

Una apuesta por la calidad del aire y la libre competencia

Permitir las importaciones de etanol ha redundado en beneficios para quienes demandan gasolina oxigenada, sin reñir con la producción local, con garantía de abastecimiento, mejora de la calidad, reducción de emisiones de GEI y precios más competitivos.

Francisco José Lloreda Mera



Desde el 2005 en Colombia comenzaron a usarse biocombustibles con el objetivo de bajar las emisiones contaminantes de la gasolina y ACPM mediante el uso del bioetanol proveniente de la caña de azúcar y el biodiésel extraído del aceite de palma, con la mezcla de 10% de alcohol carburante y 90% de gasolinas de origen fósil en el sur del país (gasolinas oxigenadas E10).

Posteriormente, el documento Conpes 3510 de 2008 marcó las pautas para su desarrollo, permitiendo el incremento competitivo de la producción, el posicionamiento como exportadores de biocombustibles, la diversificación de la canasta energética y un desempeño ambientalmente sostenible de toda la cadena productiva.

Muchos colombianos desconocen los beneficios de los biocombustibles, en el caso de las gasolinas, su oxigenación con alcohol carburante mejora el octanaje y reduce las emisiones de CO₂. Las importaciones de alcohol carburante, como respaldo de la producción nacional, han maximizado estos beneficios.

En el país la gasolina básica corriente y extra tienen un índice antidetonante de 81 y 87, respectivamente. Al adicionarle un 10% de alcohol carburante, este índice aumenta a 84 (en el caso de la corriente) y a 89 (en la extra), mejorando el rendimiento y la eficiencia de la combustión en el motor del vehículo.

El etanol genera un 70% menos de emisiones de CO₂ en comparación con la gasolina de origen fósil, es decir que la gasolina oxigenada al 10% con alcohol carburante emite un 7%



Las importaciones colombianas de biocombustibles han potenciado precios más competitivos de la gasolina oxigenada, especialmente en la zona norte del país (abastecida en su totalidad con este producto). Archivo Portafolio

La importación de etanol y la producción nacional de este combustible están llamadas a complementarse, por el bien del país, del medio ambiente, y de los ciudadanos”.

menos de emisiones que la gasolina sin oxigenar. Estos beneficios no varían y son exactamente iguales para el etanol de cualquier origen (nacional, importado, de caña, de maíz, etc.), dado que químicamente

son el mismo producto.

Desde el inicio de la mezcla con biocombustibles se proyectaba de manera sostenida hasta 2020 contenidos de etanol del 10% en las gasolinas oxigenadas, y sobre esta base se establecieron los estándares de calidad del combustible.

Sin embargo, debido a las variaciones climáticas la producción nacional de etanol ha oscilado entre 6 y 14 millones de galones/mes, generando un déficit que en ocasiones ha obligado a suspender la mezcla en algunas regiones o reducirla al 6%.

Frente a esta situación de la oferta local, y con el fin de dar mayor confiabilidad al abastecimiento de combustibles, el Ministerio de Minas y Energía decidió dar vía libre a las importaciones de etanol a partir de mayo de 2017. Desde ese momento, las importaciones han servido de res-

paldo de la producción nacional, al punto que hicieron posible alcanzar el porcentaje de mezcla que se tenía proyectado desde el inicio del programa (10%).

Gracias a esta apertura, los colombianos podemos hoy comprar gasolina oxigenada E10, de mejor calidad, mayor octanaje y menos contaminante. El ahorro de emisiones de CO₂, por pasar de consumir gasolinas E6 y E8 a E10 ha sido de cerca de 500.000 toneladas al año. Los beneficios en el consumo del combustible han sido evidentes.

¿Y EN LA CADENA PRODUCTIVA?

El beneficio ambiental de los biocombustibles suele ser valorado integralmente a lo largo de su ciclo de vida: desde el cultivo de la materia prima, producción, transporte, mezcla con el combustible fósil y

El etanol genera 70% menos de emisiones de CO₂ frente a la gasolina que, si se oxigena al 10% con alcohol carburante, produce 7% menos de emisiones que la que está sin oxigenar.

consumo final. Es por esta razón que, para el caso del alcohol carburante, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible estableció desde 2017 un límite a su huella de carbono. Así se imprimió un sello am-

biental adicional al beneficio obtenido por la reducción de emisiones en el consumo del biocombustible. Hoy, tanto el etanol nacional como el importado cumplen con el requisito de una huella de carbono inferior a 853 kg de CO₂/m³.

Por otra parte, las importaciones han potenciado precios más competitivos de la gasolina oxigenada, especialmente en la zona norte (abastecida en su totalidad con este producto).

Por ejemplo, en ciudades como Barranquilla donde antes de 2017 los precios en las estaciones de servicio normalmente estaban por encima del precio de referencia, posterior a la entrada de etanol importado empezaron a estar entre 100 y 150 pesos por galón por debajo del referente.

Todo esto ratifica que la decisión del Gobierno de permitir las importaciones de etanol ha redundado en beneficios para los consumidores finales de gasolina oxigenada, sin reñir con la producción nacional y por el contrario ofreciendo garantía de abastecimiento, estabilidad y mejora de la calidad del combustible, reducción de emisiones de GEI, y precios más competitivos.

Sin duda la calidad del aire debe ser un tema de reflexión de los colombianos y los diferentes sectores económicos, y más cuando esta semana se conmemora el Día Interamericano de la Calidad del Aire. El país debe seguir avanzando en su mejoramiento y, en ese proceso, mantener la mezcla de combustibles de origen fósil y biocombustibles es clave, garantizando una oferta en condiciones cada vez más competitivas. La importación de etanol y la producción nacional están llamadas a complementarse, por el bien del país, del medio ambiente, y de los ciudadanos.