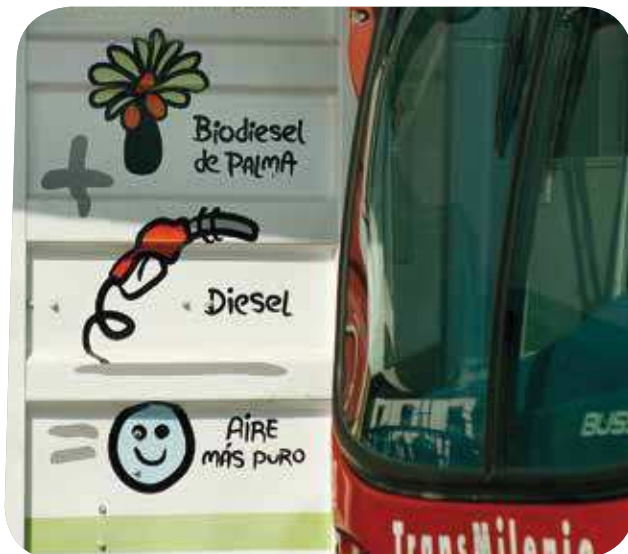


Comunicado de prensa de Fedebiocombustibles



Nota de prensa, abril de 2018

La alarmante situación de contaminación y de la mala calidad del aire que pone en riesgo la salud de los ciudadanos, no da tregua.

Afortunadamente, la Alcaldía Mayor de Bogotá y Transmilenio han hecho valer su respeto por una atmósfera más sana, para exigir que los nuevos buses de las Fases I y II cumplan con las exigencias de reducción de emisiones de material particulado a niveles de 87 % inferiores a las emisiones actuales de la flota en operación.

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. Y eso no solo está bien, sino que es urgente para redu-

cir las muertes prematuras y las incapacidades debidas a la calidad del aire que se respira en Bogotá.

Para alarma ciudadana, estudios adelantados por el Banco Mundial estiman que entre Bogotá y Medellín se pierden 65 mil años laborables cada año por muertes e incapacidades.

Surge la pregunta a gritos ¿cómo puede ser la ciudad competitiva con semejante desperdicio? ¿Qué familia puede salir de la pobreza si gasta más tiempo buscando salud en hospitales que aplicando a un esquivo empleo?

Esto de la salud pública no es un asunto que deba ser tomado a la ligera como ha ocurrido siempre.

Ahora las alcaldías de Bogotá y Medellín están dando los pasos necesarios y en la dirección correcta, por supuesto, quitando los palos en la rueda que los contradictores de siempre ponen a temas tan urgentes como la semaforización y la renovación de la flota de transporte masivo.

Se hace, entonces, necesario que la ciudadanía entienda que no se trata de motores a gas o eléctricos o diésel los que *per se* van a resolver el problema de la contaminación atmosférica. Es en la reducción de las emisiones en donde se debe centrar la búsqueda de la solución técnica y económica sostenible.

Y ahí entran las normas expedidas por la Unión Europea llamadas EuroX que establecen unos valores de emisiones a los vehículos con fechas límites. A partir de entonces, los fabricantes empiezan a diseñar motores que puedan cumplir con esos mandatos.

¡Hay tantos tipos como marcas de fabricantes de motores pero, al final, deben cumplir con los mandatos de reducción de emisiones!

Por ejemplo, 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.

Ahora, con las nuevas tecnologías originadas en los mandatos de las normas Euro V y Euro VI y con el uso de combustibles renovables como el biodiésel de palma o la electricidad o el gas, pueden las ciudades llegar a tener una buena atmósfera respirable que reduzca en miles de años el tiempo perdido por muertes y enfermedades causadas por la contaminación ambiental.

¿Dónde radica la ventaja de uno u otro combustible?

El biodiésel de aceite de palma se viene usando en todos los sistemas a diésel del país desde hace varios años, con excelentes resultados. El sistema Transmilenio usa mezclas 90 % ACPM y 10 % de biodiésel, un energético limpio, de alto cetano, cero azufre y cero hidrocarburos aromáticos policíclicos (PAHs). Esta condición química del biodiésel permite tener una combustión eficiente disminuyendo las emisiones de material particulado.

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.

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, con relación a Euro II, como los buses actuales de Transmilenio, es cierto que con mezclas mayores de biodiésel, el Euro V alcanzaría a equipararse con el Euro VI.

Poco se ha debatido sobre los contras de las otras tecnologías, para lo que es necesario responderse preguntas como las siguientes, a fin de evaluar la factibilidad inmediata de adoptarlas en las flotas de Transmilenio:

- ¿Es realmente eficiente para la ciudadanía la implementación de una flota de transporte eléctrico hoy?
- ¿Con las reservas probadas de gas en Colombia habrá suministro seguro al sistema masivo de transporte del país para los próximos 10 o más años?
- ¿Hasta cuándo se va a mantener el subsidio a los vehículos a gas?
- ¿El precio del gas va a subir sensiblemente en los próximos años como señalan la UPME y los analistas económicos?
- ¿Qué tan factible es un cambio tecnológico drástico con esas tecnologías sin un mecanismo de transición?
- Cuando se acaben los subsidios a las nuevas tecnologías, las reservas de gas sigan cayendo y suban los precios del metro cúbico, ¿cómo van a responder los ciudadanos y los gobiernos a los altos costos del transporte?

Un estudio reciente realizado por la Universidad de Antioquia, 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.

El Análisis del Ciclo de Vida del Biodiésel de Palma preparado para el Ministerio de Minas y Energía por el consorcio CUE (Swiss Federal Laboratories for Material Science and Technology, la Universidad Pontificia Bolivariana de Medellín y el Centro de Producción más Limpia), determinó que el biodiésel colombiano reduce en más del 83 % las emisiones de GEI (gases efecto invernadero).

Con la mezcla actual del 10 % a nivel nacional se reducen 3.3 millones de toneladas/año de CO₂, equivalentes a 10 % de las emisiones del sector transporte y a la siembra de 251 millones de árboles.

El país cuenta con la infraestructura industrial y con 500 mil hectáreas de palma con cuya producción se podría proveer el aceite necesario para alcanzar mezclas del 20 % de biodiésel.