



COMUNICADO
N.º 23

Las deficiencias políticas amenazan la producción de SAF

1 de junio, 2025 (Nueva Delhi) – La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA, por sus siglas en inglés) ha anunciado que espera que la producción de combustible de aviación sostenible (SAF, por sus siglas en inglés) alcance los 2 millones de toneladas (2.500 millones de litros) —el 0,7% del consumo total de combustible de las aerolíneas en 2025.

"Si bien es alentador que se espere que la producción de SAF se duplique hasta los 2 millones de toneladas en 2025, equivale tan solo al 0,7% de las necesidades totales de combustible de la aviación. E incluso esa cantidad tan pequeña añadirá 4.400 millones de dólares a la factura global de combustible. Es necesario acelerar el ritmo de producción y de mejora de la eficiencia para reducir costes", dijo Willie Walsh, director general de IATA.

El desafío de los mandatos

La mayor parte del SAF se dirige ahora hacia Europa, donde los mandatos de la UE y el Reino Unido entraron en vigor el 1 de enero de 2025. Es inaceptable que el coste del SAF para las aerolíneas se haya duplicado en Europa debido a los costes de cumplimiento que cobran los productores o proveedores de SAF.

Para el millón de toneladas de SAF que exigen los mandatos europeos en 2025, el coste esperado a precios actuales de mercado es de 1.200 millones USD. Se estima que los costes de cumplimiento supongan 1.700 millones USD adicionales (a precios actuales de mercado), una cantidad que podría disminuir en 3.5 millones de toneladas las emisiones de carbono. En lugar de promover el uso de SAF, los mandatos europeos sobre combustibles sostenibles de aviación han hecho que estos sean cinco veces más caros que el combustible convencional para aviación.

"Esto pone de relieve el problema que supone la aplicación de los mandatos antes de que se den unas condiciones de mercado apropiadas y antes de que se establezcan medidas contra las prácticas comerciales irrazonables que aumentan el coste de la descarbonización. Aumentar el coste de la transición energética —que ya se estima en 4,7 billones USD— no debería ser el objetivo ni el resultado de las políticas de descarbonización. Europa debe comprender que su planteamiento no funciona, y adoptar otra fórmula", dijo Walsh.

El papel de IATA en el desarrollo de un mercado mundial de SAF

Para apoyar el desarrollo de un mercado global de SAF, IATA trabaja en dos iniciativas:

- Un **registro de SAF** gestionado por la Civil Aviation Decarbonization Organization (CADO), que aporta un sistema transparente y estandarizado para el seguimiento de las compras, el uso y la reducción de emisiones asociadas a los SAF en cumplimiento de las normativas



internacionales, como el Plan de compensación y reducción del carbono para la aviación internacional (CORSIA, por sus siglas en inglés) y el régimen de comercio de derechos de emisión de la UE.

- La plataforma **SAF Matchmaker**, que facilita la adquisición de SAF al vincular la demanda por parte de las aerolíneas con la oferta de este tipo de combustible.

Los gobiernos deben actuar con urgencia

IATA insta a los gobiernos a que se centren en tres áreas:

1. **Creación de políticas más efectivas.** Para aumentar la producción de energías renovables en general, y de SAF en particular, es necesario eliminar la desigualdad que sufren los productores de energías renovables frente a las grandes petroleras destinando a los primeros una parte del billón USD que los gobiernos de todo el mundo destinan a los combustibles fósiles.
2. **Desarrollo de un enfoque holístico en materia de política energética que incluya SAF.** En primer lugar, el fomento de la producción de SAF requiere un aumento de la producción de energía renovable de la que se obtiene el SAF. En segundo lugar, se necesitan medidas que garanticen una producción de SAF adecuada dentro de la producción de energías renovables. Un enfoque holístico debe respaldar el uso conjunto de infraestructuras, la coproducción y otras medidas beneficiosas para la transición energética de la aviación y todos los demás sectores económicos.
3. **Asegurar el cumplimiento del CORSIA** como único mecanismo de mercado mundial para abordar las emisiones de CO₂ de la aviación internacional. IATA insta a los gobiernos a que pongan unidades de emisiones elegibles (EEU, por sus siglas en inglés) a disposición de las aerolíneas. Hasta la fecha, Guyana es el único Estado que ha puesto sus créditos de carbono a disposición de las aerolíneas para su compra y posterior reclamación y cumplir, así, con sus obligaciones en virtud del CORSIA.

India en el punto de mira

India, una de las economías emergentes del panorama mundial actual, es el tercer consumidor de petróleo después de Estados Unidos y China. India lanzó la *Global Biofuels Alliance* para situar a los biocombustibles como elemento clave de la transición energética y el crecimiento económico. Para ello, se ha fijado el objetivo de mezclar un 2% de SAF en los vuelos internacionales de aquí a 2028 con políticas de apoyo, como precios garantizados, financiación de nuevos proyectos y estándares técnicos. IATA va a colaborar con la asociación de fabricantes de azúcar y bioenergía de la India (ISMA, por sus siglas en inglés) y Praj Industries Limited, con el fin de proporcionar orientación sobre las mejores prácticas globales para la evaluación del ciclo de vida del uso de materias primas en el país.

Como tercer mercado mundial de aviación civil, India puede consolidar su liderazgo en biocombustibles con una adopción más rápida de SAF a través de políticas progresistas.



Más información:

Corporate Communications

Tel: +41 22 770 2967

Email: corpcomms@iata.org

Notas para los editores:

- IATA (International Air Transport Association) representa alrededor de 350 líneas aéreas, que constituyen el 80% del tráfico aéreo global.
- [Síguenos en X](#) para mantenerte actualizado con las noticias de la industria, opiniones políticas y otra información útil.
- [Fly Net Zero](#)