de transición, **sería parte de la solución al grave problema ambiental**, sin inversiones importantes

ni cambios de infraestructuras, *aprovechando la llegada de buses con tecnologías Euro V o superior*".

Para el dirigente gremial, las tecnologías mencionadas, sin importar el combustible, "**reducen las emisiones de material particulado en 7,5 veces y 15 veces las emisiones para Euro V y Euro VI, respectivamente**".

Bendeck hizo alusión a un reciente estudio, realizado por la *Universidad de Antioquia*, que reveló que el biodiésel de aceite de palma **reduce por encima del 80% la opacidad de los humos de la combustión y más del 60% las emisiones de hidrocarburos no quemados a la atmósfera**.

"Con la mezcla actual del 10% a nivel nacional se reducen 3.3 millones de toneladas/año de CO<sub>2</sub>, **equivalentes a 10% de las emisiones del sector transporte y a la siembra de 251 millones de árboles**", recordó.

Según Bendeck, los prepliegos para la licitación, actualmente en consulta pública, han abierto un amplio abanico de tecnologías para uso de diferentes combustibles que van desde el eléctrico, el gas y el diésel-biodiésel, "**con la exigencia de que deberán cumplir con las reducciones de emisiones tanto de gases contaminantes como de gases de efecto invernadero que causan el calentamiento global y su corolario el desorden del clima**".

Advirtió que los actuales buses de Transmilenio, con motores Euro II, ya han cumplido su ciclo vital. "Pero

cuando llegaron redujeron la contaminación en una ciudad negra por la carga de carbón producido por combustibles con alto contenido de azufre que hoy, gracias a la ley, **ha mejorado notablemente, pero no lo suficiente**", apuntó el dirigente gremial.

Esta propuesta se une a una que recientemente realizó *Natargas*, en el sentido de ampliar la flota de buses

que utilicen este insumo. Entre tanto, el alcalde de Bogotá, Enrique **Peñalosa, desistió de la idea de impulsar el ingreso de buses a base de combustibles alternativos** o de nuevas tecnologías, porque los consideró más caros para su operación.

**Fuente:** [www.lafm.com.co](http://www.lafm.com.co)

---

Este Boletín llega más de  
**8.500**  
l e c t o r e s

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

