Organización de Aviación Civil Internacional

ATConf/7-WP/171[1]
25/9/26

**NOTA DE ESTUDIO**

# SÉPTIMA CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO (ATCONF/7)

**Montreal (sede), 16 - 20 de noviembre de 2026**

**Cuestión 4: Tecnologías emergentes, nuevos modelos de negocio y otros asuntos afines**
**4.2: Apoyo y oportunidades económicas de acceso a energías más limpias en la aviación**

## FORTALECIMIENTO DE LA ASISTENCIA TÉCNICA PARA EL DESARROLLO DE COMBUSTIBLES DE AVIACIÓN SOSTENIBLES (SAF): EXPERIENCIA DEL PERÚ BAJO EL PROGRAMA ACT-SAF Y OPORTUNIDADES DE COOPERACIÓN REGIONAL

(Nota de Estudio presentada por Perú y apoyada por 19 Estados miembros de la CLAC[2])

**RESUMEN**

En esta nota se presenta la experiencia del Perú como Estado beneficiario del Programa de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción para los Combustibles de Aviación Sostenibles (ACT-SAF) de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), en cuyo marco se concluyó en 2026 el Estudio de Factibilidad sobre el Uso de Combustibles Sostenibles de Aviación en el Perú, financiado por una contribución de Airbus al Fondo de la OACI para el Medio Ambiente. La experiencia peruana evidencia el valor de la asistencia técnica y la creación de capacidades para traducir los objetivos mundiales de descarbonización en capacidades nacionales y, al mismo tiempo, la necesidad de dar continuidad al apoyo desde la factibilidad hacia la estructuración de proyectos, los casos de negocio, la movilización de recursos y el acceso a financiamiento. Sobre esa base, el Perú propone fortalecer la continuidad de ACT-SAF hacia la etapa de implementación empresarial y explorar una plataforma regional de información sobre SAF que facilite la cooperación, la identificación de complementariedades y la focalización de la asistencia técnica entre los Estados.

**Medidas propuestas a la Conferencia**: Se invita a la Conferencia a:

a) alentar a la OACI a fortalecer la continuidad del apoyo a los Estados en desarrollo bajo ACT-SAF, de modo que los estudios de factibilidad puedan progresar hacia estudios de implementación empresarial, casos de negocio, hojas de ruta de inversión y, cuando corresponda, mecanismos que faciliten la vinculación de proyectos con oportunidades de financiamiento y movilización de recursos; y

b) solicitar a la OACI que, en coordinación con las comisiones regionales de aviación civil y aprovechando mecanismos existentes, explore el desarrollo de una plataforma regional de información sobre SAF que sistematice, por Estado, el potencial de materias primas, el avance regulatorio, las capacidades existentes y las necesidades de asistencia técnica, con el fin de apoyar decisiones basadas en evidencia, identificar complementariedades y fortalecer la cooperación regional.

[1] Versión en español proporcionada por Perú.

[2] Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, República Dominicana, Uruguay.

| | |
|---|---|
| *Objetivo estratégico:* | Esta nota de estudio se relaciona con los objetivos estratégicos *El desarrollo económico del transporte aéreo posibilita la prosperidad económica y el bienestar social para todo el mundo* y *Ningún País se Queda Atrás.* Asimismo, guarda relación con el habilitador de alta prioridad *"Asociaciones, movilización de recursos y sostenibilidad financiera"* del Plan Estratégico de la OACI 2026–2050. |
| *Repercusiones financieras:* | Las medidas propuestas se orientan al fortalecimiento y focalización de mecanismos de asistencia técnica, cooperación y movilización de recursos. Su implementación estará sujeta a los recursos disponibles de la OACI, contribuciones extrapresupuestarias, alianzas y mecanismos regionales que se determinen. |
| *Referencias:* | Plan Estratégico de la OACI 2026–2050<br>Plan de Actividades de la OACI 2026–2028<br>Resolución A42-21 de la Asamblea de la OACI<br>Marco Mundial de la OACI para SAF, LCAF y otras Energías más Limpias para la Aviación (CAAF/3, 2023)<br>Estudio de Factibilidad sobre el Uso de Combustibles Sostenibles de Aviación en el Perú (OACI/ACT-SAF, 2026)<br>Decimoctava Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región Sudamericana (RAAC/18, febrero de 2025) |

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 En 2022, la OACI puso en marcha el Programa de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción para los Combustibles de Aviación Sostenibles (ACT-SAF), destinado a apoyar a los Estados en el desarrollo y despliegue de SAF mediante instrucción, asistencia técnica, intercambio de buenas prácticas, estudios de factibilidad y análisis de rentabilidad. En noviembre de 2023, la Tercera Conferencia de la OACI sobre la Aviación y los Combustibles Alternativos (CAAF/3) adoptó el Marco Mundial de la OACI para SAF, LCAF y otras Energías más Limpias para la Aviación, reforzando la importancia de la creación de capacidad, el apoyo a la implementación y el financiamiento para alcanzar el objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG) de cero emisiones netas de carbono de la aviación internacional para 2050.

1.2 El Plan Estratégico de la OACI 2026–2050 proporciona un marco adicional para esta labor. ACT-SAF se vincula directamente con el objetivo estratégico *La aviación es sostenible en términos medioambientales* y, por su naturaleza de asistencia y creación de capacidades, contribuye también al objetivo *Ningún País se Queda Atrás*. A su vez, la transición desde los estudios hacia proyectos financiables requiere aprovechar el habilitador de alta prioridad relativo a "Asociaciones, movilización de recursos y sostenibilidad financiera". En este contexto, la experiencia del Perú ofrece elementos para examinar cómo la asistencia técnica puede evolucionar desde la identificación del potencial SAF hacia su implementación efectiva.

1.3 En febrero de 2025, la OACI notificó a la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) del Perú su selección como Estado beneficiario de uno de los estudios de factibilidad financiados por una contribución voluntaria de Airbus al Fondo de la OACI para el Medio Ambiente. El Estudio de Factibilidad sobre el Uso de Combustibles Sostenibles de Aviación en el Perú fue concluido en 2026. La presente nota expone los principales elementos de esa experiencia y propone medidas orientadas a fortalecer la continuidad de la asistencia técnica y la cooperación regional, en consonancia con la cuestión 4.2 de la ATConf/7 sobre apoyo y oportunidades económicas de acceso a energías más limpias en la aviación.

## 2. ANÁLISIS

2.1 Potencial identificado para el Perú. El estudio estima que el país posee un potencial máximo teórico de producción de SAF de 39 096 kt/año, equivalente a casi ocho veces el consumo nacional proyectado de combustible Jet-A1 en 2050. Al incorporar restricciones técnicas, logísticas y de recolección, el escenario considerado "más probable" se sitúa en 8 217 kt/año, equivalente aproximadamente a 1,7 veces la demanda proyectada. Estos resultados muestran una oportunidad relevante, pero también evidencian que la disponibilidad teórica de materias primas no es suficiente por sí sola: la viabilidad depende de condiciones logísticas, regulatorias, tecnológicas, económicas y de inversión que permitan convertir dicho potencial en producción efectiva.

2.2 Gobernanza y creación de capacidades. Entre sus principales implicaciones de política, el estudio identifica la necesidad de una mesa multisectorial permanente que articule a los ministerios competentes, la academia, la industria de refinación, las aerolíneas y los gobiernos regionales. Este mecanismo permitiría construir consensos sobre las condiciones regulatorias, económicas y tecnológicas para el desarrollo de SAF, coordinar la información nacional y canalizar de manera más eficiente la cooperación técnica internacional. La experiencia confirma que la transición energética de la aviación requiere capacidades que exceden el ámbito exclusivo de la autoridad aeronáutica y demandan una gobernanza intersectorial sostenida.

2.3 De la factibilidad a la implementación. La principal lección derivada de la experiencia peruana es la necesidad de asegurar continuidad entre la identificación del potencial y la estructuración de proyectos concretos. En el marco de ACT-SAF, los estudios de implementación empresarial (business implementation studies) permiten profundizar los resultados de factibilidad mediante el desarrollo de casos de negocio, análisis económicos y financieros y hojas de ruta de inversión para las materias primas y rutas tecnológicas priorizadas. Para los Estados en desarrollo, esta continuidad constituye un mecanismo práctico para evitar que los estudios permanezcan únicamente en una etapa diagnóstica y para acercar las oportunidades identificadas a decisiones de inversión e implementación.

2.4 Alineamiento con el Plan Estratégico de la OACI 2026–2050. La experiencia del Perú se vincula, en primer término, con el objetivo estratégico "La aviación es sostenible en términos medioambientales", al contribuir al desarrollo de energías más limpias y al LTAG de cero emisiones netas de carbono para 2050. En segundo término, se relaciona con "Ningún País se Queda Atrás", puesto que ACT-SAF permite reducir brechas de capacidad técnica y de implementación entre Estados. El Plan de Actividades de la OACI 2026–2028 refuerza esta vinculación al contemplar expresamente ACT-SAF como instrumento de creación de capacidad y apoyo a la implementación, identificando a "Ningún País se Queda Atrás" como otro objetivo beneficiado por el programa. Asimismo, el avance hacia proyectos financiables se apoya en el habilitador de alta prioridad "Asociaciones, movilización de recursos y sostenibilidad financiera".

2.5 Cooperación regional basada en información. Los antecedentes regionales de ACT-SAF muestran una oportunidad para complementar la asistencia individual a los Estados con una visión regional de capacidades y necesidades. El Perú considera que una plataforma regional de información podría sistematizar, con metodologías comparables, el potencial de materias primas, el estado de avance regulatorio, las capacidades de producción y refinación, las necesidades de asistencia técnica y, cuando corresponda, la madurez de proyectos. Esta información permitiría identificar complementariedades entre Estados, orientar mejor la cooperación técnica y facilitar decisiones basadas en evidencia, sin sustituir los mecanismos existentes de la OACI ni los procesos nacionales de planificación.

2.6 Relevancia para la ATConf/7. La cuestión 4.2 de la Conferencia ofrece un espacio para examinar no solo la dimensión ambiental de las energías más limpias, sino también las condiciones económicas que determinan su acceso y despliegue. Desde esta perspectiva, la experiencia peruana sugiere

que la asistencia técnica produce mayor valor cuando existe una secuencia que conecte creación de capacidades, estudios de factibilidad, estructuración empresarial, cooperación regional y acceso a mecanismos de movilización de recursos y financiamiento. Fortalecer esa continuidad contribuiría a ampliar geográficamente las oportunidades asociadas a SAF y a que los Estados en desarrollo participen efectivamente en la transición energética de la aviación.

## 3. CONCLUSIÓN

3.1 La experiencia del Perú bajo ACT-SAF demuestra que la asistencia técnica y la creación de capacidades de la OACI constituyen instrumentos concretos para trasladar los objetivos globales de descarbonización al ámbito nacional. El estudio de factibilidad ha permitido caracterizar el potencial peruano y, al mismo tiempo, identificar las condiciones institucionales, regulatorias, logísticas, económicas y financieras que deben abordarse para avanzar hacia su materialización.

3.2 Dar continuidad al apoyo desde la factibilidad hacia la implementación empresarial contribuiría directamente al objetivo estratégico “La aviación es sostenible en términos medioambientales” y, al facilitar que los Estados en desarrollo transformen capacidades y estudios en proyectos, al objetivo “Ningún País se Queda Atrás”. La articulación con asociaciones y mecanismos de movilización de recursos reforzaría además la viabilidad económica de esta transición.

3.3 En consecuencia, se invita a la Conferencia a considerar las medidas propuestas en el resumen de esta nota: fortalecer la continuidad de ACT-SAF hacia etapas de implementación empresarial y explorar una plataforma regional de información que facilite la cooperación, la focalización de la asistencia y la identificación de capacidades complementarias entre los Estados.

— FIN —