



Mitigating CO2 Emissions in Aviation



Cero emisiones netas del Transporte aéreo para 2050

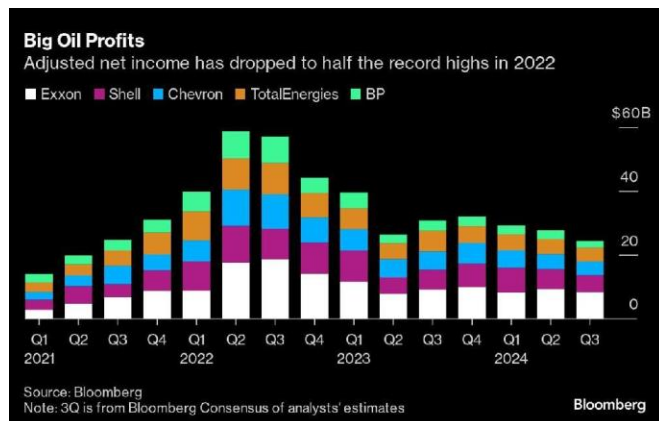
- **Los combustibles fósiles** representan más del **80% del consumo mundial de energía**.
- La transición energética debe **centrarse en la fuente de energía**, no en la industria que la utiliza.
- Las políticas deben **maximizar la producción de energía renovable para todos**.
- Y **maximizar la capacidad del transporte aéreo** para hacer crecer la economía global.

Prioridades urgentes

Las políticas deben favorecer activamente la energía renovable y la producción de combustibles

Los gobiernos deben reorientar los subsidios a los combustibles fósiles

\$ 1 billón por año se destina a apoyar los resultados de las compañías petroleras



Las políticas deben adaptarse y remediar las consecuencias no deseadas

Las políticas deben armonizar, estandarizar y evitar la fragmentación

Los gobiernos deben garantizar el éxito de CORSIA

CORSIA
CARBON OFFSETTING AND REDUCTION
SCHEME FOR INTERNATIONAL AVIATION



Visión global de IATA SAF

~300 Proyectos de SAF mapeados globalmente.

160 proyectos identificados progresando para entrar en producción para 2030.

81%

de combustible
renovable será HEFA
en 2030

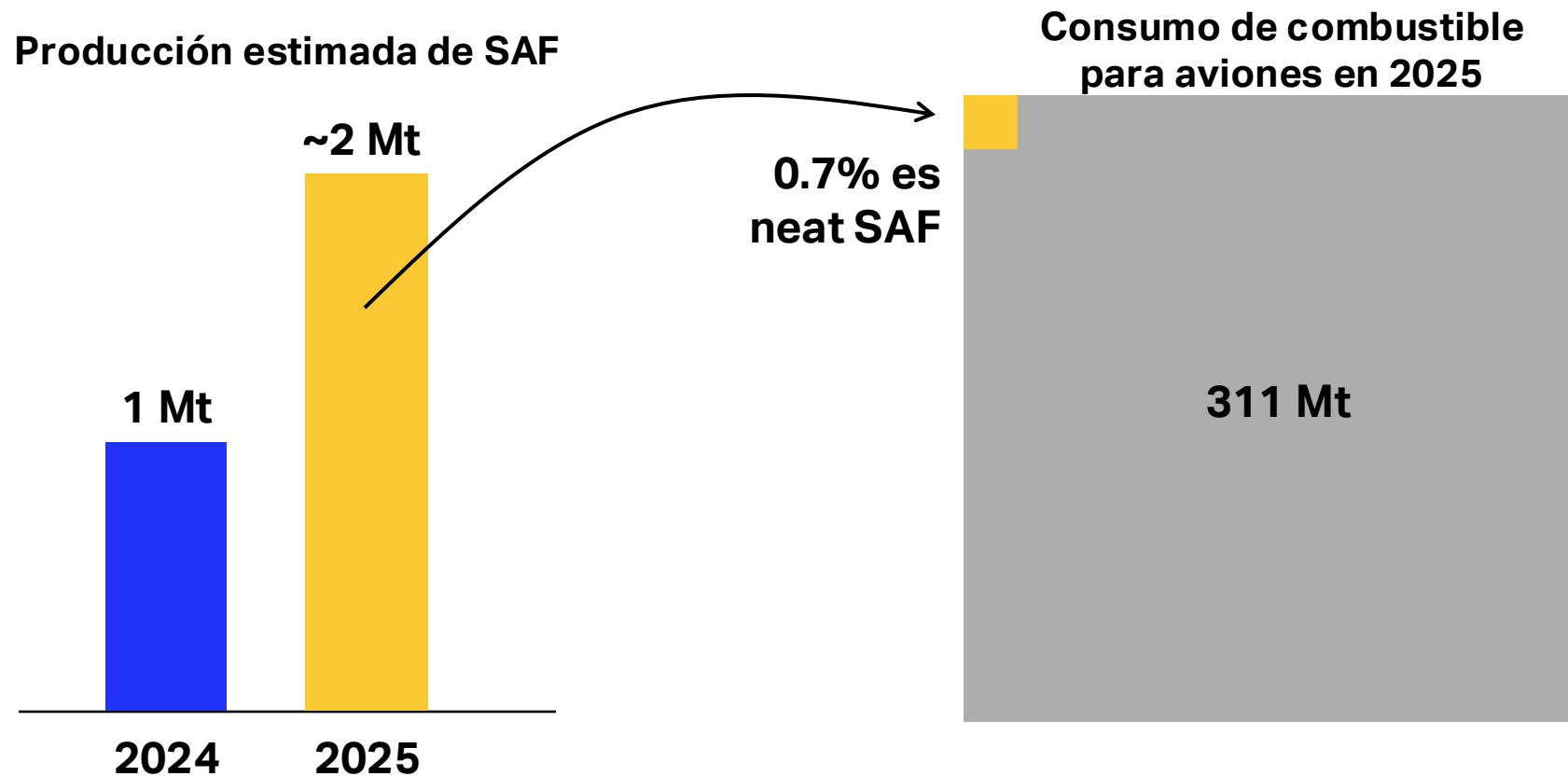
40

Países con
proyectos SAF
anunciados

~55 Mt*

Capacidad de
combustible
renovable** hasta
2030

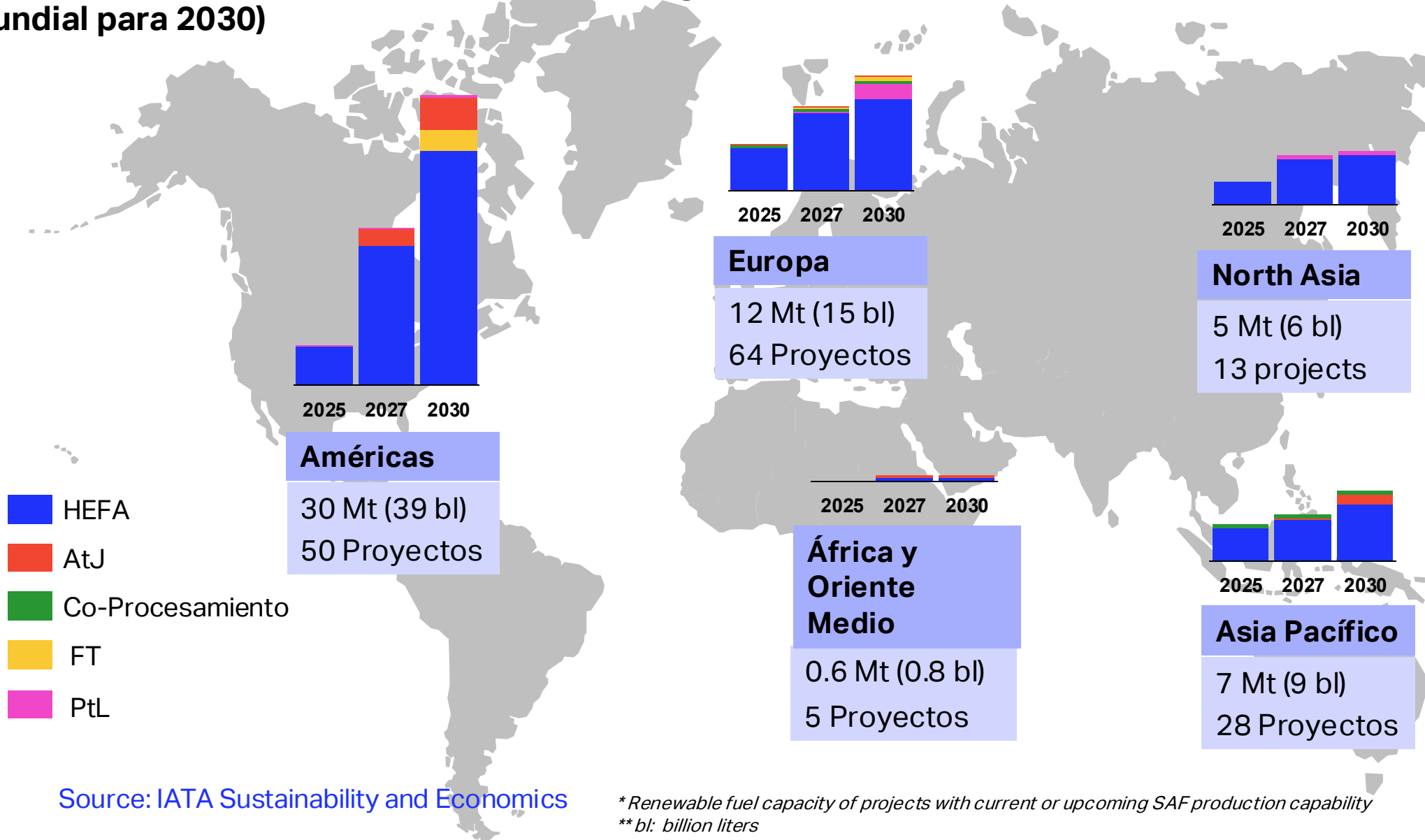
Estado de la producción de SAF



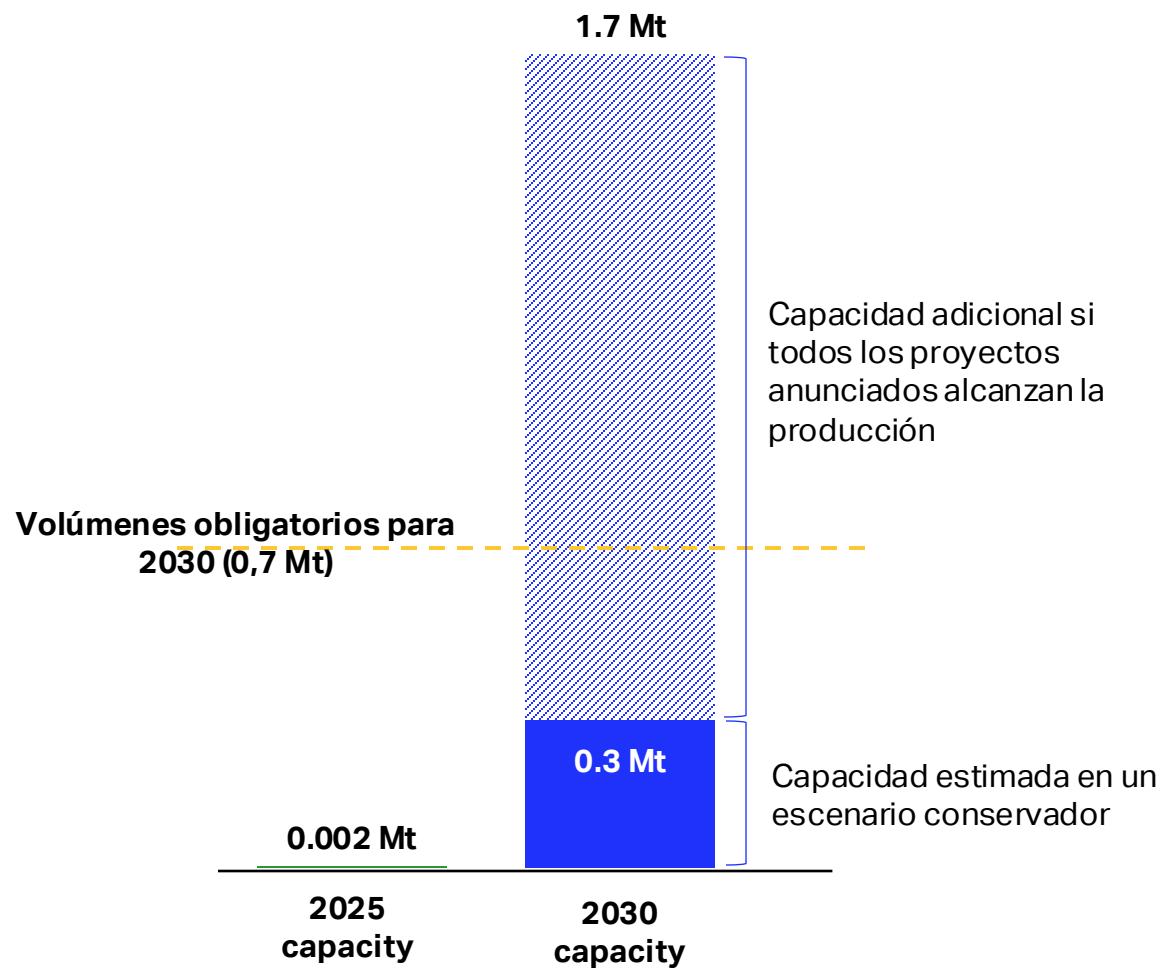
- **Se espera que la producción de SAF se duplique** en 2025, pero la producción sigue siendo muy poca en comparación con la demanda de combustible para aviones.
- Alrededor de **1.2 Mt** de SAF para cubrir los **mandatos de UE y RU en 2025**.

Proyectos y tecnologías de SAF hacia 2030

Capacidad de combustible renovable* por región (~55 Mt (71 bl**) a nivel mundial para 2030)



Perspectivas de Power-to-Liquid SAF en 2030

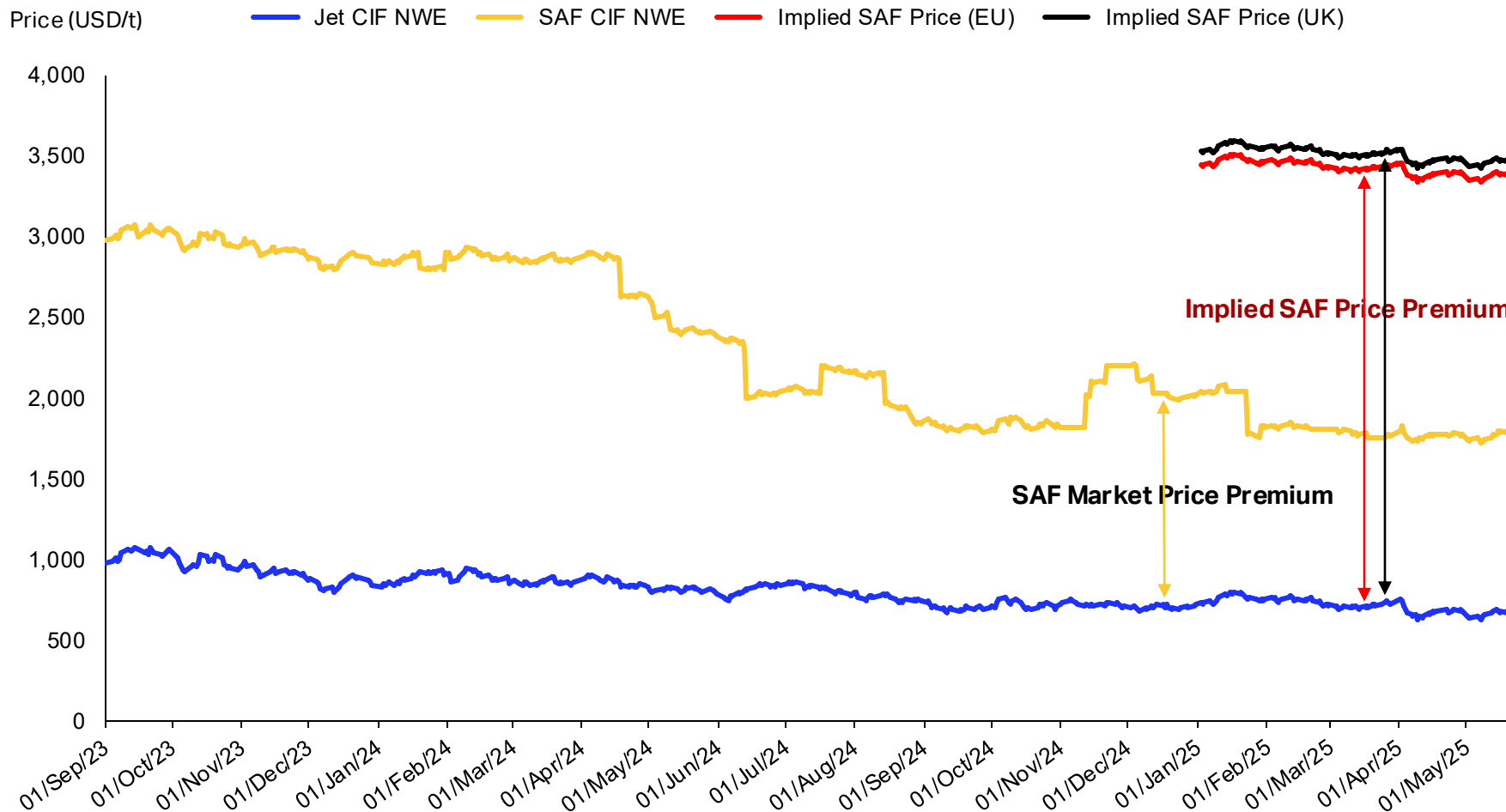


- Los volúmenes obligatorios en la **UE** y el **Reino Unido** representarán alrededor de **0,7 Mt de PtL en 2030**.
- De los **60 proyectos de PtL** programados para 2030, el 90% aún se encuentra en la etapa de anuncio.
- **Solo 1** proyecto a escala comercial en **construcción** en los EE. UU. (capacidad de 23 Kt).

Acuerdos acumulativos



Los mandatos de SAF de la UE y el Reino Unido resultan en recargos excesivos de SAF

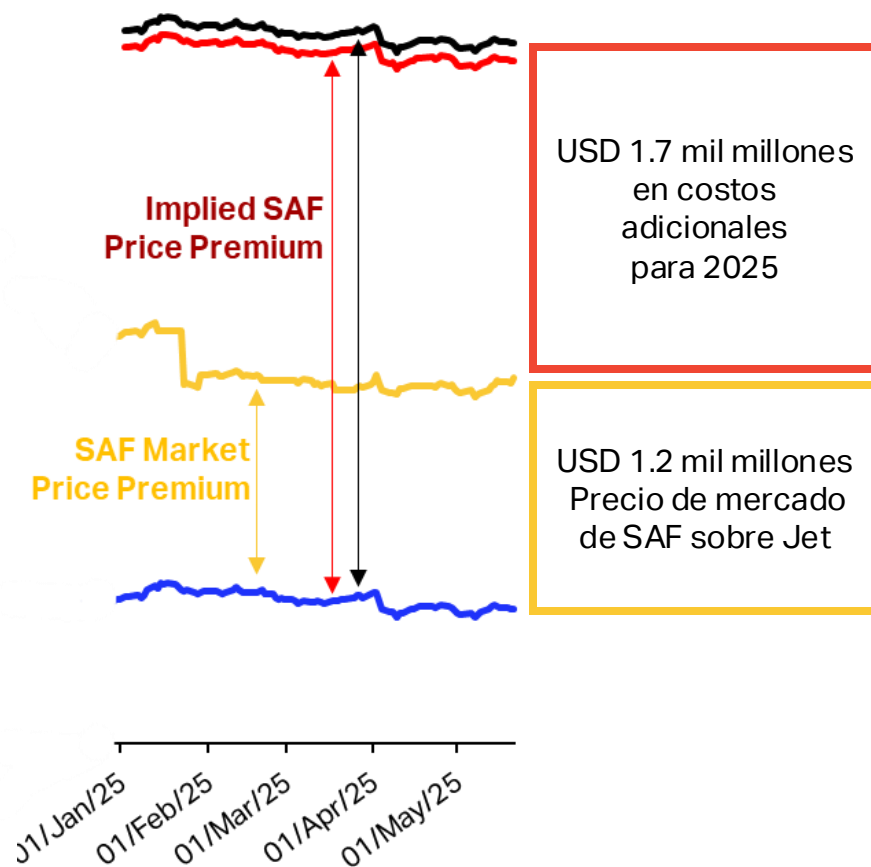


Una oportunidad perdida para reducir 3,5 Mt de CO₂

- 2,7 Mt para ReFuelEU Aviation
- 0,8 Mt para el mandato SAF del Reino Unido

El precio implícito de SAF, como se muestra, se deriva de la tarifa de cumplimiento promedio de SAF agregada en varios aeropuertos de la UE. Los datos se obtienen de una muestra de compañías aéreas que operan en estos aeropuertos de la UE. La muestra puede no ser representativa. Además, las tarifas de cumplimiento varían significativamente entre los diferentes aeropuertos. Además, las aerolíneas pueden tener diferentes modelos de suministro de combustible, y no todas las aerolíneas tendrán la misma estructura de costos de combustible o exposición a las tarifas de cumplimiento de SAF.

Las consecuencias no deseadas de los mandatos deben corregirse

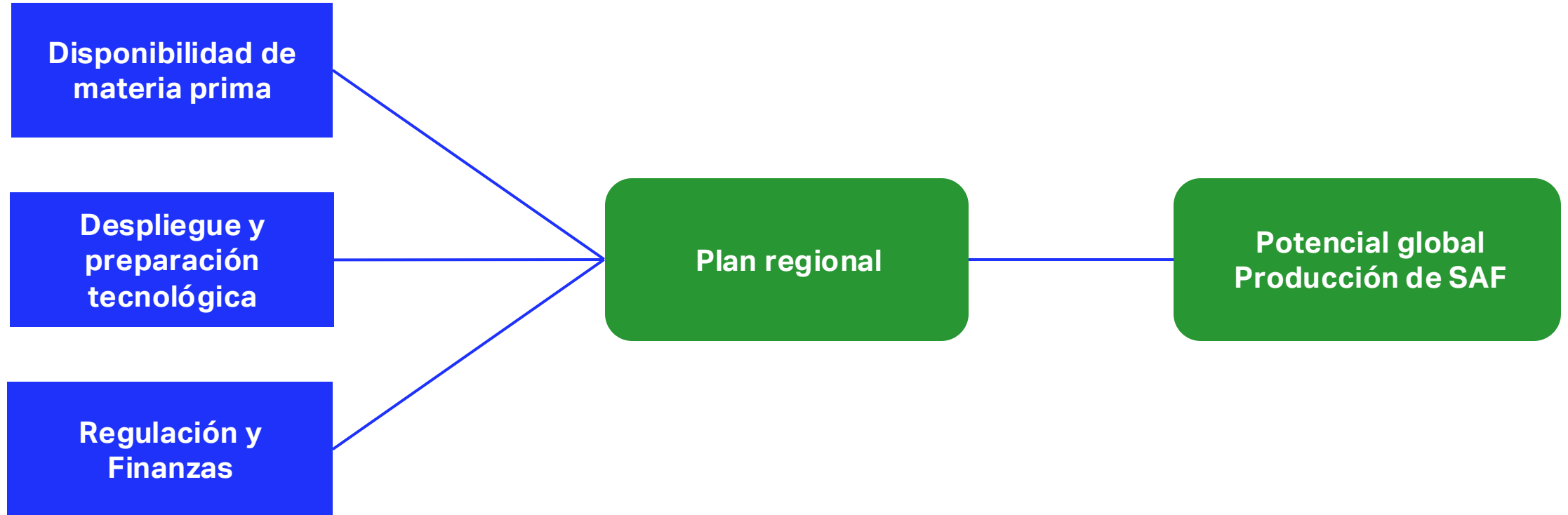


Necesidades urgentes

- 1. Transparencia** sobre cómo se incluyen los SAF y los costos asociados en los contratos de suministro de combustible
- 2. Certeza** que las compañías aéreas reciban los certificados de sostenibilidad para las declaraciones en virtud del ETS UE/Reino Unido y CORSIA
- 3. Opciones** para que las compañías aéreas elijan contratos de suministro específicos de SAF, incluida la posibilidad de autoabastecimiento

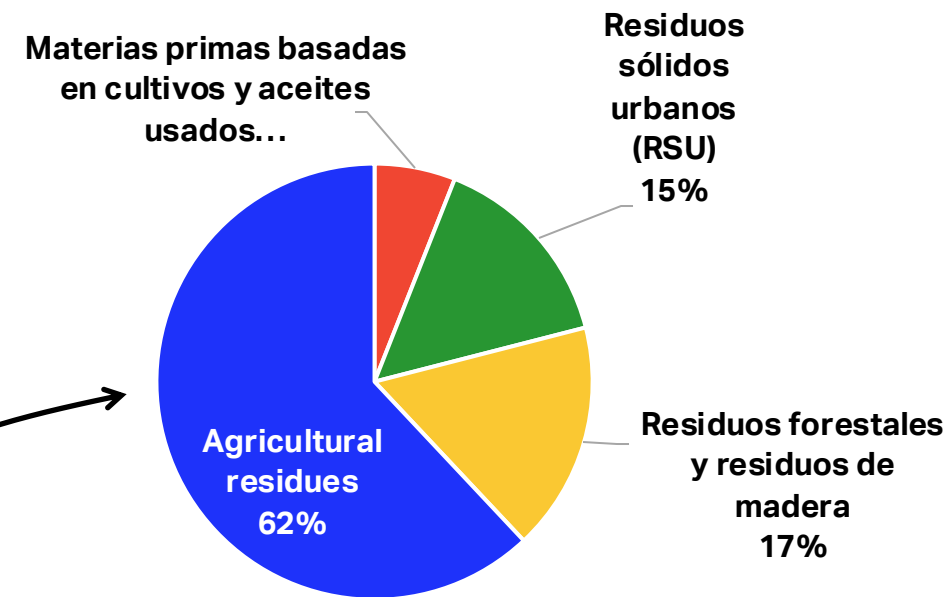
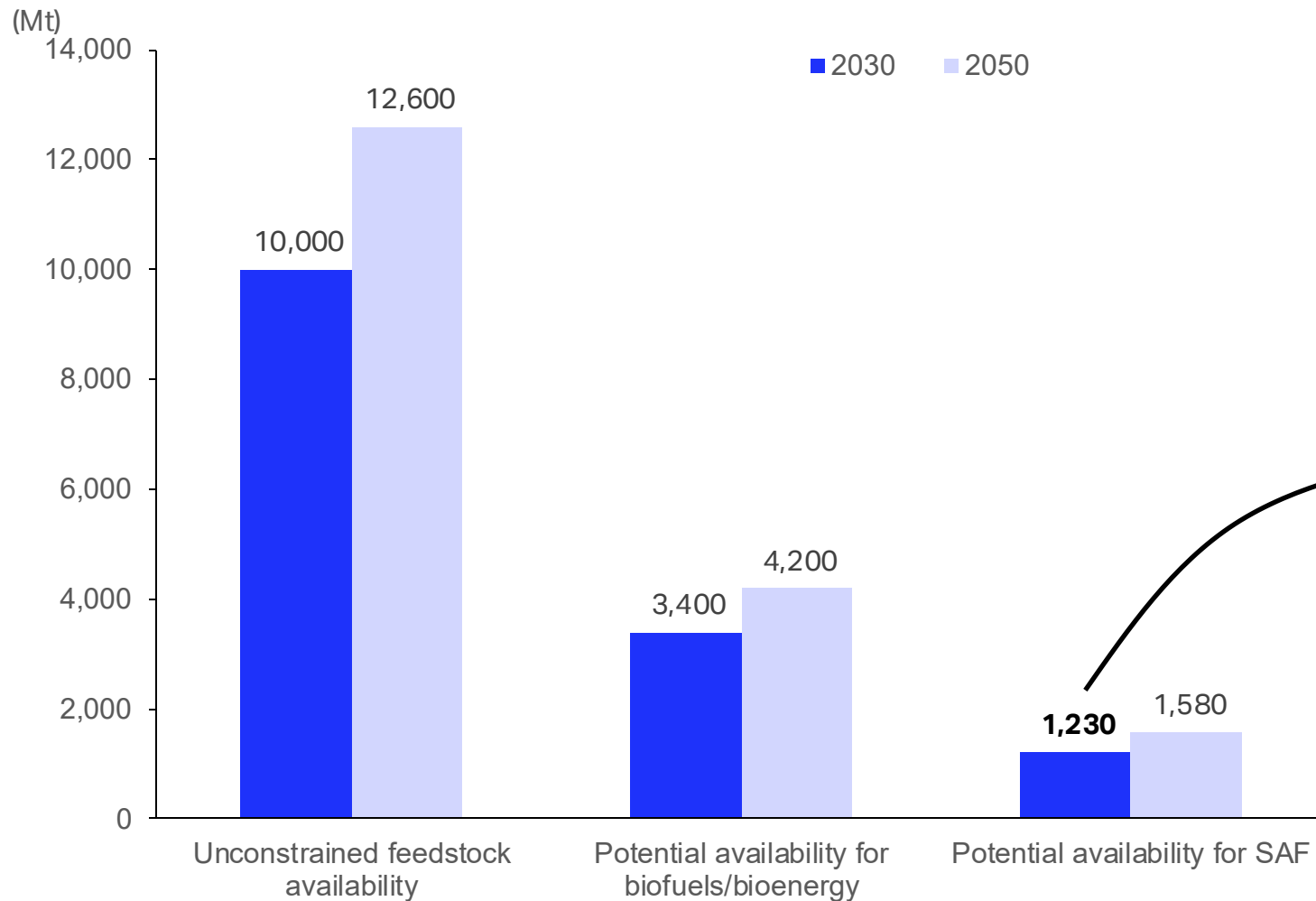
Evaluación global de la producción de SAF

El estudio IATA-Worley proporciona una **visión clara e imparcial** sobre la producción potencial de SAF a corto, mediano y largo plazo, investiga las barreras para la producción de SAF e identifica acciones.



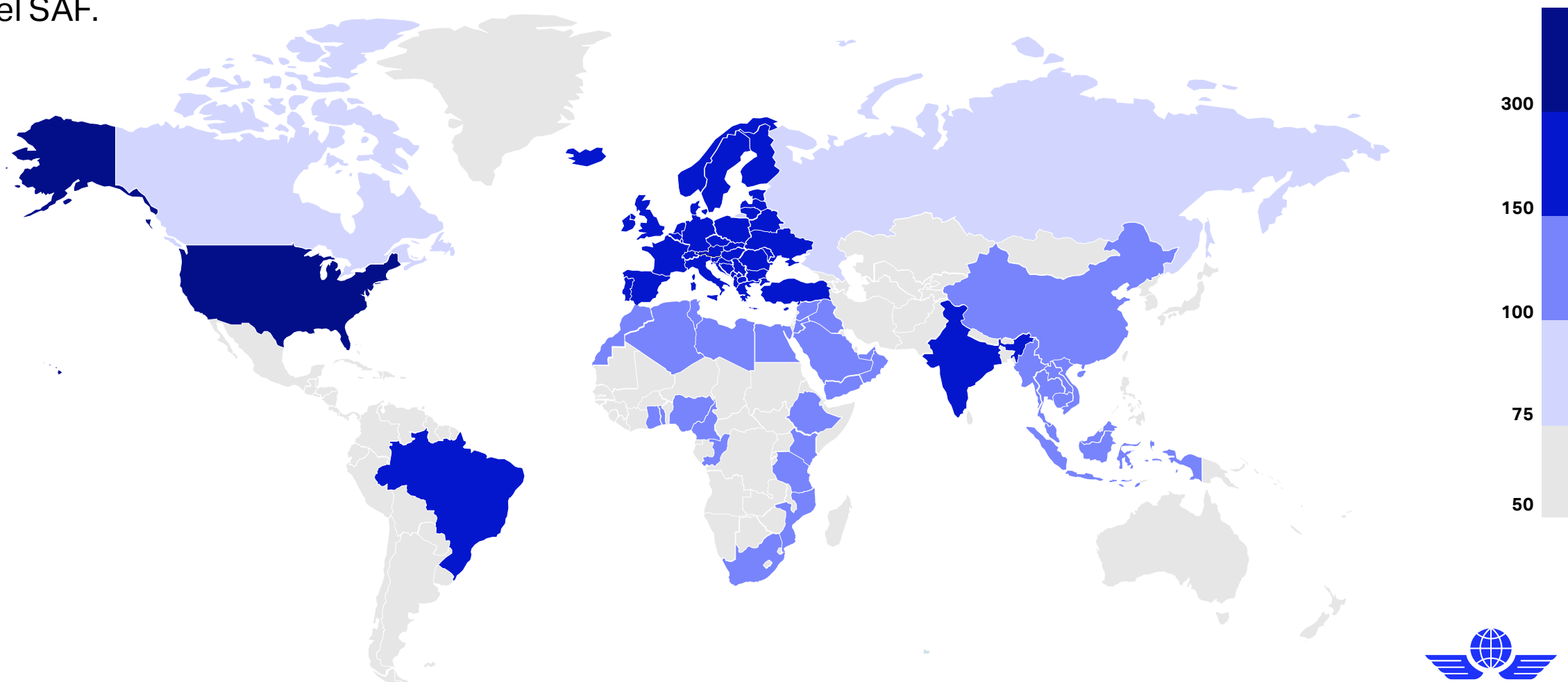
Disponibilidad mundial de materias primas de biomasa en 2030 y 2050

Materia prima de biomasa

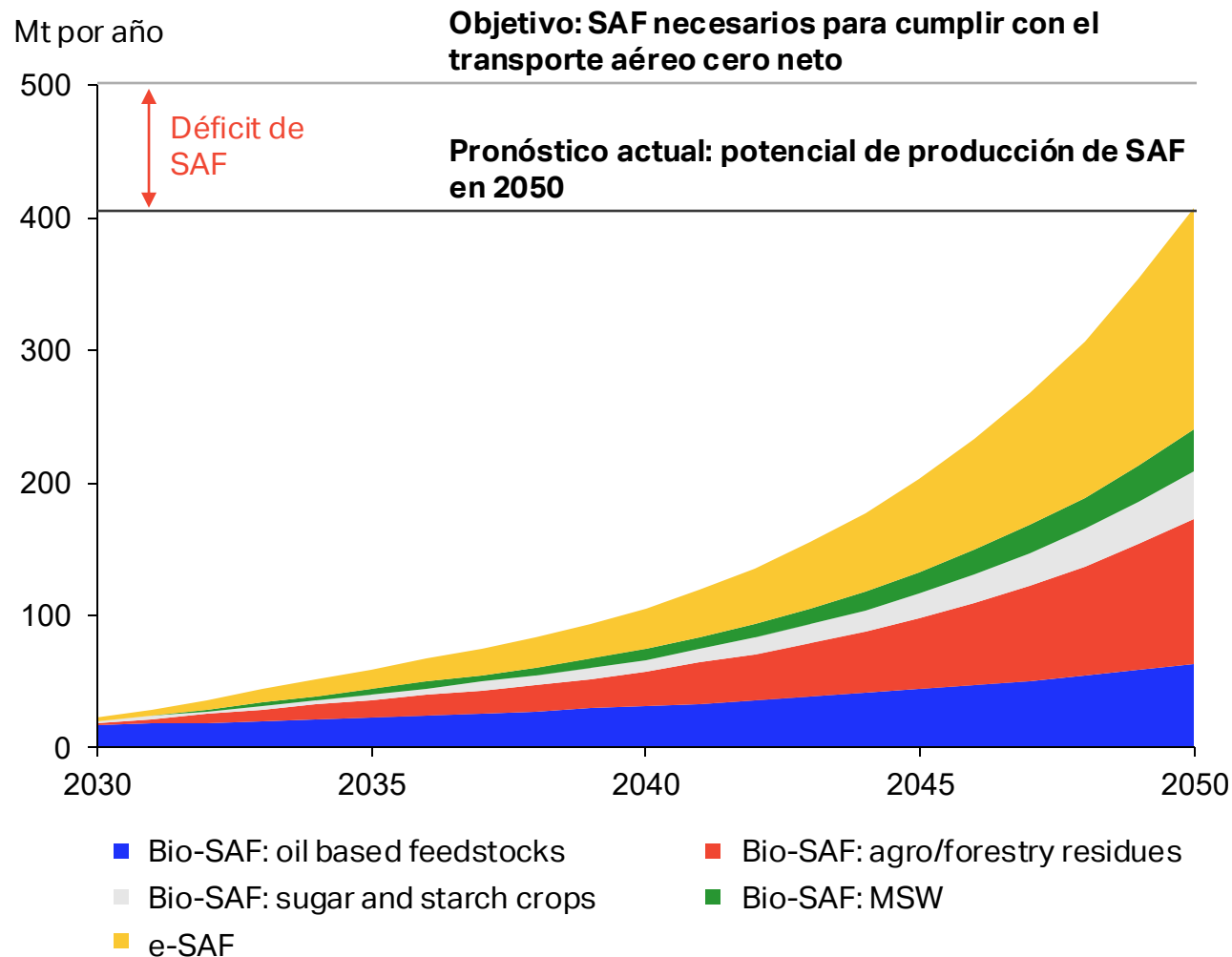


Puntos críticos de biomasa para SAF en 2050

En todo el panorama mundial, **Estados Unidos, Brasil, Europa, India, China, Indonesia y Malasia** emergen como puntos críticos de acceso crítico, ofreciendo el mayor potencial de recursos biológicos para el SAF.



El potencial de producción global de SAF se ve limitado por el despliegue de tecnología



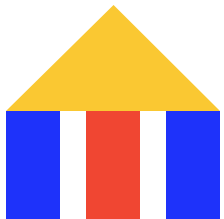
- Existe **suficiente materia prima sostenible para 500 Mt de SAF** para 2050 para cumplir con el objetivo de cero emisiones netas.
- Se espera que la producción de SAF sea de ~400 Mt, debido al **despliegue limitado de la tecnología**.
- El **apoyo político** para la aceleración de la tecnología es fundamental.

El potencial de SAF de América del Sur



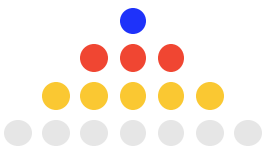
Ventajas en términos de materia prima

- Se proyecta que la región tenga alrededor de **200 Mt de materias primas de SAF** en 2050.
- Potencial para producir casi **60 Mt de SAF**, la mayoría de los cuales se producen a partir de materias primas de biomasa.



Impulso en políticas públicas

- Aprovechar la experiencia regional en el desarrollo de industrias exitosas de bioetanol y biodiesel.
- Programa Nacional de SAF en Brasil, estableciendo objetivos de reducción de emisiones para las aerolíneas.



Liderazgo Regional

- Con el apoyo político y la inversión, hay oportunidades para que los países sudamericanos emulen el éxito de naciones como Brasil.
- Brasil es el segundo mayor productor de etanol del mundo y tiene una sólida base de refinación existente. Contribuyen significativamente a los sectores de los biocombustibles y las energías renovables.



**Pedro J de la Fuente, Senior Manager
Sustainability - IATA Americas
delafuep@iata.org**

