

# Por qué biodiésel

Tomado de *El Espectador*, semana del 11 al 17 de junio, 2006

JENS MESA DISHINGTON

**E**n las próximas semanas el biodiésel tendrá su primera prueba en condiciones extremas, como las de Bogotá, cuyo clima exige a este combustible su máximo rendimiento, potencia y calidad. Lo hará en buses articulados de Transmilenio, hasta alcanzar los 100.000 kilómetros de recorrido, para constatar lo que ya ha demostrado con lujo en los países industrializados en donde su uso crece a diario vertiginosamente: que es el ideal para remplazar al diésel fósil, más conocido en Colombia como acpm.

Las pruebas pondrían fin a una serie de etapas jurídicas, técnicas y económicas que ha debido surtir para su concreción el proyecto biodiésel en el país, en lo fundamental liderado por el presidente de la República, Álvaro Uribe Vélez, y acompañado por Fedepalma, entre diversas acciones con la contratación de estudios para analizar su viabilidad. A esta iniciativa se han sumado diferentes entidades como Ecopetrol y otras, y el Congreso de la República, que en 2004 aprobó una ley con exenciones tributarias a la producción de biocombustibles para su uso en mo-

tores diésel. Posteriormente se emitiría una resolución que regula los criterios de calidad del biodiésel para la mezcla con el acpm, y se definirían las fórmulas para fijar su precio en el mercado nacional.

Todo ello no ha hecho más que ir en consonancia con las tendencias modernas y reconocer una realidad mundial que apunta a sustituir la gasolina y el acpm, derivados de una fuente no renovable como el petróleo, por productos cuyo origen sea inagotable y limpio ecológicamente.

Razones sobran para que el mundo tenga sus ojos puestos en lograr tal objetivo: esos combustibles que sirven para mover los más de 900 millones de vehículos que circulan por las carreteras del planeta son unos de los mayores contaminantes del orbe, pues contienen azufre y otros elementos causantes del calentamiento global. Además, se afirma que ya está agotado más del 50% de las existencias del llamado oro negro y que, de continuar la tendencia, en menos de cuarenta años éste habrá desaparecido, si bien no de la faz de la Tierra, por lo

menos como principal fuente energética mundial. Otras razones se refieren a que en general los países industrializados carecen de petróleo y ello aumenta su dependencia de otras naciones, a un alto costo.

De manera que, por lo menos de biodiésel derivado de aceites vegetales, el año pasado ya se consumían en el mundo tres millones de toneladas. Vale decir que, además de este combustible –cuyo uso no requiere de cambios en los motores de los vehículos que lo incorporen–, las plantas oleaginosas y sus deriva-

dos pueden reemplazar al petróleo con tales credenciales, que a partir suyo igual podría vulcanizarse el caucho o producirse pinturas, nylon, asfaltos, bolsas plásticas y alquitrán, entre otros.

A todas las razones expuestas para implantar su uso, en Colombia se suman otras todavía más contundentes: en la palma de aceite, cuyas siembras van en franco crecimiento, el país tiene suficiente materia pri-



ma para producir biodiésel; el cultivo de esta oleaginosa demanda gran cantidad de mano de obra, por lo que la generación de empleo mejoraría las condiciones de las comunidades que participen en su producción y del país en general; las bondades para el medio ambiente de utilizarlo en los automóviles diésel serían evidentes, pues mejoraría el acpm nacional que es de muy baja calidad –contiene cantidades exageradas de azufre que están contaminando las principales ciudades del país–; además, se reduciría la dependencia de las importaciones, que ya desde el año pasado se hicieron necesarias con la pérdida de la autosuficiencia colombiana en el combustible fósil.


**EN LAS PRÓXIMAS SEMANAS EL BIODIÉSEL TENDRÁ SU PRIMERA PRUEBA EN CONDICIONES EXTREMAS, COMO LAS DE BOGOTÁ, CUYO CLIMA EXIGE A ESTE COMBUSTIBLE SU MÁXIMO RENDIMIENTO, POTENCIA Y CALIDAD.**

A todas luces, que el Gobierno sustituyera esas importaciones generaría valor no sólo en el campo sino en diferentes sectores de la economía. La demanda nacional actual de acpm es unos 85.000 barriles dia-

rios, que se prevé aumentará a 130.000 en menos de 20 años. Así las cosas, las importaciones de diésel para esa época serán de alrededor del 30% de las necesidades del país.

Por lo planteado no es difícil responder a la pregunta del título de esta columna. El por qué es, si se quiere, obvio. Las inquietudes de los palmiticultores giran alrededor de su creciente oferta de aceite de palma, que en los últimos años han tenido que dirigir a los mercados externos, cuando podría ser utilizada por los colombianos con grandes beneficios.

Y es que la regulación que entrará en vigor en enero de 2008 exige en principio una mezcla en proporción de apenas 5% de biodiésel con 95% de diésel fósil (B5) que se expendería en las estaciones de servicio. Lo cual significa que para abastecer esos requerimientos el aceite de palma está disponible. Las cuentas son éstas: durante ese primer año de operación del proyecto se necesitarían unas 220.000 toneladas de aceite de palma para cubrir ese porcentaje, justamente una cantidad similar a la que hoy se está exportando. Inclusive, si se pensara en una mezcla del 15% (B15), el aceite de palma ya está "sembrado" para "cosecharse" antes de cinco años.

Hay entonces que ser más ambiciosos. Si la idea del Gobierno es impulsar el cultivo de palma de aceite con miras a la producción de biodiésel –y, por qué no, también su exportación–, deben planearse muy bien las siembras de acuerdo con las proyecciones de aumento de los porcentajes de la mezcla que, en cuentas claras, deberían alcanzar al menos el 30% (B30). Porque es esa la cantidad de acpm que, como se dijo, el país estaría importando dentro de poco tiempo. No hay que olvidar que la disponibilidad y confiabilidad de sus fuentes energéticas son características estratégicas para trazar el desarrollo de un país. Y Colombia tiene con qué. 

MÁS PURO PARA BOGOTÁ  
BIODIÉSEL... 