

Desaprovechamiento ambiental del biodiésel en Colombia



Es clave que el Gobierno diseñe un programa de renovación de combustibles que permita una transición rápida de las fuentes fósiles a las renovables.

Por: Iván Darío Arroyave Agudelo,
Expresidente de la Bolsa Mercantil de Colombia

Publicado en el Diario Portafolio
2 de julio de 2019

Las 15.687 muertes al año que tiende a producir la mala calidad del aire en Colombia están fuertemente asociadas a la emisión de material particulado de los 360.000 vehículos diésel que circulan en el país.

Un estudio reciente del Instituto Nacional de Salud (INS) revela que el 7 % de la mortalidad colombiana es causada por cuatro enfermedades relacionadas con la inhalación del material particulado que queda suspendido en el aire después de ser generado en procesos de combustión.

Las micropartículas sólidas tienen compuestos altamente nocivos para la salud, tales como carbón, hidrocarburos aromáticos y metales.

La investigación del INS vincula esas emisiones a un gran porcentaje de muertes causadas por la enfermedad isquémica del corazón, el accidente cerebro vascular, la enfermedad pulmonar obstructiva, las infecciones respiratorias agudas y el cáncer de pulmón.

La contaminación del aire genera elevados costos sociales, representados en vidas perdidas prematuramente, ausentismo laboral, reducción de productividad y atención hospitalaria a la población que sufre enfermedades respiratorias y cardiovasculares.

De acuerdo al Banco Mundial, la carga económica de la contaminación asociada con la mortalidad prematura y la morbilidad es entre el 5 % y el 14 % del producto Interno Bruto (PIB) de los países. En el caso colombiano, el Departamento Nacional de Planeación estima que la sola contaminación del aire urbano le cuesta a la economía el equivalente al 1,93 % del PIB, es decir, en 2018 ese costo fue de 17,9 billones de pesos.

Un estudio de la Universidad Nacional encontró que en Bogotá el 40 % de las emisiones surgen de fuentes móviles y el 90 % del material particulado de la ciudad lo generan cerca de 50.000 vehículos impulsados con motores diésel.

Así mismo, el inventario de emisiones atmosféricas del Valle de Aburrá, realizado por la Universidad Pontificia Bolivariana, UPB, evidencia que el 80 % del material particulado de esa parte del país lo aportan los motores diésel.

La situación podría ser más grave si en el país no existiera la normativa que exige que cada galón de ACPM comercializado tenga un porcentaje específico de biodiésel. En una lenta evolución de 15 años, el porcentaje actual ha llegado al 10 % y, a partir de agosto fue del 12 %.

El grupo de manejo eficiente de la energía de la Universidad de Antioquia demostró que el biodiésel tiene la

capacidad de reducir en un 38 % los niveles de material particulado emitido por los motores diésel.

Lamentablemente, con el nivel de mezcla del 12 % solo logramos una reducción del 4,56 %, eso significa que estamos desperdiciando la oportunidad de realizar una enorme limpieza inmediata del aire que está enfermando y matando a la población.

Además, no se aprovecha la ventaja de contar con ese reductor inmediato de emisiones para cumplir con el Acuerdo de París, en el que Colombia se comprometió a reducir las emisiones en un 20 % antes de 2030.

El 12 % de mezcla no es coherente con la urgencia que tiene el país de implementar medidas pertinentes y oportunas para reducir las emisiones; tampoco refleja los logros ambientales obtenidos con el uso del biodiésel, lo cual está demostrado con creces.

Ese nivel de mezcla tan exiguo no muestra el desarrollo alcanzado por la nueva agroindustria del biodiésel que se originó en virtud de la Ley 939 de 2004. Una agroindustria que ha logrado la capacidad suficiente para atender cualquier nivel de mezcla que defina el Ministerio de Minas y Energía. Ello sin afectar la producción de aceite de palma destinada a otros consumos y sin tener que acudir a algún tipo de deforestación. Según la Federación de Biocombustibles, actualmente la industria solo demanda el 32 % del aceite de palma que se produce en el territorio nacional.

No se concibe tener una mezcla tan baja si el país tiene la oportunidad excepcional de mejorar el uso eficiente de sus recursos naturales a partir de la ampliación del área cultivada del país, incrementando, de paso, los 76 mil empleos que en este momento genera la agroindustria del biodiésel.

Es inaceptable usar tan poco nivel de biodiésel, a sabiendas de la evidencia práctica y científica que demuestra la no afectación negativa de ese biocombustible en el funcionamiento y durabilidad de los vehículos que lo usan.

De hecho el mismo Ministerio de Minas y Energía lideró la evaluación del desempeño de una flota de Transmilenio usando distintos niveles de biodiésel durante un recorrido de 100.000 kilómetros.



Los resultados fueron contundentes pues el estudio constata que el biodiésel reduce sensiblemente el contenido de azufre y de compuestos aromáticos y poliaromáticos. Igualmente, se probó que las piezas mecánicas no presentaron desgastes adicionales y el desempeño fue normal.

El informe remata expresando, “se comprobó que no existe impedimento técnico para utilizar mezclas de diésel-biodiésel de palma superiores a la actual en vehículos convencionales sin necesidad de modificación alguna al motor”.

Es fundamental que el gobierno no pierda más tiempo y establezca un programa de renovación de combustibles ambicioso que permita una rápida transición de las fuentes fósiles a las de recursos renovables.

Con el biodiésel tenemos todas las condiciones para convertirnos en un referente mundial de la nueva economía del clima, la cual propende por un aprovechamiento óptimo de los recursos nacionales de energía renovable para impulsar el crecimiento de la economía, hacer frente a los riesgos climáticos y contrarrestar el deterioro de la calidad del aire.