

Cada vez circulan más carros eléctricos (en Colombia ya van 10.000), hay más transporte masivo sustituyendo ACPM por gas o electricidad y flotas de mensajería con camiones a baterías. Esto corresponde a la transición en el transporte en el país y el planeta. Pero ¿y la aviación qué?

Para discutir alrededor de ese tema el grupo Air France - KLM convocó su segunda mesa redonda sobre el desarrollo de SAF en Colombia, encabezada por Zoran Jelkic, director general de largo recorrido de ese gigante aeronáutico, y Stefan Gumuseli, gerente regional para Países Andinos, Centroamérica, Cuba y República Dominicana.

Cuando en esta industria hablan de SAF se refieren a combustible sostenible de aviación (en inglés *sustainable aviation fuel*), un terreno en el que queda muchísimo por hacer.

El buen SAF es el que reduce como mínimo el 75 por ciento de las emisiones de dióxido de carbono, no deforesta ni desplaza tierras dedicadas a la producción de alimentos, explica Gumuseli.

A su turno, Jelkic dice que, al igual que en los demás medios de transporte, el objetivo en la aviación es la de remplazar los combustibles fósiles. Una década atrás se llegó a avanzar en biocombustibles, pero esa idea se dejó de lado porque para producirlos se competía por la tierra para producir alimentos, y compañías como Air France-KLM pensaron que ese no era el camino.

“El desafío más grande que esta industria tendrá en los años que vienen -dice el directivo- es el de la sostenibilidad. En esta industria no hay soluciones como en otras que pueden cambiar el combustible de manera fácil, se pueden pasar a eléctrico, cosas así”.

En la actualidad, los esfuerzos apuntan al desarrollo del SAF como un combustible que se puede elaborar a partir de desechos de los hogares o de la actividad agropecuaria, y el grupo aeronáutico europeo ha identificado un enorme potencial en Colombia con ese propósito.

Esta es una de las principales iniciativas del grupo aeronáutico frente a su meta de ser carbono-neutrales en el año 2050. Como eje de ese propósito, está la operación de los aviones con combustible sostenible, que debe aportar el 60 por ciento del objetivo.

Desde ya se avanza con vuelos en los que se mezcla SAF con combustible tradicional, y los esfuerzos se enfocan actualmente en vuelos cortos o los de mediano alcance.

En adelante, los avances en el uso del combustible sostenible seguirán de la mano del desarrollo tecnológico esperado que deberá terminar ofreciendo nuevos motores que gastan menos, así como el



Holding avanza con vuelos en los que se mezcla SAF con combustible tradicional. FOTO. ARCHIVO EL TIEMPO

Colombia sería de los primeros en producir energía limpia para volar: Air France-KLM

El grupo franco-holandés busca liderar el uso de energía limpia en el transporte aéreo. En 2027, se podría conseguir el objetivo de producir combustible sostenible en el país

MAURICIO GALINDO - EDITOR DE ECONOMÍA | [@galmau](#)

trabajo que hace Air France-KLM con muchas empresas para ayudar a los pilotos a ahorrar el combustible.

Pero una pregunta clave es, de dónde van a salir los 450 millones de toneladas de SAF que, de acuerdo con estudios de Iata, necesitará la industria, como lo recuerda Gumuseli. O mejor, lo relevante no es la pregunta, sino la respuesta a esa pregunta.

Es en este punto en el que Colombia, desde la perspectiva de Air France - KLM, puede entrar a jugar un papel importante. La materia prima de una de las tecnologías de SAF, dice Gumuseli, corresponde a residuos de la agricultura, basura de los hogares, residuos de la actividad forestal, y Colombia dispone ampliamente de todo esto.

Otra tecnología es la energía limpia y el país es de los principales productores en el mundo de electricidad con base en recursos renovables. “Y si combinamos estas dos fuentes de energía que están en Colombia, pues el país tiene un potencial increíble para producir combustible sostenible de avia-

“

“Todo el mundo reconoce que es la única manera de tener una aviación sostenible. Nos preguntamos por qué no hay más gente que empiece ya a invertir en esto”.

Zoran Jelkic,
DE AIR FRANCE - KLM

ción. Esto además cae como anillo al dedo con el programa de transición energética del Gobierno”, apunta Gumuseli.

El gerente regional subraya que en la primera mesa redonda, en marzo, y en la de esta semana participaron diferentes entidades del país, y la Aeronáutica Civil tiene el papel de coordinar la producción

de SAF en Colombia.

“Tras estas discusiones que hemos convocado -afirma Gumuseli- estamos convencidos de que aquí al 2027 Colombia podría ser uno de los primeros productores de SAF en Suramérica, y eso es a lo que le estamos apostando”.

Si hay algo claro para Jelkic es que este proceso de transición no es con decisiones “de un día para otro”. Es un hecho, señala, que “se necesitan unas inversiones muy importantes y por eso queremos movilizar toda la cadena de valor de la aviación”.

Jelkic comenta que si se prevé que para los próximos 30 años “habrá una demanda enorme y todo el mundo reconoce que es la única manera de tener una aviación sostenible, nos preguntamos por qué no hay más gente que empiece ya a invertir en esto”. Al respecto, Gumuseli advierte: “solos no podemos ser sostenibles”.

“Como industria -concluye Jelkic- tenemos que unirnos. Sí hacemos muchas cosas en las que somos pioneros, pero realmente esto es un tema de la industria”.