

HOY BIOCOMBUSTIBLES

Boletín N° 190 – Octubre 03 de 2018

EDITORIAL

Biocombustibles: vitales para respirar un aire limpio



Angela Tin, vicepresidenta de Salud Ambiental en American Lung Association - Foto: www.semana.com

Durante el invierno boreal pasado, el noreste de Estados Unidos usó cantidades récord de biodiesel para calefacción, gracias a las políticas de este país y al trabajo de sus ONG por aumentar el uso de alternativas que mejoren la calidad del aire para respirar. Allí, además, **usan el etanol al 10 por ciento en el 98 por ciento de las estaciones de servicio para automóviles.**

Estos ejemplos ilustran cómo **los biocombustibles han ganado cada vez más terreno en el mundo y se han convertido en una alternativa real para hacerle frente a la contaminación.** Sobre todo, cuando **el biodiesel, además de utilizarse para la calefacción en climas fríos, puede aplicarse en cualquier motor y en cualquier cantidad sin hacerle modificaciones al vehículo.**

Según Ángela Tin, vicepresidenta de Salud Ambiental en American Lung Association, para contribuir a limpiar el aire, los gobiernos pueden exigir cantidades mínimas de biocombustibles sostenibles en los combustibles de los vehículos.

La experta explica que Estados Unidos contribuye mayoritariamente a la contaminación atmosférica por las fuentes de transporte móvil, seguidas por las industriales y los incendios forestales. Pero que, por fortuna, existen alternativas como el uso de biocombustibles para lograr tener un aire cada vez menos contaminado. **“La mejora en la calidad del aire se puede ver rápidamente si todos los vehículos utilizan combustibles menos contaminantes. Un aire más limpio significaría menos impactos negativos en la salud pública”.**

El biodiesel es ampliamente utilizado en Europa y Estados Unidos. Este último se agregó por primera vez al Ultra Low Sulphur Diesel para mejorar la lubricidad del combustible. Actualmente, puede usarse en cualquier motor diésel con toda su potencia o mezclado en diversas proporciones con diésel de petróleo. **El biodiesel también reduce el desgaste del motor y se puede producir a partir de diversas fuentes como aceites vegetales y grasas animales e incluso aceites de cocina usados.** Los estándares para las propiedades del biodiesel se han desarrollado para garantizar su calidad y su aptitud para ser utilizado.

También favorece que la tecnología para producir combustibles más sostenibles y menos contaminantes está muy desarrollada y ha mejorado ostensiblemente, lo que ayuda a reducir los costos. En general, los valores de los combustibles sostenibles pueden ser comparables con los derivados del petróleo. A medida que aumentan los costos del petróleo, se vuelven más competitivos.

UNA TAREA DE TODOS

El uso de biocombustibles debe aumentarse aún más para reducir **la contaminación que afecta la salud de las personas, produce asma, afecta la función pulmonar, disminuye la capacidad inmunológica y causa cáncer.**

Además, la familia pierde ingresos debido a las incapacidades que generara la contaminación. Los impactos positivos ambientales se han documentado con datos reales de monitoreo del aire, y los beneficios para

la salud incluyen una mejor calidad y mayor esperanza de vida.

Tin explica que, **todos los países tienen organizaciones que promueven o respaldan el uso de combustibles alternativos renovables** como agencias gubernamentales de salud y medioambiente o las ONG, algunas con un enfoque de salud primaria, como la American Lung Association.

Los ciudadanos también tienen en sus manos la opción de contribuir al uso de combustibles alternativos renovables. Como explica Tin, **“podemos hacerles saber a nuestros gobernantes que deben apoyar políticas amigables con el uso continuo y creciente del combustible sostenible, buscando siempre una mejor calidad del aire que se traduzca en salud y cuidado ambiental”.**

Fuente: Adaptado de www.semana.com



La transición energética – Por: Amylkar Acosta Medina



Acabamos de participar en este Foro que se realiza en Riohacha como moderador del Panel en torno a la reglamentación de la Ley de energías renovables y sus potenciales efectos en las regiones y como Ponente de **La Transición energética.**

Resumo a continuación mis planteamientos:

La energía es el hilo conductor del desarrollo económico y social. Así como en el siglo XX se impusieron las fuentes de energía primaria de origen fósil, en el siglo XXI se vienen imponiendo las fuentes no convencionales de energías renovables (FNCER). Esta es la tendencia en el mundo entero y Colombia avanza en esa misma dirección.

Es bien sabido que las energías de origen fósil son las principales contaminantes, las que más han contribuido a las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y está demostrado que hay una gran correlación entre las concentraciones de CO₂ en la atmósfera y la temperatura global, a mayor concentración de CO₂ en la atmósfera más alta es la temperatura. **En 2016 se batieron todos los records anteriores al sobrepasar peligrosamente el umbral de las 440 ppm (i!).**

Para el Presidente Trump “el **cambio climático** es un invento que pretende proteger la naciente industria china, perjudicando la industria americana. **Este fenómeno no está demostrado y no tiene un sustento real**”. Pero es la propia Agencia Nacional de

Evaluación del Clima de los EEUU, en su cuarto Informe cuatrienal quien afirma que **“la evidencia del cambio climático abunda**, desde lo más alto de la atmósfera hasta las profundidades de los océanos”.

La reacción de la comunidad internacional no se hizo esperar y la Cumbre de París, a la que concurrió el mayor número de presidentes y jefes de Estado (la COP21) en 2015, concluyó que **“el mundo debe alcanzar la ‘neutralidad’ de las emisiones de gases de GEI en la segunda mitad de este siglo”**, para impedir que la temperatura suba más de 2 grados con respecto a la era pre-industrial. Y la única manera de lograrlo es **descarbonizando la economía**, que pasa por la **reconversión de la matriz energética**, privilegiando las energías limpias y renovables sobre las de origen fósil.

Colombia había dado el primer paso en el 2001 con la expedición de la Ley 697 para promover el uso racional y eficiente (URE) de la energía. El Congreso de la República aprobó la Ley 1844 de 2017 ratificando el Acuerdo de París. Colombia promovió los Objetivos del Desarrollo Sostenible (ODS) y los adoptó y adaptó a través del CONPES 3918 de 2018, al tiempo que se comprometió a reducir sus emisiones de GEI en un 20% para el 2030.

Según el Índice Global de Desempeño de Arquitectura de Energía del FEM (EAPI), que evalúa 18 indicadores y 3 áreas (crecimiento y desarrollo económico, sostenibilidad ambiental, acceso a la energía y seguridad), Colombia ocupó en 2017 el 8º lugar entre 127 países examinados y el 1º en Latinoamérica, seguido por Uruguay, que ocupó el 10º lugar. Se suele decir que **tenemos una energía “buena, bonita y barata”**. Pero esto no es tan cierto, por lo que nos debemos cuidar de no caer en la trampa de la autocomplacencia. Y no lo decimos a humo de paja, lo decimos porque lo que es una fortaleza de su matriz energética, como lo es una participación del 70% de la generación de energía hídrica es también su talón de Aquiles. Debido al cambio climático esta se ha convertido en la gran vulnerabilidad del Sistema eléctrico colombiano frente al recurrente fenómeno del Niño.

Con la expedición de la Ley 1715 de 2014, de la autoría del Senador José David Name y con nuestro apoyo desde el Ministerio de Minas y Energía, Colombia dio un paso decisivo en la dirección correcta. Los tres ejes fundamentales de esta Ley son: **la reconversión de la matriz energética, promoviendo las FNCER, la**

eficiencia energética, en la cual jugará un papel preponderante el usuario del servicio de energía, que dejará de ser un agente pasivo de la cadena para interactuar con el operador de red y la reducción de las emisiones de GEI.

En su avance, tanto en su reglamentación como en su implementación, la Ley ha enfrentado la resistencia al cambio. Es el caso del Alcalde de Bogotá Enrique Peñalosa que llegó a desestimar la importancia del recambio de la flota de Transmilenio con articulados eléctricos diciendo que “los motores eléctricos no se han terminado de inventar”. Y resulta que la Volvo, que ha sido el principal proveedor del Sistema de transporte masivo en Bogotá, ha anunciado que a partir del 2020 no volverán a fabricar motores de combustión interna.

Por su parte, algunas de las empresas generadoras ya establecidas, como es el caso de EPM de Medellín, se muestran esquivos y renuentes frente a la alternativa de las energías no convencionales. Es así como su Gerente Jorge Londoño le pidió al Gobierno “respetar la neutralidad tecnológica y que sea el mercado el que revise las mejores opciones y escoja”. En ello están equivocadas. En Colombia la electricidad participa a duras penas con el 17% del consumo final de energía; a guisa de ejemplo la industria en Colombia depende en un 80% de las energías de origen fósil, supremamente contaminantes. Por lo tanto, **el reto es electrificar la economía** y de esta manera habrá espacio suficiente para todos, tanto para los actuales como para los nuevos jugadores que entren al mercado.

Lo ha dicho la Ministra de Minas y Energía María Fernanda Suárez: “tenemos como premisa que va a haber espacio para que se desarrollen las fuentes renovables y no renovables. **No hay que escoger entre las dos, se necesitan todas**”. Las FNCER no vienen a reemplazar ni a desplazar las fuentes convencionales de generación de energía, son el complemento necesario y la larga lo que se busca es la convergencia y acoplamiento de unas y otras. Se respaldan mutuamente. Vamos hacia las soluciones híbridas. **Deben operar bajo los principios de complementariedad, concurrencia y subsidiariedad**. De esta manera se ganará en **seguridad energética, resiliencia, firmeza, confiabilidad del Sistema energético y reducción de las emisiones de GEI!**

Fuente: *Amylkar Acosta Medina - www.amylkaracosta.net*



Histórico de precios del Etanol (Alcohol Carburante) durante 2018



El precio del Etanol en Colombia ha venido con una tendencia a la baja durante todo el 2018, esto debido a la caída constante en el precio del azúcar blanco #5 de Londres.

El Gobierno Nacional durante los meses de Junio a Agosto mantuvo congelado el precio, es por ello que durante esos 3 meses no hubo movimiento alguno.

Datos: *Ministerio de Minas y Energía* - Gráfica: *Fedebiocombustibles*.



III CONFERENCIA
INTERNACIONAL DE
BIOCOMBUSTIBLES

FEBRERO 28 - MARZO 1 DE 2019

UNIDOS POR UN
MEJOR AIRE



[Dé clic aquí para conocer más de este importante evento](#)



Bogotá, biodiésel al 50% y sostenibilidad



María Consuelo Araújo, Gerente General de Transmilenio
Foto: www.thebusinessyear.com

En el marco del foro **Movilidad Sostenible: una transición que debe empezar de inmediato**, que tuvo lugar en Bogotá el pasado 20 de septiembre, María Consuelo Araújo, Gerente de Transmilenio, afirmó que el transporte para Bogotá, se concibe como uno de los focos principales para el desarrollo de la ciudad.

De acuerdo con Araújo, el sistema masivo de transporte, que moviliza en su gran mayoría personas desde la periferia hacia el centro de la ciudad, y que cuenta con 2.500.000 usuarios diarios, es un factor imprescindible para la competitividad de la urbe y para mejorar la calidad de vida de sus habitantes, a partir de dos tipos de incidencias: mover la ciudad y redefinir la forma urbana, lo que en conjunto arroja mejores resultados a nivel social, económico y ambiental.

En ese sentido, **Transmilenio ha venido incorporando, dentro de sus políticas de sostenibilidad para generar impactos positivos a nivel de calidad del aire, mezclas de biodiésel en su operación: para el 2005 se inició con una mezcla B5; para el 2011 B7; para el 2012 B8; para el 2017 B9 y para el 2018 aumentó a B10.**

Vale la pena resaltar que, y hablando de la canasta energética del sistema, **del 2007 al 2009 se realizó un piloto con 12 vehículos articulados Euro II y Euro III, utilizando mezclas de diésel y biodiésel de palma al 5, 10, 20, 30 y 50%** bajo las condiciones normales de operación de los vehículos.

Para el año en curso, **Transmilenio se encuentra en proceso de estructuración de un piloto con 4 biarticulados troncales Euro V, utilizando mezclas de diésel y biodiésel hasta del 50%** bajo condiciones normales de operación del sistema. En este proyecto la Federación Nacional de Biocombustibles de Colombia es uno de los principales participantes.

Esto demuestra que **el biodiésel es un elemento fundamental para una transición viable hacia una movilidad cero emisiones**, lo que implica que debe ser tenido en cuenta como factor clave en dicho aspecto.

En cuanto a la renovación de la flota de las fases I y II, salen 1.152 articulados y entran 458, y salen 10 biarticulados y entran 925.

Fuente: *Fedebiocombustibles.*