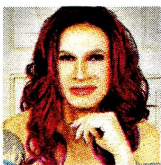


# Bioetanol, recargado



**BRIGITTE BAPTISTE**

Rectora de la  
Universidad Ean

@BrigitteIgb

Ante la evidencia de la quimera del auto eléctrico, al menos en un plazo y costo razonables, reaparece el bioetanol como una de las opciones vivas para movilizar la flota de automóviles de la próxima década, complementando una canasta de recursos transicionales basada en el gas y el biodiésel, que acompañarán gasolina y diesel convencional hasta su desaparición total.

La movilidad eléctrica ya está siendo funcional para flotas de camiones de grandes empresas que apuestan a la descarbonización combinando innovaciones tecnológicas que favorecen su competitividad más que a la atmósfera planetaria, y para el transporte masivo, donde ninguna otra modalidad de energía tiene la capacidad de mover trenes y metros. La generación de la electricidad seguirá además siendo térmica o hidrógeno, un poco biogás, complementarias por confiabilidad, mientras los hidrógenos se hacen competitivos. Los aviones serán los primeros en migrar masivamente a otros combustibles, mientras eólica y solar alcanzan los niveles de implementación espe-

rados y resuelven los temas mineros y de circularidad que parecieran no existir en las mentes de los ingenuelos.

Las ventajas del bioetanol se conocen hace décadas: Brasil moviliza buena parte de su parque automotor con motores “alcohólicos”, que no requieren una tecnología revolucionaria y que pueden utilizar hasta un 100% de guarapo destilado, producto de plantaciones de caña que no compiten con otros usos agrícolas del suelo, el temor que los ambientalistas expresaban hace unas décadas.

## **NECESITAMOS QUE EL ESTADO LIBERE SU PRODUCCIÓN, PUES HAY ESPACIO MÁS QUE SUFICIENTE**

El cultivo de caña en la altillanura colombiana, por ejemplo, vuelve a ser una alternativa siempre y cuando respete unos parámetros ecológicos funcionales basados en el mantenimiento de la biodiversidad en el largo plazo, para lo cual deberán financiar la conservación de al menos 50% de las áreas de incidencia: por cada hectárea de caña, una de sabana nativa. La economía del bioetanol, si se mantiene sana (Bioenergy no ha sido el mejor ejemplo, pero tiene el campo abierto para demostrar lo contrario), es suficientemente robusta como

para garantizar la gestión de más servicios ecosistémicos.

El bioetanol apenas llega a ser 6% ó 7% de mezclas que hace años se diseñaron bajo regulaciones que “promovían” su uso en Colombia, un fracaso. Necesitamos que el Estado libere su producción, pues hay espacio más que suficiente dentro del cupo de emisiones de CO<sub>2</sub> para masificarlo con ventajas claras para la transición. Ya luego desaparecerán los vehículos privados que son los dinosaurios del Antropoceno, pero entretanto debemos priorizar la eficiencia combinada económica y ecológica de los diversos sistemas de transporte.

El hidrógeno, que es la novedad, también llegará a propulsar los motores de las próximas décadas (Bogotá ya tiene bus demostrativo), pero mientras la tecnología se estabiliza y hace accesible para todos pasará una generación. Complementan la canasta bioenergética los aceites de palma y de girasol, este último con un gigantesco potencial en Colombia, dado que se cultiva en todos los pisos térmicos, contribuye con la restauración de suelos y cualquier persona que sepa sembrar maíz lo produce.

El realismo energético, basado en la diversidad tecnológica y una perspectiva socioecológica adaptativa, es la clave para tejer la trama de la transición justa.