

**Economía** / Coyuntura

Si existe interés en la permanencia y desarrollo de los mercados de etanol y biodiésel, es urgente gestionar una profunda reingeniería a la regulación. Archivo

# Menosprecio por los biocombustibles

En la nueva matriz energética del transporte son tratados como aditivos a la gasolina y al diésel.



**Iván Darío Arroyave**

**AUNQUE** el ideal de realizar una transición energética de fuentes fósiles a renovables es un tema bastante añejo, recientemente dicha transformación se convirtió en un urgente reto para los países. El acuerdo de París de 2015, generó a los gobiernos el compromiso de llevar a cero el nivel de emisiones antes del 2050; con esta meta se pretende evitar que el calentamiento global y la contaminación del aire lleguen a unos estados apocalípticos.

En tal sentido, Colombia asumió la tarea de descarbonizar el sistema energético en un 20%, antes del 2030; lo que implica llegar a niveles de emisiones cercanos a los 266 millones de toneladas de CO<sub>2</sub> en dicho año.

Para responder a este compromiso, el Gobierno Nacional ha elaborado el Plan Energético Nacional 2020-2050 (PEN), el cual empezará pronto a ser la

carta de navegación energética del país durante las siguientes tres décadas.

En materia de energía del transporte, el PEN propone una recomposición del consumo de gasolina y diésel que utilizan los vehículos, al tiempo que se intensificarían los usos del gas y la electricidad.

Cabe destacar que en la actualidad, el 91% de la energía que mueve el transporte en el país tiene su origen en el petróleo, 5% en los biocombustibles, 4% en el gas natural y 0,1% en la electricidad. El resto se produce en otras fuentes no convencionales.

Las transformaciones proyectadas por el PEN implicarían que en la canasta energética del 2050, las fuentes del petróleo representen el 76%, el gas natural el 11% y la Electricidad un 8%.

Evidentemente, los biocombustibles brillan por su ausencia en esta nueva matriz energética del transporte, siendo tratados como simples aditivos a la gasolina y al diésel. En estas condiciones, los biocombustibles tendrían que correr con la misma suerte de desaparición gradual en el tiempo que tienen los combustibles fósiles.

En el PEN literalmente se dice, "Aunque el consumo de la mezcla de gasolina y la de diésel sigue siendo necesario, es loggable estabilizar su nivel de consumo o incluso reducirlo".

Esta ligera exclusión de los biocombustibles, es un claro indicio de que el Gobierno subestima, ya sea por ignorancia o negligencia, el papel protagónico que tienen los combustibles de origen vegetal en la transformación energética del mundo.

Parece que desconocie-

ra que la Agencia Internacional de Energías Renovables, sugiere a todos sus países miembros, enfocar los esfuerzos para que en la matriz energética mundial de 2050, los biocombustibles ocupen un 30%. En esa dirección, Estados Unidos se ha puesto el objetivo del 30% de biocombustibles en el transporte para antes del 2050.

Lo más grave de esta omisión estratégica es que estamos renunciando a la sostenibilidad y desarrollo de un importante reductor de emisiones que desde hace quince años está en funcionamiento con trascendentes resultados.

En la actualidad cada galón de gasolina de consumo final contiene un 10% de etanol de caña de azúcar y el diésel un 10% de biodiésel de palma aceite.

La cantidad de emisiones de CO<sub>2</sub> y material particulado que evitan por año los biocombustibles en Colombia, equivalen a la contaminación que durante un año producen 51 mil vehículos. Es decir, las mezclas actuales están evitando la producción de 2.5 millones de toneladas de CO<sub>2</sub> y 130 toneladas de material particulado.

La enorme capacidad de crecimiento agroindustrial que tiene el país sumado al desarrollo alcanzado en la industria de biocombustibles, convertirían a Colombia en una potencia mun-



**Lo grave de esta omisión es que estamos renunciando a la sostenibilidad y el desarrollo de un reductor clave de emisiones".**

dial en este tipo de energía renovable.

Sin embargo, sin el firme apoyo del Gobierno, incluso la sostenibilidad del sector se vuelve inviable.

Con el PEN se está ratificando que en la agenda del Gobierno los biocombustibles no tienen trascendencia, lo cual se ha reflejado en varias de sus actuaciones que lo muestran indiferente y poco inquieto por el avance de este sector agroambiental.

En lo que más se percibe el desgano del Gobierno con los biocombustibles es en su papel de regulador, pues no se ha esmerado lo suficiente en corregir las gigantes disfunciones regulatorias de los mercados de etanol y diésel, en aras de garantizar la formación de precios justos de mercado, asegurar el suministro y evitar la competencia desleal de origen local o internacional.

La fragilidad de la regulación se hizo evidente cuando en mayo de 2017 fueron abiertas las importaciones de etanol de Estados Unidos, y en el mercado empe-

zaron a coexistir dos precios, por un lado el nacional completamente restringido por la regulación y por el otro el precio de importación que es totalmente libre, con el agravante de que esos precios pueden ser por lo menos 50% más bajos que los regulados en el país, debido a los enormes subsidios directos que reciben los productores norteamericanos. Como consecuencia de esta competencia desigual y desleal, la industria nacional, vertiginosamente ha perdido el volumen de mercado que permite su viabilidad empresarial, lo cual hace inminente un próximo cierre de las plantas de producción.

Lo peor de esta realidad es que la subregulación del mercado no permite que la disminución de los precios llegue al consumidor final, sino que el diferencial de precios entre el nacional y el estadounidense queda en los distribuidores mayoristas y en los importadores.

Este hecho no lo ha corregido el Gobierno, a pesar de las normas de la Organización Mundial del Comercio lo obligan a imponer derechos compensatorios, en vista de las pruebas del desequilibrio de mercado.

La medida debía haberse concretado, a más tardar, en noviembre de 2019, pero sin justificaciones serias, se ha venido dilatando esta definición y se proyecta que no saldrá durante este primer semestre.

Aún estamos a tiempo de que el Gobierno asuma una posición pragmática frente a los biocombustibles, otorgándoles la prioridad estratégica que deben tener en la agenda energética, ambiental y económica del país.

Todavía es posible que se determine la creación de una política de renovación de combustibles proyectada hasta 2050.

También se puede crear una institucionalidad que independice a los biocombustibles de los hidrocarburos, dado que actualmente están amalgamados en la misma oficina.

Y si existe un verdadero interés en la permanencia y desarrollo de los mercados de etanol y biodiésel, es urgente gestionar una profunda reingeniería a la regulación, con el propósito de garantizar la confiabilidad, equidad, eficiencia y transparencia de dichos mercados.

91%

**DE LA ENERGÍA** que mueve el transporte en Colombia tiene su origen en el petróleo, el 5% en los biocombustibles, el 4% en el gas natural y el 0,1% en la electricidad. El resto se produce en otras fuentes no convencionales. El PEN propone reducir sensiblemente el consumo de gasolina y diésel.