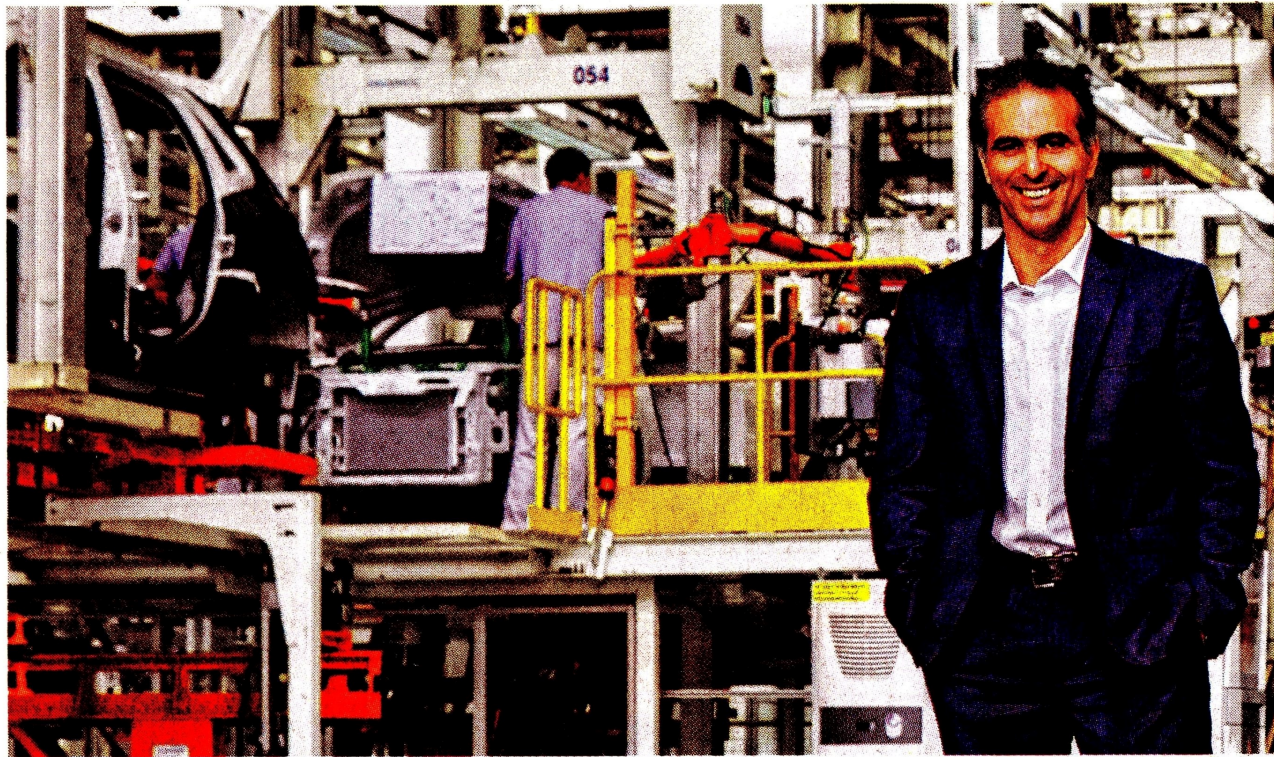


Negocios



Pablo Di Si, presidente de Volkswagen vehículos para Latinoamérica. Foto: cortesía Grupo Porsche Colombia.

‘El país puede cultivar su combustible’: Volkswagen

Proponen uso de etanol de caña de azúcar para mover los carros con motores Flex, que ‘contaminan menos que eléctricos e híbridos’.

César Giraldo
cesgir@portafolio.co

LA COMPAÑÍA alemana Volkswagen decidió invertir una partida importante en etanol para Latinoamérica, luego de comprobar que los autos que usan ese combustible contaminan menos que los híbridos y los eléctricos.

El presidente de la marca para Latinoamérica, Pablo Di Si, visitó Colombia y se reunió con funcionarios del Gobierno a quienes les propuso que el país aumente la siembra de combustibles.

¿Cómo es que un carro con alcohol contamina menos que un híbrido?

Antes déjeme decirle que en Brasil producimos motores Flex desde el 2003, que hoy pueden usar 100% de alcohol.

Así que el equipo de ejecutivos Latinoamericanos llevamos la propuesta a la casa matriz, les gustó y ahora lo hacemos a toda máquina para la región.

Y mi respuesta...

Hoy en el mundo de los vehículos hay tres pilares: eléctrico, combustión e híbrido

Nosotros hicimos las pruebas de emisión de CO2 en Europa y en Brasil. Mire lo que encontramos con la nueva SUV, Taos. Como su motor es Flex, puede usar solo etanol, o una mezcla.

Cuando rueda solo con gasolina produce 199 gramos de CO2 por kilómetro recorrido.

En Brasil con mezcla con 22 % etanol baja a 180 gramos y solo con etanol va a 93 gramos por kilómetro recorrido. Cuando se usa el eléctrico en Europa, produce 133 gramos de CO2, pero si se usa etanol en Europa produce 93 gramos de CO2.

Y cuando se pone un híbrido Flex con etanol baja a 86 gramos de CO2 por kilómetro recorrido. El híbrido en Europa produce 173 gramos de CO2 por kilómetro recorrido.

¿Por qué dice eso?

Porque en los carros no solo se mide lo que sale por el escape, sino que uso para producir la energía que él necesita, y la matriz europea usa carbón y combustibles fósiles.

En Latinoamérica también. Pese a que Colombia tiene la mayor parte de su generación limpia, tiene un parque térmico bastante representativo.

Así que la nariz es una, y si contamina para producir energía, igual te enfermas.

“

En los carros no solo se mide lo que sale por el escape, sino que uso para producir la energía que él necesita”.

Se reunió con funcionarios del Gobierno, ¿les vendió el proyecto?

Si nos reunimos. Hubo una recepción buena, yo tengo muy claro que no voy a decirle a un país qué hacer y no pretendo que una política pública la dicte la empresa, pero es un punto de partida, para entender y conocer.

Y cité el caso del Gobierno brasileño y del porqué va a dar un beneficio a un carro eléctrico, cuando ya tiene el etanol, no tienen que darle beneficios a nadie.

En el caso colombiano, no tengo todos los datos, pero planteo y ¿para qué dar beneficios fiscales, cuando ya tiene infraestructura para producir alcohol de caña?

Estas empresas generan empleo en los cultivos y la industria ya tiene sus grandes destilerías. Además son compañías que generan comunidad, apoyan a la gente y dan empleo.

¿Qué va a pasar

con la industria en Latinoamérica?

Cada país es diferente. Y cuando usted mira encuentra que Europa tiene una estrategia de combustibles, China tiene la suya y Estados Unidos también. Y... ¿América Latina?

Fíjese que en India nos están pidiendo la estrategia porque usan mucho carbón para generar energía. En China igual, ellos producen eléctricos pero un buen porcentaje de su energía es térmica, con carbón.

Cada país determina qué va hacer, pero hoy nosotros como latinoamericanos tenemos la opción de producir máquinas que contaminan menos y que generen empleo y trabajo para nuestra propia gente.

¿Cómo va el proceso en Brasil?

Aclaremos Brasil también da incentivos a eléctricos. Volkswagen, cree que debemos conversar con los que están a favor y los que están en contra, y después cada uno que tome su decisión.

Hace dos semanas en Brasil, mostramos el Taos solo con etanol, y después comparamos: el etanol tiene menos eficiencia que la gasolina, pero al final son 4 centavos más por litro. Pero si usa gasolina deja 150 gramos por km rodado, o con alcohol 55 gramos por km.

¿Qué les dice el gobierno de Brasil?

En Brasil las conversaciones van avanzadas. Primero porque no pedimos ningún beneficio fiscal.

El discurso es el mismo que dije aquí en Colombia, pero allá nos asociamos con la industria, agronegocios, universidades y empresas de energía.

Brasil ya publicó hace tres meses la ‘ley de combustible del futuro’, que es del 20 de abril de 2021.

Que mira la producción del combustible, de forma integral, desde el inicio de la producción hasta el escape del auto. El objetivo final es bajar la emisión de CO2.

Para Volkswagen el beneficio es cero. En cinco años, en Europa no habrá ningún motor a combustión y como grupo podemos importar todo nuestro portafolio de productos eléctricos, pero no se trata de eso. Esto es un tema sobre qué es ambientalmente mejor para todos. ☺