



CENTÉSIMA OCTAVA REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO

(Santiago de Chile, Chile, 6 de abril de 2026)

Cuestión 10 del

Orden del Día: Otros asuntos

Aviación con cero emisiones netas en América Latina y el Caribe: rutas y compensaciones

(Nota de estudio presentada por ALTA)

Antecedentes.

1. 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. El documento busca apoyar el desarrollo de políticas públicas y acciones coordinadas, basadas en soluciones viables y alineadas con la realidad regional, que permitan avanzar en este objetivo sin afectar la conectividad ni el desarrollo económico y social de la región.
2. La aviación es un pilar estratégico para el desarrollo económico, social y territorial de América Latina y el Caribe. En una región que se extiende por casi 22 millones de kilómetros cuadrados, caracterizada por cordilleras, selvas, desiertos y una limitada infraestructura de transporte alternativo, el transporte aéreo es esencial para garantizar la conectividad, la cohesión territorial el acceso a oportunidades económicas. La aviación aporta 3,6 % del PIB regional y 2,9 % del empleo, cumple un rol estructural que debe ser preservado mientras el sector avanza hacia el objetivo global de emisiones netas cero al 2050. Este desafío se da en un contexto de menor ingreso per cápita y alta sensibilidad al precio del pasaje: mientras en Norteamérica se registran en promedio 2,5 viajes aéreos por habitante al año, en América Latina y el Caribe la cifra es de apenas 0,67, lo que refleja tanto el potencial de crecimiento como la necesidad de proteger la asequibilidad del transporte aéreo.
3. Las aerolíneas de la región operan una de las flotas más jóvenes y eficientes del mundo: el 38 % de los asientos kilómetro disponibles (ASKs) se vuela en aeronaves de nueva generación, una proporción superior a la de Europa (34 %), Estados Unidos y Canadá (34 %) y Asia (26 %). Esta modernización se ha acelerado de forma significativa tras la pandemia, con la

participación de aeronaves de nueva generación pasando de 2 % de los vuelos en 2019 a 19 %, y con más de 700 aeronaves actualmente en orden, cerca del 80 % de fuselaje angosto, destinadas tanto al crecimiento como al reemplazo de flota. Los nuevos modelos incorporados permiten ahorros de combustible del orden del 15 al 20 % por aeronave, lo que constituye una reducción estructural, medible y verificable de emisiones ya incorporada en la operación diaria de las aerolíneas.

Propuesta.

4. Sobre esta base, el hallazgo más relevante del estudio es que las eficiencias operacionales representan la palanca de acción climática más inmediata, costo-efectiva y alineada con la realidad económica de la región. Las mejoras en operaciones en tierra, planificación y gestión de combustible, y optimización de perfiles de vuelo y del tránsito aéreo pueden generar reducciones adicionales de consumo de combustible y emisiones de entre 3,3 % y 11,3 % hacia 2050, con un escenario central cercano al 6,8 %.

5. En términos concretos, el mayor potencial proviene de medidas en tierra, con ahorros de hasta 3,4 % mediante mayor uso de energía eléctrica en plataforma, aire preacondicionado, rodaje con un solo motor y adopción gradual de equipos eléctricos; seguido por mejoras en planificación por una mejor gestión del perfil de vuelo y del tránsito aéreo a través de rutas más directas y una gestión de flujos más eficiente. Estas medidas no requieren tecnologías disruptivas ni nuevas cargas para los pasajeros, y generan beneficios simultáneos en reducción de costos operativos, resiliencia del sistema y desempeño general de la red aérea.

6. Las eficiencias operacionales son, además, un claro espacio de corresponsabilidad público-privada. Aunque las aerolíneas ya han implementado numerosas medidas bajo su control -como la modernización de su flota- el estudio señala que la captura plena de este potencial depende en gran medida de decisiones e inversiones de aeropuertos, proveedores de servicios de navegación aérea y autoridades, particularmente en modernización de infraestructura, digitalización, capacitación y marcos regulatorios que permitan una gestión más eficiente del espacio aéreo.

7. El estudio también subraya la necesidad de abordar con cautela los trade-offs asociados a las soluciones de largo plazo. Incluso con flotas modernas y máximas eficiencias operacionales, las emisiones residuales seguirán siendo relevantes. Sin medidas, el consumo de combustible en la región aumentaría de 21,2 millones de toneladas en 2019 a 44,5 millones de toneladas en 2050. Aeronaves más eficientes y las eficiencias operacionales permitirían reducir este volumen en más de 14 millones de toneladas, pero aun así quedarían alrededor de 29 millones de toneladas de combustible y unos 111 millones de toneladas de CO₂e (well-to-wake) por abordar.

8. En este contexto, los combustibles sostenibles de aviación y los mecanismos de mercado de carbono son herramientas necesarias, pero el estudio advierte que el alto costo actual del SAF, entre 3 y 12 veces el del combustible convencional, combinado con la alta elasticidad de la demanda en la región, implica que una adopción acelerada y no acompañada de políticas de apoyo podría traducirse en aumentos significativos del precio del pasaje, reducciones de conectividad y pérdidas económicas sustanciales. En escenarios extremos, el impacto acumulado sobre el valor económico de la aviación regional podría alcanzar decenas de miles de millones de dólares hacia 2050.

Conclusión.

9. Una aviación de cero emisiones netas en América Latina y el Caribe debe construirse de manera pragmática, gradual y equilibrada. Priorizar las eficiencias operacionales permite lograr reducciones inmediatas, medibles y económicamente sostenibles, al tiempo que reduce la magnitud y el costo del desafío de largo plazo.

10. Sobre esta base, la adopción progresiva y diferenciada de combustibles sostenibles, 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. Esta es una agenda climática basada en datos, que protege el crecimiento, respeta las realidades regionales y traduce la ambición ambiental en resultados concretos.

Acciones

11. Se invita al Comité Ejecutivo de la CLAC a:
- a) Priorizar la implementación de eficiencias operacionales como política climática inmediata y de competitividad.
 - b) Fortalecer la cooperación público-privada para potenciar plenamente la reducción de emisiones mediante inversiones en infraestructura, digitalización y gestión del tránsito aéreo.
 - c) Avanzar de manera gradual y coordinada en la adopción de SAF y mecanismos de mercado de carbono, acompañados de políticas de apoyo que mitiguen impactos económicos adversos.