

Estilo *ECO*

MEJORA TU FORMA DE VIVIR

Issue No. 07 • Nov-Dic 2021 • Precio \$5.00 /Q35.00

Suscripción gratuita por tiempo limitado.



EN ENTREVISTA

Con incluir el 10% de biocombustibles se lograría reducir 236 mil toneladas de carbón equivalente comenta la Ingeniera Aida Lorenzo de la Asociación de Combustibles Renovables -ACR

Lograr la adopción de combustibles renovables requiere la coordinación del sector público y privado.

Cuando se habla de energía la mayoría de personas piensa automáticamente en energía eléctrica, hay que tomar en cuenta que el país necesita más que solo la energía eléctrica, hay que pensar que necesita el país para moverse y en el caso del transporte el 100% es a través de combustibles fósiles. En el caso de la energía eléctrica estamos bastante bien tenemos una generación del 60%, la cual es producida de forma renovable y 40 % es fósil. Esto no hubiera sido posible sin políticas públicas definidas y la creación de la Ley Energía Eléctrica que tiene más de 15 años.

"Los avances en la matriz de generación eléctrica no hubieran sido posibles sin políticas públicas definidas".

**Aida Lorenzo
Directora Asociación de Combustibles Renovables**



ACR
Asociación de Combustibles Renovables
G U A T E M A L A

www.acrguatemala.com





Se han venido haciendo diferentes planificaciones estratégicas para ir construyendo la matriz de energía eléctrica y se debe ir viendo como va subiendo esa oferta, por el momento tenemos suficiente producción, conforme vaya creciendo la población se deberá tener más capacidad instalada, pero actualmente se tiene la capacidad de exportar, sin embargo no es tan alentador este panorama, ya que se carece de infraestructura regional para ello, lo que ha empujado a el anuncio por parte de las autoridades junto con el sector de energía eléctrica de salir de los procesos en el mercado centroamericano porque no se ve mucho beneficio y finalmente es más importante el contar con políticas para tener una matriz balanceada. Una matriz 100% renovable sería lo ideal, pero no es sostenible ya que siempre hay cambios relacionados al clima, como sequias o inviernos largos para el funcionamiento de plantas solares.

Hay que tener muy claro como se va ir creciendo en el sector de la energía eléctrica, y para ello se requiere de la participación del sector público a través de lineamiento y del sector privado atendiendo a la demanda y los lineamientos técnicamente establecidos, tenemos un mercado muy saludable con mucha credibilidad como la Comisión Nacional de Energía Eléctrica, la AMM, un sector de transporte y un sector de distribución, es importante que tengamos un sector eficiente y cabe mencionarlo ya que si fuera netamente público no seria eficiente.

Por otro lado hablando del tema del transporte, si se van a tener energías renovables podemos ver que somos un buen candidato para electro movilidad, ya que si se tuviera una matriz totalmente basada en carbón el impacto seria nulo. Todo lo que se esta avanzando con los compromisos ambientales internacionales como el acuerdo de Paris, en donde Guatemala esta en un momento coyuntural en la que se están presentando en la COP 26 los compromisos que se van a adquirir nuevamente. En el 2015 se generó el



primer compromiso de reducir el 11% de las emisiones tomando una línea base realizada en el 2015, se ha hecho un excelente trabajo para poder presentar este nuevo compromiso realizado con la participación de la Universidad del Valle de Guatemala y el Ministerio de Ambiente.

¿Cuál es la lógica con la que se está trabajando? es algo que evidencia que todavía nos encontramos en pañales, ya que cada sector establece ¿cuáles son las cantidades de emisiones que genera? y de estas ¿qué sectores generan más?, el aporte mayor se encuentra en el cambio de uso de suelos con el uso de leña y luego está el sector de transporte, que representa el 40% de las emisiones.

Cuando se busca el fijar y alcanzar objetivos de movilidad actualmente incluyendo los marcos de trabajo como los ODS, la movilidad se está enfocando erróneamente solamente en la electro movilidad, que requiere para hacerla viable el desarrollo de la infraestructura y por el otro lado ver como la población migra hacia ello.

Para poder partir desde nuestras realidades, hay que trabajar con diferentes opciones ya que los biocombustibles por sí mismos no dan para ser toda la solución al problema y tampoco la electro movilidad, ni tampoco el combustible fósil; lo importante es diversificar la matriz energética como se tiene en la energía eléctrica, en la que se tiene bunker, solar, hídrica, un poco de eólica, teniendo un 60-40; pero cuando volteamos a ver el sector transporte solo tenemos gasolina y diesel, por ello tenemos a los ministerios de energía y minas y al ministerio de ambiente preguntándose que se puede hacer con el sector transporte y la respuesta actual es el poder tener una etapa de transición en la que habiendo motores de combustión hay espacio para el etanol y el biodiesel, pero reconociendo igualmente que no se puede pasar a todo el sector totalmente a una de estas dos opciones.



ACR
Asociación de Combustibles Renovables
G U A T E M A L A

www.acrguatemala.com





En el caso del etanol en Guatemala se tiene una estrategia en la que el principal incentivo es la reducción de emisiones en el sector transporte, pero a nivel mundial se hace por 4 factores

- 1.Reducir emisiones
- 2.Mejorar la calidad del aire y su consecuencia en la mejora de la salud de la población
- 3.Dejar de depender de los combustibles
- 4.Generar nuevas fuentes de trabajo

Cuando se habla de biocombustibles no se busca sacrificar los precios, es una dinámica que se aplica actualmente en 60 países y la lógica es utilizar la tierra para generar combustibles de una forma renovable, a diferencia de los combustibles fósiles que han estado enterrados durante millones de años, se extrae, se quema y ya no se cuenta nuevamente con ese recurso; en cambio con los biocombustibles se cosecha y se vuelve a sembrar. Hay estudios científicos que tienen análisis que comparan con diferentes criterios estas dos opciones de combustibles.

Guatemala importa actualmente el 100% de sus combustibles con una factura de \$3,000 millones de dólares, 90% del cual proviene de Estados Unidos, no es algo exclusivo de nuestro país sino es igual en la región centroamericana, lo importante es cambiar la visión de importar el 100% y pensar en producir algo de lo que consumimos, quedando en los países parte de los recursos económicos de este rubro, lo cual en el caso de los combustibles fósiles solo salen los recursos y no queda nada en los sistemas económicos de la región. El tema de agro es diferente, ya que se tienen beneficios en la contratación de mano de obra y otros elementos a lo largo de la cadena de producción de los biocombustibles.

El pensar en los biocombustibles para Guatemala no es algo que se deba realizar, ya es una realidad, pero se exporta el 90% a países de Europa y a California en Estados Unidos, que tienen metas específicas para el uso. Lo que se debe lograr es que ese alcohol sea utilizado en Guatemala y que los guatemaltecos seamos beneficiados por esa calidad de aire.

En el caso de la exportación de Etanol el producto debe ir certificado, para que los europeos lo reciban, teniendo no solo una calidad mundial sino precios que compiten con el alcohol de Brasil y otros países. Adicional al biocombustible se le pide que tenga certificación de sostenibilidad en el que se garantice que sea menos contaminante que el fósil y esta totalmente probado con literatura científica y de acuerdo a la normativa europea, donde se logra ver que el uso comparativo de alcohol tiene un 70% menos contaminación que con gasolina en emisiones, e inclusive que otros biocombustibles como el realizado a base de maíz, que solo reduce un 45% de las emisiones. Uno de los instrumentos con los que cuenta es la certificación ISCC que exige la 0 deforestación.



La Certificación Internacional de Sostenibilidad y Carbono (ISCC) es un programa de certificación internacional para la producción de biomasa y bioenergía que se enfoca en la sostenibilidad del uso de la tierra, la trazabilidad y la verificación de gases de efecto invernadero a lo largo de toda la cadena de suministro.

Fuente: SCS Global Services



Ingeniera Aida Lorenzo. ACR - Guatemala

En términos de competencia entre la producción del biocombustibles y otros insumos como alimentos en Guatemala, estos temas no compiten, ya que en una hectárea de caña siempre se generan tres elementos 1. Azúcar que se exporta en un 70%, Guatemala es el 3er país mayor exportador mundial de azúcar, 2. Se genera energía eléctrica en el país con el bagazo de la caña y 3. Se genera la melaza que es la materia prima para producir el etanol.

En tiempo de zafra se produce más del 35% de la matriz energética de Guatemala con la biomasa, que remplace en el año la baja en la producción de energía hidroeléctrica, complementándose lo que ha dado estabilidad a la producción eléctrica durante décadas, con lo cual se logra matizar que la producción del etanol no compite con las otras actividades. En Guatemala se tienen 275 mil hectáreas de caña de azúcar que equivalen al 3.2% de la superficie cultivable del país.

En resumen, Guatemala importa el 100% del combustible fósil y exporta casi el 100% de los combustibles renovables lo que resulta irónico y lo que se debe lograr es que lo guatemaltecos se beneficien del uso de estos combustibles. Pero esto no pasa en ningún país del mundo por la decisión de una persona, es fundamental para que ocurra que se cuente con la participación de las autoridades competentes, implementando las estrategias y en conjunto entre las carteras que teniendo claro el beneficio que se tiene de ello, solo el incluir el 10% en la mezcla de los combustibles puede evitar la producción de 236 mil toneladas de CO2 equivalentes anuales, es una estrategia que suma a diversificar la matriz energética, a mejora la calidad del aire y a mejorar el ambiente en general.