



COMUNICADO

N.º: 60

La producción de SAF crece de forma lenta y desalentadora

10 de diciembre, 2024 (Ginebra) – La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA, por sus siglas en inglés) ha publicado su nueva previsión sobre la producción de combustibles de aviación sostenibles (SAF, por sus siglas en inglés) en la que destacan los siguientes datos:

- En 2024, la producción de SAF alcanzó el millón de toneladas (1.300 millones de litros), el doble respecto a la producción en 2023 (0,5 millones de toneladas, 600 millones de litros). SAF representa el 0,3% de la producción mundial de combustible para la aviación, y el 11% del combustible renovable en todo el mundo*.
- La nueva estimación cae de forma notable respecto a la producción prevista para 2024 de 1,5 millones de toneladas (1.900 millones de litros), debido a que las principales instalaciones de producción de SAF en Estados Unidos han retrasado el aumento de su producción hasta el primer semestre de 2025.
- En 2025, se espera una producción de 2,1 millones de toneladas de SAF (2.700 millones de litros), equivalente al 0,7% de la producción total del combustible para la aviación y el 13% del combustible renovable en todo en todo el mundo*.

“La producción de SAF está creciendo, pero lamentablemente a un ritmo demasiado lento. Hoy los gobiernos envían señales contradictorias a las petroleras, que siguen recibiendo subvenciones por la prospección y producción de petróleo y gas. Y los inversores en la producción de combustibles de nueva generación parecen estar esperando a recibir dinero fácil antes de pisar el acelerador.

Teniendo en cuenta que las aerolíneas —que son el centro de la cadena de valor—, sólo obtienen un margen de beneficio neto del 3,6%, los inversores en SAF deben ser prudentes y constantes, no frenéticos. Pero no olvidemos que las aerolíneas están deseando comprar SAF, y los inversores y las empresas que ven el futuro a largo plazo de la descarbonización podrán obtener beneficios. Los gobiernos pueden revertir esta situación reduciendo las subvenciones a la producción de combustibles fósiles y sustituirlas por medidas destinadas a incentivar la producción de energías renovables, incluido el SAF”, declaró Willie Walsh, director general de IATA.

La aviación forma parte de la transición energética mundial

“La descarbonización de la industria aeronáutica debe considerarse parte de la transición energética mundial, y no una cuestión aparte. Lograr una industria de aviación sostenible también beneficiará a la economía mundial, dado que las refinerías de combustibles renovables producirán una amplia gama de combustibles utilizados por otras industrias, y sólo una pequeña parte será SAF, destinado a las aerolíneas. Necesitamos que todo el mundo produzca tanta energía renovable como sea posible para todos los sectores. Las aerolíneas simplemente quieren acceder a la parte que les



corresponde de esa producción”, dijo Marie Owens Thomsen, vicepresidenta sénior de Sostenibilidad y economista jefe de IATA.

Para alcanzar las cero emisiones netas en 2050, estudios de IATA ponen de relieve que se necesitarán entre 3.000 y algo más de 6.500 plantas nuevas de combustibles renovables, que también producirán diésel y otros combustibles renovables para otras industrias. La inversión media anual necesaria para construir las nuevas instalaciones durante los próximos 30 años es de 128.000 millones USD en el mejor de los casos. Es importante señalar que esta cantidad es significativamente inferior a la suma total estimada de inversiones en los mercados de la energía solar y eólica, que ascendió a 280.000 millones USD anuales entre 2004 y 2022.

“Los gobiernos deben ofrecer de manera inmediata incentivos concretos para acelerar la producción de energías renovables. Ya existe un modelo a seguir con la transición a la energía eólica y solar. La buena noticia es que la transición energética, que incluye SAF, necesitará menos de la mitad de la inversión anual que exigió la puesta en marcha de la producción eólica y solar a gran escala. Y una buena parte de la financiación necesaria podría proceder de las subvenciones retrógradas que los gobiernos conceden a la industria de combustibles fósiles”, dijo Walsh.

Medidas a corto plazo

Los avances en la expansión de la producción y el uso de SAF podrían acelerarse de tres formas fundamentales:

- **Aumento del coprocesamiento.** Las refinerías existentes pueden coprocesar hasta un 5% de materias primas renovables aprobadas junto con los flujos de petróleo crudo. Esta solución puede aplicarse de manera inmediata con una inversión mínima. Esta iniciativa debería ponerse en marcha y extenderse con urgencia para permitir el coprocesamiento de una mayor cantidad de materias primas renovables. Para 2050, el coprocesamiento podría ahorrar 347.000 millones USD en inversiones, ya que se evitaría la construcción de más de 260 nuevas plantas de combustibles renovables.
- **Diversificar la producción de SAF.** Hay 11 vías certificadas para fabricar SAF, pero el método HEFA (ácidos grasos de ésteres hidrotratados (aceite de cocina usado, grasas animales, etc.) representa alrededor del 80% de la producción para los próximos cinco años. Los volúmenes de SAF podrían incrementarse aumentando la inversión para una mayor producción mediante el resto de vías aprobadas, en particular Alcohol-to-Jet (AtJ) y Fischer-Tropsch (FT), que utilizan desechos y residuos biológicos y agrícolas.
- **Crear un marco global de contabilidad de SAF:** Es esencial disponer de un registro que permita a las aerolíneas beneficiarse de los atributos medioambientales de sus compras de SAF y poder reclamarlos frente a sus obligaciones de una manera transparente que evite la doble contabilidad. Este registro es necesario para conseguir un mercado mundial de SAF en el que todas las aerolíneas puedan comprar este tipo de combustible, y todos los productores puedan vender su combustible a las aerolíneas.

Apoyo de los pasajeros



Un sondeo reciente de IATA revela el gran apoyo público al SAF. Alrededor del 86% de los viajeros está de acuerdo en que los gobiernos deben ofrecer incentivos a la producción para que las aerolíneas puedan utilizar SAF. Además, el 86% afirma que debería ser una prioridad para las compañías petroleras suministrar SAF a las aerolíneas.

- IATA -

Más información:

Corporate Communications

Tel: +41 22 770 2967

Email: corpcomms@iata.org

Notas para los editores:

- IATA (Asociación de Transporte Aéreo Internacional) representa alrededor de 340 líneas aéreas, que constituyen el 80% de tráfico aéreo global.
- [Síguenos en X](#) para mantenerte actualizado con las noticias de la industria, opiniones políticas y otra información útil.
- [Fly Net Zero](#)
- *La cuota de SAF dentro de los combustibles renovables es considerablemente mayor este año que el 3% observado en 2023 debido a unos criterios de inclusión más estrictos para los proyectos presentados. Solo se aceptaron los proyectos con capacidad actual o futura de utilizar SAF, lo que redujo el número total de proyectos examinados. Por ello, no debemos pensar necesariamente que los proyectos de combustibles renovables se estén inclinando hacia una mayor producción de SAF, sino que el aumento de la cuota de SAF se debe a proporción menor de proyectos de combustibles renovables.