Portafolio

EL DIARIO LÍDER EN ECONOMÍA Y NEGOCIOS

'El green jet fuel es una necesidad'

Manuel Macedo, presidente de Honeywell para Latinoamérica, explicó los puntos sobre los que se debe poner la lupa en combustibles para aviación.

Daniela Morales Soler

El mundo sigue dado la discusión sobre la descarbonización y el uso de energías renovables, por lo que las industrias han buscado formas de reemplazar los combustibles fósiles, debido a que son los energéticos más contaminantes. En entrevista con Manuel Macedo, presidente de Honeywell para Latinoamérica, el ejecutivo explicó que otro de los puntos sobre los que se debería poner la lupa son los combustibles usados para la aviación. Por eso, la compañía está promoviendo una serie de conversaciones sectoriales para discutir la importancia y el avance de este energético.

¿Qué motiva a su empresa a entrar a la discusión de *green jet fuel*?

Este es un tema muy actual, el uso de este combustible es una necesidad que tenemos para garantizar que el cambio climático no empeore y sea controlado. Por esto, todas las medidas que se puedan tomar como empresas y sector público para disminuir el impacto en la emisión son bienvenidas. Sabemos que 80% de las emisiones provienen de combustibles fósiles, por lo que necesitamos soluciones de base no fósil para disminuir el impacto. El *sustainable aviation fuel* (SAF) permite disminuir la emisión hasta en 85%. Se trata de combustibles de segunda generación que tienen una base química idéntica y provienen de bases vegetales o animales. Al ser idéntico no requiere de nuevas infraestructuras ni tecnologías para su uso.

¿Cómo prevén que se haga ese cambio? usando mezclas o con un combustible 100% verde?

Desde hace varios años en Honeywell contamos con a tecnología necesaria. Hay dos tipos de combustibles: green diesel y SAF. El proceso químico es el mismo. En el caso del primero se puede usar completamente solo, dependiendo de la regulación de cada país. Eso significa que desde el punto de vista técnico, por ejemplo, los buses podrían usar 100% este combustible sin usar mezclas. Para la aviación civil va a ser posible 100% SAF aunque aún se recomienda no ir más allá del 50%. No es un cuello de botella, la tecnología ya existe y está evolucionando.

¿Hay una medida con respecto al impacto en costos de este tipo de combustibles?

En este momento menos de 1% de la demanda de combustible de Aviación se satisface con SAF. Hay mucha más demanda que oferta; eso significa que el precio incrementa. Hay una serie de costos de oportunidad, si bien producir un combustible verde es más caro que un queroseno normal, esto no representa un freno porque hay que llegar a las metas de descarbonización y esto puede generar incentivos para las empresas. Es un tema complejo, pero no podemos dejar de hacerlo si queremos descarbonizar el mundo y una vez se desarrollan estas tecnologías, se genera una nivelación de precios.

Manuel Macedo es el presidente para América Latina de la empresa Honeywell. Cortesía

> Para el caso de la aviación civil va a ser posible el uso de 100% de combustible sostenible para aviación (SAF)".

¿Han hecho acercamientos con Fedebiocombustibles para ver qué tan preparada está la industria nacional?

Este es un tema en el que se están dando los primeros pasos, y de hecho nos vamos a reunir una serie de actores de la industria para discutir este tema. Existe un Conpes de transición energética aprobado recientemente que enmarca la producción de SAF y su comercialización. Este Conpes pide que se hagan unos pilotos. Eso es probar una tecnología que ya existe y está en uso a nivel mundial, está validada. Esto ya se está implementando en todo el mundo, así que cuando lleguen los aviones que requieren este tipo de combustibles, o Colombia lo produce y lo tiene disponible o tendrá que importar. Colombia debe aprovechar su potencial de biomasa para avanzar.

¿Cuándo debería hacerse está transición y cuánto se tomaría?

Hay una cuestión técnica en la que se está avanzando; también hay un tema legislativo que nos permite encarar está discusión, pues todavía hay cosas que hacer. Invitamos a discusiones al nuevo gobierno para saber cuáles serán los próximos pasos de una hoja de ruta de SAF. El tiempo no va a depender de un agente en particular sino de un sistema que se tiene que poner de acuerdo.

Con respecto al tema legislativo. ¿Hay temas que el gobierno debería priorizar en su agenda?

Desde el punto de vista local se debería definir qué utilización de SAF va a haber y hasta qué punto es permitida. Esos pilotos que mencionaba antes pueden ir en contra de una celeridad.

¿Qué papel quiere jugar en esa discusión?

Somos una empresa de tecnología, nosotros no creamos las refinerías y no tenemos la materia prima. Creamos la tecnología y la patentamos para que se den las condiciones necesarias. Estamos disponibles para participar y apoyar a los gobiernos y a quien sea necesario para dar las discusiones técnicas necesarias.

¿Cree que la reforma tributaria va a generar impulsos para este tipo de tecnologías?

Todas las medidas de imposiciones tributarias al carbono hacen parte de un ecosistema que va ayudar a que la sostenibilidad gane tracción. Cada país tiene su sistema y los que no lo han desarrollado tienen que ir en esta dirección para que el contaminador sea el pagador, y se promueva la inversión en estas tecnologías que permitan menor impacto ambiental.

Colombia presentó una hoja de ruta de hidrógeno verde. ¿Como compañía qué avances han hecho en esta materia?

A nivel mundial tenemos tecnología que permite la purificación del hidrógeno. Estamos en este momento trabajando con algunas compañías desarrollando soluciones al respecto. Tenemos algunos proyectos al respecto de los que todavía no podemos hablar.