



**Cuestión 4A del  
Orden del Día:**

**Iniciativas para el desarrollo y sostenimiento del transporte aéreo en la Región  
(Declaración para promover la conectividad por medio del desarrollo y  
sostenimiento del transporte aéreo en la región Panamericana – Visión 2020-2035  
y metas de A41)**

**PROMOCIÓN DE PROYECTOS PARA EL DESARROLLO DE COMBUSTIBLES  
SOSTENIBLES DE AVIACIÓN**

(Nota presentada por Argentina)

**RESUMEN**

En esta Nota de Estudio se exponen los avances que los hitos más importantes que la República Argentina y la OACI han realizado en materia de Desarrollo de combustibles sostenibles de aviación. Además, se indican los desafíos que la región sudamericana deberá superar para poder tener un desarrollo local de estos combustibles.

Se invita a la Reunión a:

- a) Tomar nota de la información presentada;
- b) Formalizar un espacio permanente de carácter técnico político en el que se puedan debatir e intercambiar experiencias, así como definir líneas de trabajo conjuntas, a fin de facilitar el desarrollo de los SAF en Sudamérica.

**Referencias:**

1. Anexo 16, Volumen IV Capítulo 2– Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA).
2. Resolución A39-3: “Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Plan mundial de medidas basadas en el mercado (MBM)”.
3. Resolución A40-18: “Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — cambio climático”.
4. Resolución A40-19: “Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA)”
5. Declaración de la 2da Conferencia sobre Aviación y Combustibles Alternativos (CAAF/2).
6. Guía sobre Combustibles Sostenibles de Aviación. Versión 2. Año 2018.

<p>7. Resolución A41-22: “Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relacionadas con la protección del medio ambiente - Plan de compensación y reducción de carbono para Aviación Internacional (CORSIA).</p> <p>8. Informe de Factibilidad de un Objetivo Ambicioso a Largo Plazo (LTAG) de Reducción de las Emisiones de CO<sub>2</sub> en la Aviación Civil Internacional.</p>	
<p><b>Objetivos Estratégicos de la OACI:</b></p>	<p>Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico E - Protección del Medio Ambiente.</p>

## 1. Introducción

1.1 El Convenio de Chicago (1944) indica en su preámbulo que los servicios internacionales de transporte aéreo deben basarse en la igualdad de oportunidades.

1.2 En 2016, la Asamblea de la OACI aprobó la Resolución A39-3, en la cual se decidió implementar un plan mundial de medidas basadas en el mercado (MBM). Este comprende al Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA) como parte de una canasta de medidas que incluyen, también, mejoras tecnológicas de aeronaves, mejoras operacionales y combustibles de aviación sostenibles (SAF, según sus siglas en inglés) para lograr las metas mundiales a las que aspira la OACI.

1.3 La República Argentina presentó a la OACI en diciembre de 2021 la actualización del Plan de Acción, en el que se plantearon diversas medidas que apuntan a la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>, entre las que se destaca el desarrollo de combustibles sostenibles de aviación.

1.4 En marzo de 2022, el Comité de Protección Ambiental (CAEP) de la OACI elaboró y publicó el Informe de Factibilidad de un Objetivo Ambiciosos a Largo Plazo (LTAG, por sus siglas en inglés) de Reducción de las Emisiones de CO<sub>2</sub> de la Aviación Civil Internacional, en el que se analizaron tres escenarios futuros.

1.5 En dicho informe, se estableció que los combustibles sostenibles de sustitución directa son los que más incidirán en las emisiones residuales de CO<sub>2</sub>, impulsando las reducciones globales de aquí a 2050. Asimismo, se indicó que no se espera que el hidrógeno tenga una contribución significativa (tan solo el 1,9 % del total de energía en 2050).

1.6 Además, en el documento se destaca que en el escenario 1 los SAF representarían un 20% de la reducción total de emisiones de CO<sub>2</sub>. En el caso del escenario 2, esa reducción alcanzaría al 41% y en el escenario 3, el 55%.

1.7 En lo que refiere a los SAF, el informe diferencia tres tipos según la materia prima. Es así que se hace mención a los que provienen de la biomasa (incluidos los residuos sólidos y líquidos), los que derivan de residuos gaseosos (Por ejemplo, derivados de la producción de etanol o cemento) y los que producen a partir de CO<sub>2</sub> atmosférico (mediante procesos de captura).

1.8 Otro aspecto a destacar son los costos globales calculados para la producción de SAF a partir de biomasa, que en el escenario 1 serían de 480.000 millones USD (por parte de los fabricantes y distribuidores) y 300.000 millones USD (por parte de las aerolíneas). En el caso del escenario 2, pasarían a

ser de 1.200 millones USD, para ambos actores, respectivamente. Finalmente, para el escenario 3, los costos serían de 950.000 millones USD (fabricantes y distribuidores) y 1.600 millones USD (aerolíneas).

1.9 En junio de 2022, la OACI lanzó el Programa de Asistencia, creación de capacidades e instrucción de la OACI sobre combustibles de aviación sostenibles (ACT-SAF), en consonancia con el principio de la OACI de no dejar Ningún país atrás y la Visión de la OACI para 2050 de SAF. Hasta el momento más de 65 países, entre los que se encuentran 6 países de la Región SAM, se han sumado al programa, demostrando el compromiso para su desarrollo.

1.10 En la 41° Asamblea de la OACI, realizada en 2022, fueron presentadas varias Notas de Estudio que pusieron de relieve la importancia de generar incentivos para el desarrollo de los SAF, en particular en lo que refiere a las capacidades técnicas y el financiamiento de proyectos para los países en desarrollo.

1.11 En noviembre de 2023 se llevará a cabo la 3ra Conferencia sobre Aviación y Combustibles Alternativos (CAAF/3), un foro en el que se presentarán los avances en la producción de SAF y se debatirán diferentes aspectos relacionados con su desarrollo futuro.

1.12 Sudamérica es una de las regiones con mayor producción de biocombustibles del mundo. Esta circunstancia hace que la región pueda, a mediano y largo plazo, jugar un rol central en la producción de los SAF. Asimismo, la capacidad instalada y el hecho de contar con profesionales altamente capacitados, también permiten pensar en la posibilidad de desarrollar proyectos de SAF en base a otras materias primas, como los residuos sólidos urbanos.

1.13 La principal barrera que enfrenta la región, para el desarrollo de los SAF es el acceso a fondos que permitan financiar proyectos con cierta escala.

## **2. Discusión**

2.1 En la actualidad, en Sudamérica existen varias iniciativas y proyectos para la producción de SAF, entre los que se destaca un proyecto de la empresa brasileña BSBIOS, en Paraguay. Sin embargo, la región requiere de más proyectos que permitan a los operadores aéreos locales acceder al abastecimiento de SAF, en forma efectiva y a costos razonables.

2.2 A pesar de todo el potencial mencionado, no existen foros y espacios de intercambio periódico entre los países de la región, lo que reduce las posibilidades de acceder a recursos y tecnología de países por fuera de Sudamérica, así como explorar la posibilidad de generar desarrollos propios. Es por ello que, el trabajo mancomunado a nivel regional permitiría fortalecer la posición de los países sudamericanos en el marco de las negociaciones en la OACI, así como generar sinergias entre los diferentes actores locales involucrados en el desarrollo de los SAF.

## **3. Acciones Sugeridas**

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Tomar nota de la información presentada;
- b) formalizar un espacio permanente de carácter técnico político en el que se puedan debatir e intercambiar experiencias, así como definir líneas de trabajo conjunto, a fin de facilitar el desarrollo de los SAF en Sudamérica.