

Aviación con cero emisiones netas en América Latina y el Caribe: rutas y compensaciones (Nota de Estudio ALTA)

1. ANTECEDENTES



El estudio regional de ALTA surge a partir del consenso alcanzado en el AGM (Airlines General Meeting) 2024 sobre la necesidad de que la aviación de América Latina y el Caribe cuente con un enfoque regional propio para la reducción de emisiones.

La aviación es un pilar estratégico para el desarrollo económico, social y territorial de América Latina y el Caribe. el transporte aéreo es esencial para garantizar la conectividad, la cohesión territorial el acceso a oportunidades económicas.

La aviación representa el 3,6 % del PIB regional y el 2,9 % del empleo, desempeñando un papel clave que debe mantenerse mientras se avanza hacia emisiones netas cero para 2050, en un contexto de bajo ingreso per cápita y alta sensibilidad al precio.

Las aerolíneas de la región operan una de las flotas más jóvenes y eficientes del mundo: el 38% de los ASKs se vuela en aeronaves de nueva generación, una proporción superior a la de Europa (34 %), Estados Unidos y Canadá (34 %) y Asia (26 %).

2. PROPUESTAS



Las eficiencias operacionales son la palanca climática más inmediata y costo-efectiva para la región, **con potencial de reducción adicional de emisiones de 3,3% a 11,3% hacia 2050 (escenario central: ~6,8%).**



El mayor impacto proviene de medidas en tierra (**ahorros hasta 3,4%**), seguidas por mejoras en **planificación de vuelo y gestión del tránsito aéreo**; son acciones maduras, sin tecnologías disruptivas ni costos adicionales al pasajero, **con beneficios operativos y desempeño general de la red aérea.**



Las eficiencias operacionales requieren **corresponsabilidad público-privada**, además de las acciones de aerolíneas, depende de inversiones y decisiones de aeropuertos, ANSP y autoridades en infraestructura, digitalización y marcos regulatorios.



Aún con flotas modernas y máximas eficiencias, persiste una brecha relevante: sin medidas el consumo crecería de 21,2 Mt (2019) a 44,5 Mt (2050); **las eficiencias reducirían más de 14 Mt, pero quedarían ~29 Mt de combustible y ~111 Mt de CO₂e por abordar.**



SAF y mercados de carbono son necesarios, pero deben avanzar con cautela: su alto costo y la alta elasticidad de demanda implican que una adopción acelerada sin políticas de apoyo puede afectar tarifas, conectividad y generar pérdidas económicas significativas hacia 2050.

3. CONCLUSIÓN

Esta es una agenda climática basada en datos, que protege el crecimiento, respeta las realidades regionales y traduce la ambición ambiental en resultados concretos

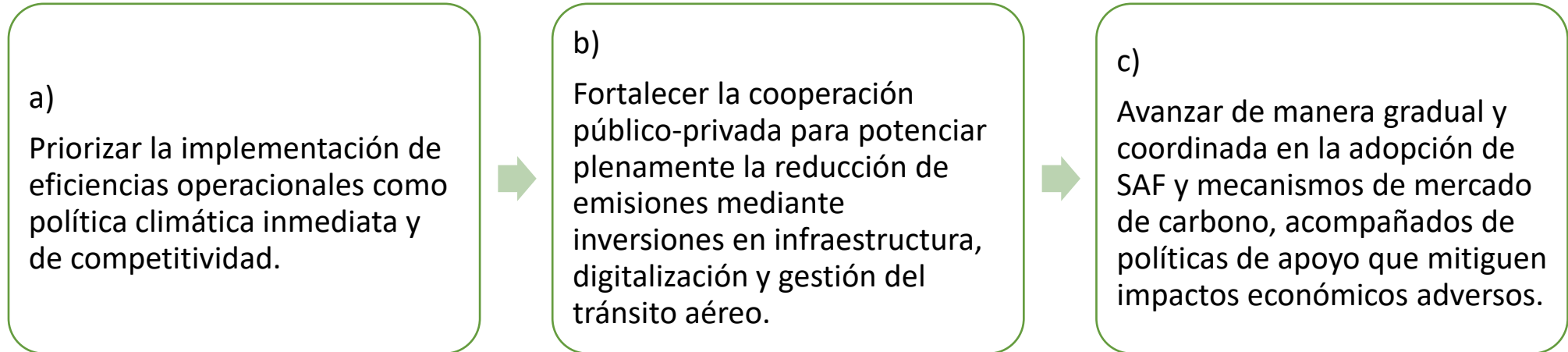
Un enfoque pragmático y gradual, con foco en eficiencias operacionales, permite lograr reducciones inmediatas, medibles y económicamente sostenibles, al tiempo que reduce la magnitud y el costo del desafío de largo plazo.

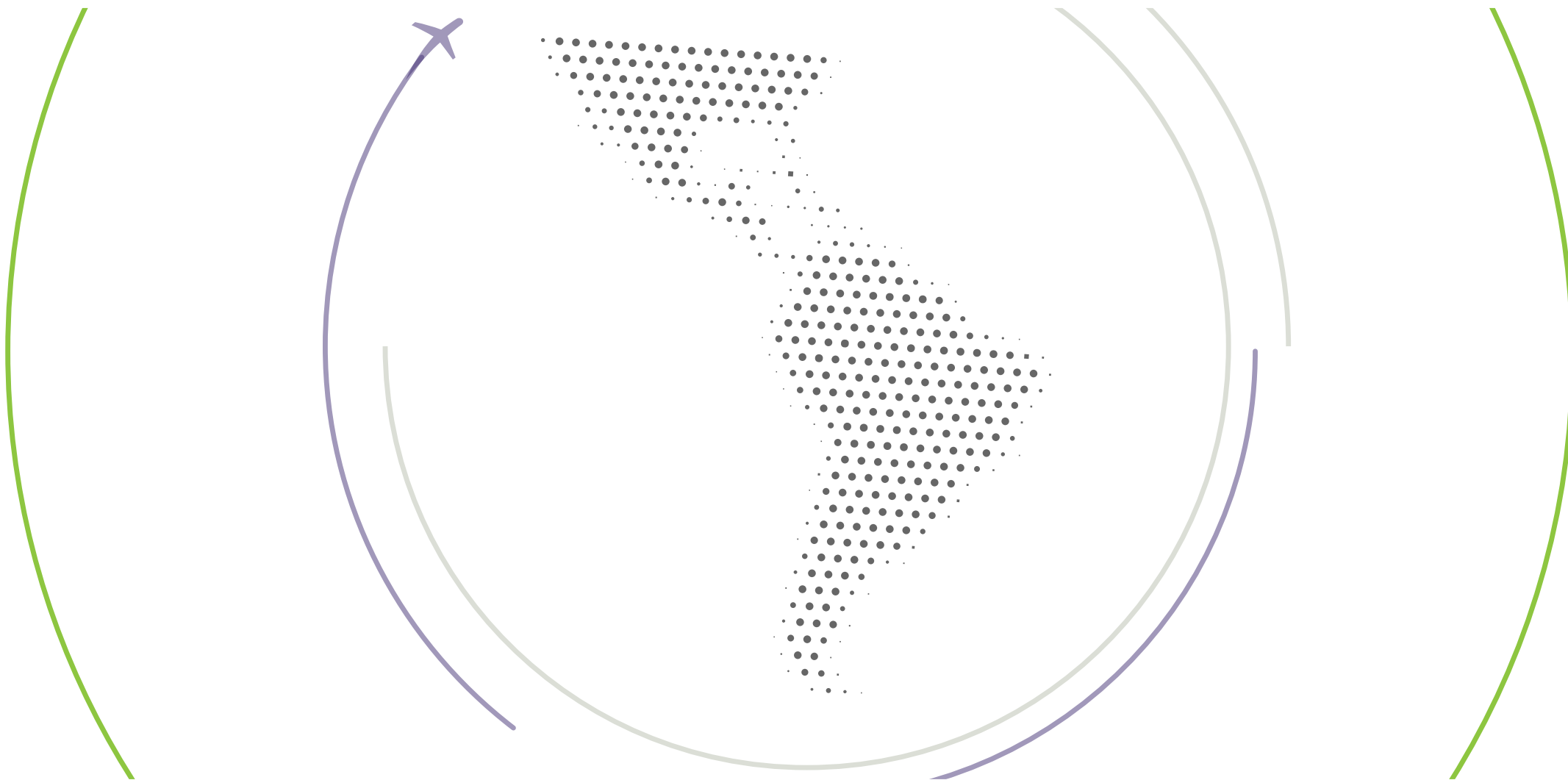


La adopción progresiva y diferenciada de SAF, junto con el fortalecimiento de los mercados de carbono, donde la región posee claras ventajas comparativas, puede avanzar sin comprometer la conectividad, la competitividad ni el papel de la aviación como motor de desarrollo regional.

4. ACCIONES

Se invita al Comité Ejecutivo de la CLAC a:





www.alta.aero

[@alta_aero](https://twitter.com/alta_aero)