

El palmicultor

Junio de 2004 No. 388

Boletín Informativo de la Federación Nacional de Cultivadores de Palma de Aceite - Fedepalma

Tarifa postal reducida No. 632 Ven. Dic/2005 ISSN 0121-2915. Publicación cofinanciada por el Fondo de Fomento Palmero



En la foto aparecen de izquierda a derecha, César de Hart Vengoechea, Álvaro Uribe Vélez, Carlos Gustavo Cano Sanz, Jens Mesa Dishington y Luis Manuel Escobar Medina.

Eventos gremiales: Encuentros productivos del sector palmero

Del 2 al 4 de junio pasados, se celebraron en Santa Marta el XXXII Congreso Nacional de Cultivadores de Palma de Aceite, la XXXII Asamblea General de Fedepalma y la XIV Sala General de Cenipalma.

El Palmicultor les siguió los pasos y en esta edición presenta un completo informe de lo que ocurrió. *Vea página 14.*

El proyecto biodiesel

El tema del biodiesel, ese combustible que puede producirse a partir de grasas vegetales, como el aceite de palma, tiene acaparada la atención del Congreso de la República, del Gobierno Nacional y del gremio palmicultor. Ello es así porque, en principio, las ganancias derivadas de él son alentadoras. Sin embargo, hay que ser cuidadosos antes de emprender un proyecto que también tiene implícitos grandes riesgos. *Vea página 11.*



Nuevo PBX

A partir del 1 de julio
de 2004

313 86 00



Cambio de sede

Desde el 28 de junio pasado

**Cra. 9 No. 81 A - 26
Piso 4**

**Tels.: 317 13 87 / 98
317 14 10**

Memorias de la Conferencia

Han sido editadas las memorias de la XIV Conferencia Internacional sobre Palma de Aceite realizada en Cartagena el pasado mes de septiembre. Se presentan en dos tomos impresos como Número Especial de la revista Palmas volumen 25, y también en versión de CD ROM. Los participantes en la Conferencia la recibirán por correo y hay ejemplares disponibles para la venta en el Centro de Información de Fedepalma. Su precio es de \$60.000 en versión impresa o CD.

Regiones palmeras de Colombia

La habitual sección de **El Palmicultor** "Quién gobierna las regiones palmeras", no se publica en esta edición. La retomaremos en nuestro próximo número.

En esta edición

**Certificada
Palmeras
de Puerto
Wilches S.A.**

3

**El furor de las
grasas trans**

4

**Sobre palma
de aceite**

7

**Segunda ronda
de negociacio-
nes del TLC**

10

**Notas
técnicas**

24

Sin embargo, esa idea se distorsionó tras su muerte en 1913 y desde entonces, el motor diesel ha venido siendo operado con combustible derivado del petróleo (petrodiesel o acpm).

Por fortuna, ahora la humanidad está mirando nuevamente a lo básico. La clave en este inusitado proceso de defensa de la naturaleza es, entre otras, la proporción inmensa que han alcanzado los problemas ecológicos, debido al abastecimiento de energía con recursos naturales no renovables, como el petróleo.

Los vehículos funcionan básicamente con gasolina y acpm, y al tiempo que andan por las calles del mundo, esparcen una nube de humo que sube al cielo cargada de CO₂ y de óxidos de azufre, calienta la atmósfera y erosiona la capa de ozono sin remedio.

La necesidad de cuidar el planeta fue quizás la razón de más peso para que los países industrializados comenzaran a invertir recursos en investigación que les permitiera desarrollar fuentes alternativas de combustibles “limpios”.

Esto, aunado a las crisis energéticas que se han presentado por los altos precios del petróleo y las pugnas políticas alrededor de él, conjuró la situación propicia para retomar el uso de biocombustibles.

Este tipo de energía biodegradable puede ser usado en motores de gasolina (en este caso la materia prima serán bioalcoholes) y motores de diesel (aceites vegetales). Estos últimos ofrecen otra gran ventaja: su utilización no requiere modificaciones sobre el motor y, por tanto, los usuarios pueden cambiarse del combustible tradicional a biodiesel, sin incurrir en costos adicionales. Sólo en caso de que el aceite vegetal se utilice puro, es aconsejable reemplazar las piezas del motor que contengan caucho natural o espumas de poliuretano, que podrían dañarse por la acidez.

Más de 20 países producen e incorporan biodiesel en su parque automotor. Austria, Alemania y otras naciones de Europa Central lo obtienen a partir de aceites de semillas oleaginosas como el girasol y la colza. Estados Unidos y Argentina lo producen a partir de la soya, de la cual son dos de los mayores productores en el mundo. Y Malasia e Indonesia, líderes en palma de aceite, están sacándolo de ella, pero aún no han masificado su producción.

Según el Presidente de Fedepalma, Jens Mesa Dishington, “En el mundo hay tecnología disponible que se puede adquirir fácilmente para biodiesel de colza, girasol y soya, mas no para aceite de palma. Malasia viene investigando en el proyecto biodiesel de aceite de palma desde 1987 y dice tener la tecnología, pero no la ha transferido”.

En ese sentido, el Presidente de la Junta Directiva de Fedepalma, César de Hart Vengoechea, durante su discurso de instalación del XXXII Congreso Nacional de Cultivadores de Palma de Aceite que se realizó en Santa Marta el 3 de junio pasado, le propuso al Presidente Uribe crear

“El biodiesel es un mercado de gran interés para la Agroindustria de la Palma de Aceite, tanto en Colombia como a nivel mundial, por las posibilidades de orientar hacia ese uso volúmenes muy importantes de aceite de palma y de otros aceites vegetales”.

una comisión con un representante del gobierno y otro del gremio, para hacer una visita técnica a Malasia y explorar las condiciones técnicas que existen en ese país.

El nicho

En 2003 se consumieron en Colombia en promedio 65.461 barriles diarios de combustible diesel, y la cifra tiende a crecer, mientras que la de otros combustibles ha declinado.

Según lo reporta el estudio contratado por Fedepalma “Producción en Colombia de los derivados del aceite de palma como carburantes para motores de ciclo diesel”, que fue presentado en el pasado congreso del gremio por los investigadores Arturo Infante y Eduardo del Hierro, entre los años 2016 y 2017 el consumo de combustibles para motores diesel superará al de gasolina en el sector del transporte nacional. Tanto, que pasará de representar el 36.3% del total del consumo de combustibles en 2002 al 51.3% en 2020.

Ello puede deberse a varios factores, entre los que cabe destacar que en Colombia, por tratarse de un producto utilizado especialmente por vehículos de transporte masivo y de carga, el diesel está más subsidiado que la gasolina. También, que los motores diesel, al igual que el combustible que usan, son más eficientes que los motores de gasolina.

Ahora bien, si se desarrollara un proyecto para sustituir con biodiesel de palma de aceite apenas el 10% del total del diesel consumido en el país, se necesitarían 365.593 toneladas anuales de aceite de palma y, para obtener dichas toneladas, se necesitaría sembrar 93.742 hectáreas de palma.

Adicional a lo anterior, vale destacar que, de acuerdo con las proyecciones de Fedepalma, dentro de unos cinco años en Colombia se estarían produciendo más de un millón de toneladas de aceite de palma, y el mercado local sólo tiene capacidad de absorber alrededor de 400.000. Lo cual significa que muy pronto las exportaciones palmeras superarán las ventas internas y, debido a que en el exterior el precio del aceite es más bajo, el ingreso neto de los productores se reducirá.