

Las alternativas para que el país dependa menos de la gasolina

Biodiésel y bioetanol podrían ser un reemplazo, pero hacen falta más incentivos para su uso.

Por ALEJANDRA ZAPATA QUINCHÍA

El aumento del precio de la gasolina y la transición de Colombia a energías más limpias ha hecho que los biocombustibles cobren cada vez más protagonismo como actores clave para la movilidad en el territorio nacional.

Y es que para algunos expertos, el hecho de que el país siga dependiendo de combustibles fósiles como la gasolina va en contra vía con los objetivos de reducir en un 51% las emisiones de gases de efecto invernadero para el año 2030.

Las alternativas

Los biocombustibles se producen a partir de fuentes renovables, por lo que, cuando se queman, no liberan CO₂. Y entre los principales se encuentran el biodiésel, el bioetanol, el gas natural y el hidrógeno.

Camilo Pardo, profesor de la maestría de energía y sostenibilidad de la Universidad Javeriana, afirmó que los combustibles de la transición energética, como el biodiésel, por ejemplo, pueden ayudar al país a depender menos de fósiles como la gasolina y ayudar de esta manera al déficit que padece el Fondo de Estabilización de Precios del Combustible (FEPC).

“Cada galón de diésel que se consume en el país tiene un 10% de biodiésel, el cual es un energético con menores emisiones contaminantes que el diésel. Ahora bien, si en este momento se actualizan las variables con las cuales se calcula el precio del galón del biodiésel, teniendo en cuenta el costo de oportunidad de la disminución de los precios internacionales del aceite de palma, esto puede traducirse en una reducción de unos \$300 por galón del diésel. Si lo multiplicamos por los 160 millones de galones que se consumen al mes en el país de este energético, estaríamos hablando de un ahorro superior a los \$50.000 millones de pesos”, explicó Prieto.

De acuerdo con el Ministerio de Minas y Energía, después de Indonesia, Colombia se posiciona como el segundo país en el mundo con la política de porcentajes de biodiésel más alto, además de ser un referen-

te en la promoción de su uso.

Precisamente, según datos de la Federación Nacional de Biocombustibles de Colombia (Fedebiocombustibles), la demanda de biodiésel y bioetanol en el país tuvo un comportamiento positivo durante el primer semestre de este año.

De esta manera, el consumo de biodiésel y bioetanol en el país tuvo un aumento del 13% y del 9%, respectivamente frente al mismo periodo de 2021. Así, el gremio proyecta para el segundo semestre del año una producción cercana a las 363.000 toneladas de biodiésel y de 176 millones de litros de bioetanol.

Por otra parte, otro de los energéticos que actualmente se usan en el país y que se posicionan como una buena alternativa a la gasolina es el gas natural vehicular, el cual ayuda a reducir las emisiones de gases contaminantes y no resulta tóxico para el entorno.

De hecho, según la Asociación Colombiana de Gas Natural (Naturgas), el año pasado 16.000 vehículos se convirtieron a gas natural y se incorpo-

raron 1.587 vehículos pesados.

Por tal razón, una de las solicitudes del gremio al Gobierno Nacional es acelerar la renovación de la flota de transporte público de pasajeros, de carga y especial para alcanzar que más del 30% de estos automotores se pasen a esta tecnología y así se consolide como alternativa de movilidad sostenible y competitiva, teniendo en cuenta que el costo por kilómetro de vehículos alimentados con gas natural es un 30% menor que el diésel y un 50% menor que la gasolina.

Hidrógeno, ¿aún incipiente?

En la hoja de ruta del hidrógeno que definió el entonces gobierno de Iván Duque se establecieron varias metas a alcanzar desde el sector transporte, como tener, para el año 2030, entre 1.500 y 2.000 vehículos ligeros y entre 1.000 y 1.500 vehículos pesados con pila alimentada por este combustible, además de tener en servicio entre 50 y 100 hidrogeneras de acceso público en todo el país.

“El hidrógeno permite que el transporte tenga ma-

yores autonomías, es decir, que los vehículos puedan recorrer mayores distancias con un mismo volumen de almacenamiento. Además, hay que resaltar que este energético cuenta con una alta densidad energética, es decir, alta energía por unidad de peso. Por ejemplo, un 1 kilogramo de hidrógeno tiene aproximadamente tres veces el potencial de uno de diésel”, apuntó la entonces ministra de Transporte Angela María Orozco.

Sin embargo, pese a los esfuerzos del país por incorporar el hidrógeno a su matriz energética, expertos ven interrogantes en los altos costos que requiere esta tecnología, pues tanquear completamente un carro de estos está costando unos US\$72 dólares (\$333.792 al cambio de hoy).

En este sentido, según Clara Inés Pardo, profesora de la Universidad del Rosario, uno de los retos del país será atraer grandes inversiones y establecer incentivos tributarios.

Cabe recordar que existe una Ley de Transición Energé-

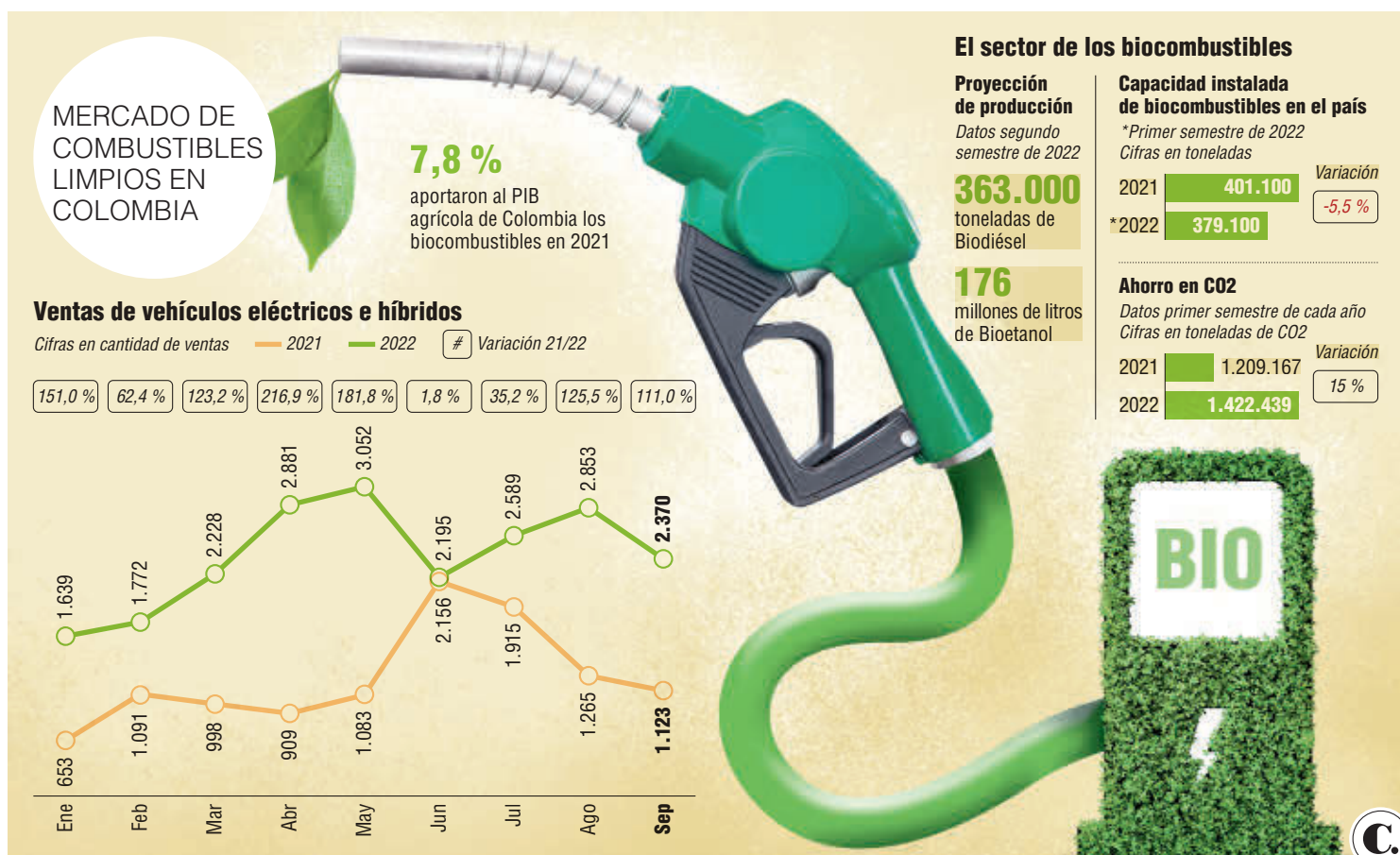
tica que podría ser un buen atractivo, ya que esta reconoció el hidrógeno azul y verde como fuentes no convencionales de energía, por lo que podrán aplicar a beneficios tributarios como la deducción del impuesto de renta, exclusión de IVA, exención de aranceles y depreciación acelerada.

Y los otros, ¿son viables?

Una de las razones que ha dificultado la masificación de vehículos alimentados con biocombustibles, según los analistas, son los altos costos que hacen que menos personas puedan acceder a estos.

De acuerdo con Prieto, el país debe establecer más estímulos tributarios y arancelarios para que los automotores alimentados con biocombustibles sean más competitivos frente a los de combustión.

“El 70% del material particulado que se genera en el país proviene del parque automotor y esto le cuesta al sistema de salud más de \$12 billones, debido a las cargas de enfermedad que esto genera. Por tal razón, el gobierno debería tener



Fuente: Fedebiocombustibles. Infografía: EL COLOMBIANO © 2022. Daniel Carmona (N3)

ABC GLOSARIO

BIOETANOL

Es obtenido a partir de caña de azúcar, trigo, maíz. En comparación con el diésel, reduce hasta en un 90% las emisiones de CO₂.

ELECTRICIDAD

Se produce a partir carbón, gas, energía nuclear o renovables. Alimentar vehículos con esta no causa emisiones, pero generar electricidad puede ser contaminante.

BIODIÉSEL

Se obtiene a través de aceites vegetales y grasas animales. Por lo general, este produce menos contaminadores de aire que el gasoil a base de petróleo.

GAS NATURAL

Genera menos contaminadores de aire y gases de invernadero. El costo por kilómetro de vehículos con gas natural es 30% menor que el diésel y 50% menor que la gasolina.

PROPANO

También llamado gas de petróleo licuado (GPL), es un combustible fósil que genera contaminadores de aire y gases de invernadero menos dañinos.

PARA SABER MÁS

TRANSPORTADORES RECLAMAN

Dado el aumento de \$600 que tendrá el galón de gasolina entre octubre y diciembre, el gremio de transportadores y taxis se mostró en desacuerdo y pidieron cambiar la fórmula que fija el valor de los combustibles. "Hay que ponerle el ojo al papel de las refineras de Barrancabermeja y Cartagena, así como las generadoras de biocombustible. No puede ser posible que un galón de biodiésel hoy cueste \$23.100 y un galón de etanol \$13.048", señaló Hugo Ospina, vocero de los taxistas.

también una perspectiva de salud pública", señaló el analista.

Por su parte, Oliverio García, presidente de la Asociación Nacional de Movilidad Sostenible (Andemos), expresó que el transporte con combustibles de cero o bajas emisiones no debería ser un lujo en el país, como lo es en este momento; ya que un eléctrico cuesta unos \$200 millones y los híbridos están alrededor de \$150 millones.

"Por ejemplo, los vehículos híbridos pagan un impuesto al consumo de entre 8% y 16% del valor total, igual que los de combustión, lo que los pone en una franja poco competitiva. Eso se debería desmontar", apuntó García.

Y en cuanto al transporte pesado, el líder de Andemos señaló que es difícil llegar a una electrificación total; sin embargo, considera que el gas sí es una opción interesante para los segmentos de carga y de pasajeros. "Para masificar esto, primero se necesita de una garantía de suministro de gas en el país. Los segundo, que haya una estabilidad en el precio y que el gas sea más atractivo que la gasolina. De lo contrario, se seguirán prefiriendo los combustibles fósiles", dijo García.

Y agregó que el llamado al Gobierno Nacional es a avanzar en políticas públicas que incentiven la compra y uso de tecnologías más eficientes como las híbridas, así como el uso de mezclas voluntarias de biocombustibles, en donde el precio del galón sea más barato cuando mayor sea la mezcla. Asimismo, destacó la necesidad de incrementar el uso de vehículos impulsados a gas e hidrógeno más adelante, mientras se migra a un transporte cero emisiones ■

HIDRÓGENO

Puede ser producido a partir de fósiles, como carbón, energía nuclear o renovables. Los vehículos de célula de combustible que usan hidrógeno puro no emiten contaminantes.

Turismo de negocios catapultó cifras del sector en Barranquilla

En el primer semestre de 2022, Antioquia fue la segunda región que más turistas aportó a La Arenosa.

Por ALFONSO LÓPEZ SUÁREZ

Barranquilla recibió a 764.000 visitantes en la primera mitad del 2022 y la cifra creció un 83% si se compara con el mismo periodo de 2021. Vale destacar que desde Antioquia arribó más del 14% de los turistas que se están interesando por un destino que, tradicionalmente, no ha sido el más apetecido.

La capital del Atlántico se está alineando con la estrategia de generar más riqueza a través de los viajes y, según relataron las autoridades civiles de esa región, el crecimiento obedece de una gestión que comenzó hace más de 15 años, que además le está permitiendo a la ciudad montar una infraestructura turística en tres frentes: negocios, vacacional y ecológica.

"Aparte de la inversión de las entidades públicas, así como de las empresas privadas, hoy ya se cuenta con bienes y servicios para atender los tres segmentos, pero más enfocado en el primero por las mismas características de la ciudad", explicó Erika Grau, gerente de Turismo de ProBarranquilla.

Registros de la Oficina de Turismo de la Alcaldía de Barranquilla, indican que a la fecha la ciudad dispone de 46 hoteles de tres, cuatro y cinco estrellas, los cuales en total ofrecen 5.000 camas en 4.200 habitaciones.

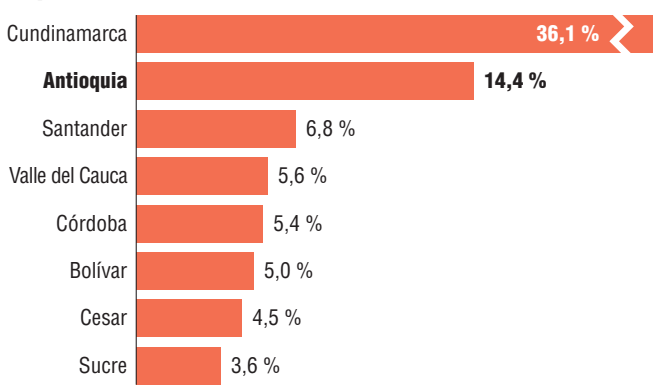
"Nuestra Oficina de Turismo registró cifras récord, como lo es la tasa de ocupación hotelera durante este semestre, que fue del 56 %, un indicador superior a la ocupación promedio de los últimos 10 años; además,

TURISMO MOVIMIENTO DE LOS VISITANTES

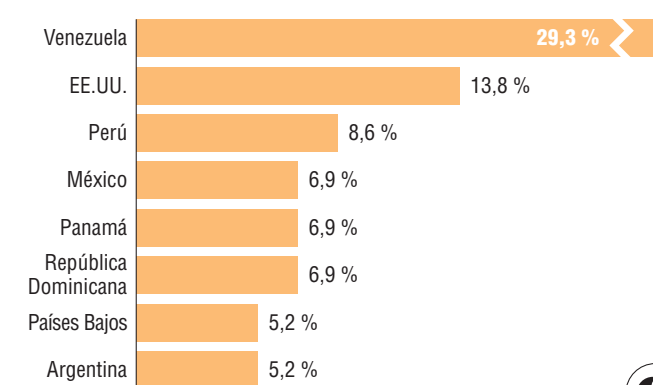
¿De dónde vienen los turistas?



Departamento de residencia



País de residencia



Fuente: Oficina de turismo Alcaldía de Barranquilla. EL COLOMBIANO © 2022. DC (N4)

marzo del 2022 fue el mes con mayor número de visitantes vía aeropuerto, con más de 143.000", señaló el secretario de Desarrollo Económico de Barranquilla, Ricardo Plata Sarabia.

Todo esto se une a la atmósfera de recuperación que el sector turístico en Colombia tras vivir el embate de la pandemia que le provocó el más severo golpe de la historia reciente.

En este punto, cabe destacar que, entre enero y junio, de acuerdo con la Asociación Colombiana de Agencias de Viaje y Turismo (Anato), la recepción de turistas extran-

jeros en el país ya iba en un 77% frente a los registros prepandemia.

Según cifras de Migración Colombia, con corte al primer semestre, Bogotá, Medellín, Cali y Cartagena fueron las ciudades que más visitantes extranjeros recibieron y sumaron, en conjunto, cerca de un millón de turistas.

Sin embargo, ahí muy cerca estuvo Barranquilla cerrando el top 5 y los promotores de esta ciudad quieren seguir los pasos de las demás capitales que, sin ser destinos históricamente atractivos, están desarrollando sus economías en torno a los viajes.

PARA SABER MÁS

LA SELECCIÓN Y EL CARNAVAL, ATRAEN

Sin duda el gran referente turístico de la ciudad es el Carnaval de Barranquilla, evento que en su última edición (febrero 2022) atrajo a más de 490.000 visitantes que le dejaron a la ciudad cerca de \$400.000 millones. "El impacto estuvo en el sector hotelero y de transporte con la visita de nacionales y extranjeros, donde se reportó un aumento del 25% de visitantes", señaló Jaime Pumarejo, alcalde de la ciudad. Otro de los referentes son los encuentros oficiales de la selección de fútbol, ya que en cada encuentro le deja a la ciudad más de \$19.000 millones, según la Cámara de Comercio.

Las tres cartas

Entre las tres cartas con las que cuenta la capital del Atlántico en su apuesta turística, la de negocios es la que tiene una especial atención, ya que gracias al nuevo centro de convenciones Puerta de Oro, puede atraer más visitantes con fines corporativos.

La capital del Atlántico también se está abriendo camino en el segmento vacacional y en el de ecoaventura.

"El casco urbano de la ciudad cada vez más se acerca al mar, y muestra de ello es que a pocos minutos de Barranquilla está el municipio de Puerto Colombia lugar que ofrece inmensas playas, y en donde la oferta hotelera no demorará en desarrollarse", explicó Vicky Osorio, directora ejecutiva de ProBarranquilla.

Los turistas que visitan la ciudad y que tienen a su alcance las playas de este municipio, también pueden ir a las de Turipaná y Juan de Acosta.

Y la apuesta en el turismo ecológico y de aventura, proyecto trazado a mediano plazo, está ubicado en la Ciénaga de Mallorquin, justo al lado de Bocas de Ceniza ■

Petro quiere aumentar producción de alimentos

Por JUAN C. QUICENO RAMÍREZ

Durante una visita a Cali, el presidente Gustavo se refirió ayer a las necesidades económicas más urgentes que, desde su óptica, tiene el país.

Nuevamente insistió en que Colombia debe liderar el cambio en mundo que, a su juicio, sigue muy ligado a las economías extractivistas y mencionó la necesidad de ha-

30%

de los alimentos que se consumen en Colombia, según la ONU, se importan.

cer una transición hacia lo que él llama "economía popular".

Fiel a su discurso de cam-

paña, en el que cuestionaba que Colombia importaba hasta un 30% de los alimentos que consumen sus habitantes, se sostuvo en que se debe aumentar la producción local de comestibles.

Por otra parte, Petro dijo que la construcción del Plan Nacional de Desarrollo va a darse escuchando las principales necesidades de los territorios y comunidades "olvidadas".

"Que si es de producción agraria alimenticia o que si es de las minas, que si es del bosque, que si la prioridad es el agua, que si lo que buscamos es el desarrollo del conocimiento aplicado a la producción, que lo que queremos es una mujer empoderada, etcétera. No soy yo el que va a reemplazar las decisiones de la gente", puntualizó ■