



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional  
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

NOTA DE ESTUDIO

NACC/DCA/13 — NE/07  
16/07/25

**Decimotercera Reunión de Directores/as de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe  
(NACC/DCA/13)**

Santo Domingo, República Dominicana, 4 al 7 de agosto de 2025

**Cuestión 6 del  
Orden del Día: Cuestiones Medioambientales (ENV)**

**OPINIONES DE LA IATA SOBRE LA HOJA DE RUTA DE IMPLEMENTACIÓN CAAF/3 DE LA OACI SOBRE EL  
MARCO GLOBAL PARA SAF, LCAF Y OTRAS ENERGÍAS MÁS LIMPIAS DE LA AVIACIÓN)**

(Presentada por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo "IATA")

<b>RESUMEN EJECUTIVO</b>	
Este documento presenta las opiniones de la IATA sobre el informe de progreso realizado por la OACI desde el 41º período de sesiones de la Asamblea en relación con la aviación internacional y el cambio climático, centrándose en la hoja de ruta de la OACI para la implementación de los resultados de la Conferencia sobre Combustibles Alternativos de Aviación (CAAF/3) y el Objetivo Aspiracional a Largo Plazo (LTAG).	
<b>Acción:</b>	Se invita a la reunión a: a) considerar los aprendizajes de las políticas de SAF introducidas en otras partes del mundo; b) reconocer la importancia de una metodología global y sólida de contabilidad y presentación de informes de SAF; y c) colaborar y adoptar soluciones que ya son ampliamente adoptadas e implementadas por la industria.
<b>Objetivos Estratégicos:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Protección del medio ambiente</li></ul>
<b>Referencias:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Doc 10201, Informe de la Tercera Conferencia de la OACI Combustibles Alternativos de Aviación (CAAF/3)</li><li>• A42-WP/xx, Declaración consolidada de las políticas y prácticas continuas de la OACI relacionadas con la protección del medio ambiente – Cambio climático</li><li>• A42-WP/xx, Cambio climático – Marco mundial para las SAF, las LCAF y otras energías más limpias de la aviación</li><li>• A42-IP/xx, Actualización sobre el documento informativo de la Organización de Descarbonización de la Aviación Civil (CADO)</li></ul>

**1. Introducción**

1.1 Existe un consenso mundial en varias hojas de ruta de descarbonización de que los combustibles más limpios harán la mayor contribución a la reducción de las emisiones de CO2 de la

aviación para 2050<sup>1</sup>. Para ayudar a acelerar la transición energética de la industria de la aviación, la Conferencia de Combustibles Alternativos de Aviación de la OACI (CAAF/3) celebrada en Dubái (Emiratos Árabes Unidos) en noviembre de 2023, ha adoptado un Marco Mundial de la OACI para SAF, LCAF y otras energías más limpias de la aviación para facilitar la ampliación mundial del desarrollo, la producción y el despliegue de energías más limpias para la aviación para apoyar el logro del LTAG que se adoptó en la 41ª Asamblea de la OACI<sup>2</sup>.

1.2 A través del acuerdo histórico, la OACI y sus Estados Miembros se esfuerzan por lograr una visión global colectiva para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional en un 5% para 2030, mediante el uso de energías de aviación más limpias.

1.3 Si bien la declaración no es vinculante por naturaleza, este acuerdo y desarrollo crean una señal de mercado para ayudar a aumentar la producción de combustibles de aviación más limpios a nivel mundial. Un marco mundial para el SAF, el LCAF y otras energías más limpias de la aviación también podría ayudar a establecer un enfoque mundial armonizado para la formulación de políticas y evitar consecuencias no deseadas que puedan conducir a la distorsión del mercado.

1.4 Para cumplir con estos compromisos internacionales, es esencial una rápida expansión de la oferta de energías más limpias para la aviación a precios competitivos. El ritmo al que se puede lograr esto depende fundamentalmente de que los gobiernos promulguen un apoyo político temprano y efectivo para impulsar la producción de SAF, LCAF y otras energías más limpias de la aviación, al tiempo que se les permite un mercado funcional.

1.5 Al apoyar y lograr la visión global acordada en CAAF/3, el marco también debe garantizar la capacidad de las aerolíneas para reclamar los beneficios ambientales de sus compras de SAF, LCAF y otras energías más limpias de la aviación para apoyar los compromisos de descarbonización del sector. Como tal, la adopción de un mecanismo global y sólido de contabilidad y presentación de informes de SAF que complemente los SARP de CORSIA es una pieza fundamental de la infraestructura administrativa del mercado, que permite la implementación de políticas relevantes.

## **2. LA IMPORTANCIA Y LA URGENCIA DE UN APOYO POLÍTICO EQUILIBRADO PARA IMPULSAR LA PRODUCCIÓN DE SAF, LCAF Y OTRAS ENERGÍAS MÁS LIMPIAS PARA LA AVIACIÓN**

2.1 La política gubernamental tiene un papel fundamental que desempeñar en el despliegue de SAF, LCAF y otras energías más limpias de la aviación. Las políticas deben estar dirigidas a crear y acelerar el desarrollo de los nuevos mercados necesarios y garantizar que puedan desempeñar sus funciones necesarias. La hoja de ruta de la política de emisiones netas de CO<sub>2</sub> de la IATA, publicada en septiembre de 2024, proporciona un "menú" cronológico de opciones políticas para facilitar el viaje de la industria del transporte aéreo hacia las emisiones netas de CO<sub>2</sub> cero<sup>3</sup>.

2.2 Al crear un mercado de SAF que funcione, es importante aprender del éxito de otros mercados de energía renovable que se han creado desde cero en el pasado, en particular, la energía eólica

---

<sup>1</sup> Ejemplo de hojas de ruta de cero emisiones netas de la industria de IATA, publicadas en septiembre de 2024, accesibles [aquí](#).

<sup>2</sup> Marco mundial de la OACI para las SAF, las LCAF y otras energías más limpias de la aviación, adoptado el 24 de noviembre de 2023, disponible [aquí](#).

<sup>3</sup> Hoja de ruta de la política de CO<sub>2</sub> neto cero de la IATA publicada en septiembre de 2024, accesible [aquí](#).

y solar. Los hallazgos de un estudio realizado por IATA<sup>4</sup> indican que la secuencia de las políticas es importante, y que el impulso tecnológico debe ser el enfoque principal. Adicionalmente, los incentivos son necesarios en las primeras etapas y los mandatos solo deben usarse como parte de una estrategia más amplia para aumentar la producción de SAF.

2.3 La armonización en el establecimiento de normas sigue siendo clave para desarrollar un mercado global, transparente y líquido de SAF. Este nuevo mercado requiere necesariamente un conjunto sólido de criterios de sostenibilidad, prácticas de certificación de sostenibilidad armonizadas a nivel mundial y una metodología de contabilidad y presentación de informes SAF con una sólida cadena de custodia, que garantice un seguimiento inmutable de los atributos ambientales para permitir la verificación y facilitar las reclamaciones. Se pueden encontrar más consideraciones sobre las políticas para apoyar SAF, LCAF y otras energías más limpias de la aviación en el documento de política de la IATA sobre el despliegue de SAF<sup>5</sup>.

### 3. CONSECUENCIAS NO DESEADAS DE LOS MANDATOS DE LAS SAF

3.1 Hasta la fecha, las medidas políticas que algunos países han implementado son insuficientes para garantizar los requisitos para la transición energética del transporte aéreo, y se deben tomar medidas adicionales sin más demora. También es necesario adoptar medidas correctivas de inmediato para hacer frente a las consecuencias no deseadas causadas por la imposición de mandatos. La IATA y sus miembros siguen comprometidos a trabajar con los gobiernos para abordar cualquier consecuencia no deseada. Los Estados que deseen elaborar políticas para aumentar la producción de SAF deben tomar nota de las deficiencias de las políticas ya aplicadas en otros lugares, para evitarlas.

3.2 El reglamento ReFuelEU Aviation, introducido en la Unión Europea (UE), y el mandato SAF del Reino Unido (UK), ambos introducidos en enero de 2025, exigen a los proveedores de combustible de aviación que garanticen que una media del 2% del SAF esté contenido en el combustible para aviones transportado en los aeropuertos de la UE y el Reino Unido.

3.3 La mayoría de los proveedores de combustible sujetos a estos mandatos han impuesto un margen de beneficio adicional autoevaluado además del precio de cada tonelada de combustible fósil comprada. Este comportamiento de fijación de precios priva a las aerolíneas de su derecho a la autodeterminación en su adquisición de combustible, ya sea combustible para aeronaves de origen fósil o SAF. Además, el margen adicional explota el poder de fijación de precios de los proveedores de combustible que operan en entornos de mercado oligopolísticos. Finalmente, el resultado es que los costos aumentan para las aerolíneas, los recortes de emisiones de CO<sub>2</sub> son inciertos y las aerolíneas pueden verse incapaces de reclamar estas "compras de SAF" en contra de sus obligaciones regulatorias.

3.4 Según una encuesta de la IATA, el aumento del margen asciende a alrededor de USD 54 por tonelada de combustible para aviones, más del doble de la tarifa por tonelada de USD 22 basada en el precio de mercado del SAF, según lo evaluado por las agencias de informes de precios<sup>6</sup>.

---

<sup>4</sup> Informe de la IATA: Una reflexión sobre las políticas utilizadas para apoyar la creación de nuevos mercados de energía renovable - ¿Lecciones para la aviación?, publicado en julio de 2024, accesible [aquí](#).

<sup>5</sup> Documento de la IATA sobre el despliegue de SAF y consideraciones para el enfoque político, disponible [aquí](#).

<sup>6</sup> Ejemplo de fuente: S&P Global Commodity Insights.

3.5 Dados los 42 millones de toneladas de combustible que se venden anualmente en la UE, las aerolíneas enfrentarán un cargo adicional de USD 1.3 mil millones en 2025 en forma de mayor margen impuesto al combustible fósil para aviones. De lo contrario, esta cantidad podría utilizarse para comprar 1,2 millones de toneladas adicionales de SAF (prima media de mercado de SAF de 1.100 USD por tonelada desde la aplicación de los mandatos europeos). Eso equivale a una oportunidad perdida de 2,7 millones de toneladas de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> al año. Un comportamiento perverso similar en materia de precios relacionado con el mandato del SAF del Reino Unido significa renunciar a otros 0,8 millones de toneladas de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub><sup>7</sup>.

3.6 Además, el mosaico de regulaciones y el aumento de la fragmentación son perjudiciales, ya que aumentan las cargas administrativas y crean fatiga de cumplimiento para las aerolíneas. También es contraproducente en el sentido de que aumenta los costos por unidad de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub>, si se produce alguna reducción. Esto es innecesario, ya que los Estados han acordado un marco mundial a través de la OACI para apoyar la transición energética del sector.

#### 4. LA IMPORTANCIA DE ADOPTAR UN MARCO CONTABLE GLOBAL Y SÓLIDO

4.1 Es ampliamente reconocido que es necesario un marco global y sólido de contabilidad y presentación de informes para energías más limpias de aviación para respaldar el objetivo de la industria mundial de la aviación de alcanzar cero emisiones netas de carbono para 2050. Esto es necesario para garantizar una forma rentable y ambientalmente eficiente de incentivar la ampliación de todas las tecnologías, materias primas, métodos y enfoques necesarios para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) del ciclo de vida en toda la cadena de suministro de SAF, y para hacer inmaterial la correspondencia física de la oferta y la demanda de SAF en cualquier ubicación geográfica específica<sup>8</sup>.

4.2 Las Normas y Prácticas Recomendadas (SARP) de CORSIA describen las condiciones para que los operadores de aeronaves reclamen los beneficios ambientales de los Combustibles Elegibles (CEF) de CORSIA para reducir sus obligaciones de compensación relacionadas con sus emisiones de aviación internacional. Esto se gestiona a través de los registros de compra y mezcla del CEF, independientemente del modelo de contabilidad de cadena de custodia utilizado, la ubicación física donde se eleva el combustible y si el combustible se utiliza para vuelos nacionales o internacionales<sup>9</sup>.

4.3 La OACI, o los Estados, no necesitan establecer una metodología o plataforma contable independiente para supervisar el uso del SAF. Los SARP actuales de CORSIA ya describen los procedimientos necesarios para monitorear el uso de CEF bajo el esquema. Sin embargo, la adopción y el reconocimiento de un enfoque contable de SAF, respaldado por principios y metodología de transacción sólidos, facilitaría la ampliación del CEF.

4.4 Para proporcionar una orientación coherente a las aerolíneas sobre la contabilidad y la presentación de informes de los atributos ambientales de los SAF en los marcos regulatorios y voluntarios de GEI pertinentes, la IATA publicó una metodología de contabilidad y presentación de informes de SAF en enero de 2025, desarrollada sobre la base de la metodología contable CORSIA, de acuerdo con ella y

---

<sup>7</sup> Gráfico de la semana de la IATA, Tarifas excesivas de SAF en la UE: una oportunidad perdida para reducir 2,7 millones de toneladas de CO<sub>2</sub>, accesible [aquí](#).

<sup>8</sup> Documento de la IATA sobre los beneficios de un marco contable global y sólido de SAF, accesible [aquí](#)

<sup>9</sup> [SARP de la OACI sobre CORSIA](#) cláusula 2.2.4 Seguimiento de las declaraciones de combustibles elegibles de CORSIA y [Manual Técnico Ambiental \(ETM\) de la OACI](#) Doc 9501, cláusula 3.3.5.5 Uso de combustibles elegibles de CORSIA

complementándola. Desarrollada en colaboración con más de 40 expertos en aerolíneas de todo el mundo, la metodología tiene como objetivo garantizar la transparencia, la equidad, la integridad y la accesibilidad con respecto a la reclamación de los beneficios ambientales del SAF<sup>10</sup>. La metodología IATA está completamente integrada en el registro CADO SAF, desarrollado por IATA. Puede encontrarse más información en el documento informativo A42-IP/xx.

4.5 A través del CAEP de la OACI y sus expertos técnicos, la IATA también se esfuerza por facilitar y contribuir al estudio de los sistemas de contabilidad del combustible para la aviación internacional que se utilizan actualmente en el mercado abierto, con miras a determinar cualquier posible papel de la OACI, que debería aprovechar las metodologías y procedimientos existentes en el marco del CORSIA, como se establece claramente en la declaración CAAF/3. La IATA insta a la OACI y a los Estados a colaborar con las soluciones ya ampliamente adoptadas e implementadas por la industria, para evitar la duplicación de esfuerzos, lo que podría retrasar aún más la adopción de dichos marcos de contabilidad y presentación de informes para apoyar el despliegue de SAF, LCAF y otras energías más limpias de la aviación.

---

<sup>10</sup> IATA SAF Accounting & Reporting Methodology, publicado en enero de 2025, accesible [aquí](#).