



Entrevista

Mayores mezclas de etanol como alternativa a la descarbonización

Juan Felipe Bedoya, gerente general de Porsche Colombia, considera que Colombia tiene condiciones para ser referente en biocombustibles. Una mayor mezcla de etanol en la gasolina puede reducir las emisiones generadas por la movilidad en un corto plazo.



NICOLÁS FERNÁNDEZ SÁNCHEZ

Nefernandez@elespectador.com

A pesar de que las expresiones “movilidad sostenible” y “descarbonización de los medios de transporte” están —sobre todo en el ámbito local— relacionados con las propulsiones eléctricas, este es uno de los diversos caminos que llevan a lograr un propósito medioambiental.

Mejorar la calidad de los combustibles a escala local, con mayores exigencias en términos de calidad y aumentar las concentraciones de bioetanol en las mezclas de gasolina son, por lo menos para el gerente general de Porsche Colombia, Juan Felipe Bedoya, una alternativa a corto plazo para en el camino a una movilidad menos emisiva, claro, sin abandonar el camino recorrido en las otras variables.

En diálogo con **El Espectador**, el directivo habló sobre el potencial del país en el uso de biocombustibles, los retos en su aplicación y los actores que, junto a un beneficio social integral, pueden trabajar para alcanzar este propósito, que ya es una realidad en un país tan cercano como Brasil.

¿Cuáles son los beneficios del uso de etanol como combustible para medios de transporte?

Cuando consideramos el etanol junto con la mezcla con la gasolina e incrementamos la mezcla o cuando tratamos de analizar combustión a partir del 100% de etanol, es claro que tiene dos beneficios. El primero es que cuando medimos las emisiones de carbono de la producción de crudo, la refinación y distribución de gasolina, y lo comparamos con la producción de caña de azúcar, su cosecha, procesamiento y después proceso de destilación hasta el etanol; encontramos diferencias significativas, siendo la producción de etanol mucho menos contami-



A partir de 2022, el contenido de etanol por galón o litro de gasolina en Colombia debe ser del 10%. / Getty Images

nante que la de gasolina.

¿Qué beneficios sociales han identificado?

Por ejemplo, genera empleo, porque se necesita más gente en el cultivo de caña de azúcar. Hoy no hay suficiente caña de azúcar para atender la demanda de etanol del país. Si se incrementan las mezclas se requeriría aún más mano de obra. Desarrolla una industria de caña de azúcar en el agro mucho más importante de la que hay en el país y sustituye importaciones de gasolina, porque a pesar de que Colombia es un exportador neto de petróleo, importamos mucho y sustituimos importación de gasolina por producción local de etanol.

Entre los caminos que llevan a

Colombia a una movilidad sostenible ¿el del etanol es el más corto... o aterrizado?

Las estrategias de descarbonización del transporte incluyen muchos elementos; algunos de corto, mediano o largo plazo. El hidróge-



Juan Felipe Bedoya. / Porsche

no puede ser a largo plazo, los eléctricos a mediano y hay otras que se pueden adaptar rápidamente, como incrementar las exigencias a los motores de combustión. Pensamos que el etanol es una medida que se puede implementar en corto plazo, su beneficio es claro en la disminución de emisiones y es fácil de implementar.

¿Colombia podría ser un referente en este tipo de combustible?

Colombia tiene muchos argumentos para ser referente. El país tiene un buen cultivo de caña de azúcar y hay una oportunidad para continuar desarrollando la industria. Podríamos echar mano de este producto, que es un referente local y darle un uso a través de la producción de etanol. Pienso también que puede generar un

beneficio social importante.

¿Cuál es el contexto actual de la producción y el uso de este tipo de combustible en Colombia?

La norma de combustibles define que la gasolina va mezclada con un combustible de hasta 10% con etanol, esto significa una cantidad relativamente importante y podríamos decir promedio frente a muchos países. Sin embargo, no hay suficientes cultivos que atiendan esa demanda y, por ejemplo, en noviembre, el etanol solo pudo ser mezclado al 6% con la gasolina. Eso quiere decir que necesitamos mejorar la producción y será objeto del Gobierno estudiar la posibilidad de importar etanol para lograr sus objetivos.

¿Cuál ha sido su iniciativa e invitación al Gobierno para la producción y el uso de etanol?

Hemos hablado con diferentes actores de la cadena productiva del etanol. También con usuarios y comercializadores de vehículos para entender objetivos, obstáculos y retos en cuanto a mayores mezclas de etanol en la gasolina. No hemos llegado al punto de tener una propuesta. Hay retos importantes en diversos campos y esperamos que el próximo año comencemos a tocar a las entidades del sector público, como los ministerios de Agricultura y el de Minas, para que nos acompañen en analizar y para eso llevamos a cabo un estudio teórico de la reducción de las emisiones de combustibles y una prueba real en vehículos que son *Total Flex*, para corroborar los estudios del estudio teórico.

¿Qué modelo referente y de éxito resaltan y sirve de ejemplo sobre el uso de este combustible?

Definitivamente, Brasil es el país que ha adoptado una estrategia de biocombustibles más sólida. Lo lleva haciendo de manera importante desde hace años y tiene, tal vez, los avances más significativos en la implementación de esta política y también en el establecimiento de un centro de investigación y desarrollo para biocombustibles. Ese modelo se exportó a India y allí están comenzando a implementarlo para reducir emisiones. En Brasil, el éxito fue la coordinación de actores para implementar el tema y hay una política energética importante que reconoce este combustible como de bajas emisiones y ese trabajo conjunto incluye a los productores de vehículos que implementaron tecnologías que les permiten usar de manera efectiva los biocombustibles. ■