



CLAC/GEPEJTA/61-NE/09
23/04/26

**SEXAGÉSIMA PRIMERA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/61)**

(Lima, Peru, 28 - 29 de abril de 2026)

**Cuestión 7 del
Orden del Día: Medio Ambiente**

**Avances del Perú en el desarrollo de Combustibles Sostenibles
de Aviación (SAF) y su potencial regional**

(Nota de estudio presentada por Perú)

Antecedentes.

1. La descarbonización del transporte aéreo internacional constituye una prioridad en el marco de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), en particular a través del esquema CORSIA, el objetivo ambiental de largo plazo (LTAG) y el Global Framework for SAF, LCAF and other aviation cleaner energies.
2. En este contexto, los combustibles sostenibles de aviación (SAF) son reconocidos como la principal alternativa disponible en el corto y mediano plazo para reducir emisiones de la aviación sin requerir modificaciones sustanciales en aeronaves ni en la infraestructura aeroportuaria existente.
3. En el marco del Proyecto de Asistencia ACT-SAF de la OACI a la República del Perú, el país desarrolló el Estudio de Factibilidad sobre el uso de Combustibles Sostenibles de Aviación, financiado por una contribución de Airbus al Fondo de la OACI para el Medio Ambiente. Este estudio tuvo como objetivo evaluar el potencial nacional para la producción y uso de SAF, en alineación con criterios internacionales de sostenibilidad ambiental y socioeconómica.
4. Este apoyo técnico y financiero refleja la importancia de la cooperación internacional para fortalecer las capacidades de los Estados y facilitar la identificación de oportunidades concretas para la implementación progresiva de SAF.

Análisis.

5. El estudio evidencia que el Perú cuenta con un potencial significativo para el desarrollo de combustibles sostenibles de aviación. En un escenario máximo teórico hacia 2050, el país podría alcanzar una producción estimada de 39 096 kt/año de SAF, equivalente a casi ocho veces el consumo nacional proyectado de Jet A-1. No obstante, al considerar restricciones técnicas, logísticas y de recolección, el potencial más probable se estima en 8 217 kt/año, lo que aún representaría aproximadamente 1.7 veces la demanda nacional proyectada. Estos resultados muestran que el Perú no solo podría atender parte importante de su demanda futura, sino también posicionarse como un actor relevante en una eventual cadena regional de producción de SAF.

6. El principal potencial identificado por el estudio se encuentra en el aprovechamiento de residuos agrícolas, cuya producción más probable hacia 2050 alcanzaría aproximadamente 7 003 kt/año de SAF. Este hallazgo es relevante porque orienta la estrategia nacional hacia materias primas residuales, evitando depender principalmente de cultivos dedicados o insumos que puedan competir con la seguridad alimentaria. En ese sentido, el SAF en el Perú puede vincularse directamente con economía circular, valorización de residuos y desarrollo regional.

7. El estudio también identifica oportunidades complementarias en residuos sólidos urbanos, residuos pecuarios, gases de chimenea, aceites vegetales, aceites residuales y etanol de caña de azúcar. Sin embargo, la diferencia entre el potencial teórico y el potencial más probable confirma que el principal desafío no es únicamente disponer de recursos, sino contar con condiciones para recolectarlos, transportarlos, procesarlos y convertirlos en combustible aeronáutico sostenible bajo estándares internacionales.

8. Asimismo, el estudio destaca que el desarrollo de SAF podría generar beneficios adicionales para el país, más allá de la reducción de emisiones del transporte aéreo. Entre ellos se encuentran la generación de empleo verde, el aprovechamiento de residuos, la diversificación de la matriz energética y el impulso de nuevas cadenas productivas regionales. Para ello, será necesario avanzar en una hoja de ruta nacional, con participación del sector público, privado, académico y de cooperación internacional.

8. El estudio señala que la materialización de este potencial está condicionada a factores habilitantes, entre los que destacan el desarrollo de marcos regulatorios específicos, la infraestructura logística, la movilización de inversión y la articulación entre actores públicos y privados. En ese sentido, el desafío principal no radica únicamente en la disponibilidad del recurso, sino en la implementación efectiva de la cadena de valor del SAF.

9. Sobre la base de los resultados obtenidos, el Perú viene avanzando en el desarrollo de una hoja de ruta nacional para SAF, orientada a establecer condiciones habilitantes para su implementación progresiva, identificar oportunidades de inversión, promover proyectos piloto y alinear el desarrollo del SAF con los compromisos internacionales en materia ambiental.

10. Considerando los resultados del estudio y las características del país, el Perú presenta condiciones favorables para el desarrollo de SAF, particularmente en rutas basadas en residuos. En este contexto, el Perú se posiciona como un potencial socio estratégico en la región para el desarrollo de SAF, tanto por la disponibilidad de materia prima como por la generación de conocimiento técnico derivado del estudio de factibilidad.

Conclusión.

11. El desarrollo de SAF representa una oportunidad estratégica para la descarbonización del transporte aéreo en América Latina.

12. El caso del Perú demuestra que la región cuenta con recursos y condiciones favorables, particularmente en base a residuos, para avanzar hacia cadenas de producción de combustibles sostenibles de aviación.

13. No obstante, el desarrollo efectivo del SAF requiere avanzar en marcos habilitantes que permitan transformar el potencial identificado en proyectos concretos, sostenibles y escalables.

14. El Perú reitera su interés en contribuir al desarrollo regional del SAF, compartiendo su experiencia, avances y capacidades, en el marco de la cooperación entre los Estados miembros de la CLAC.

Medidas Propuestas

15. Tomar nota de la información presentada por el Perú sobre los resultados del Estudio de Factibilidad sobre SAF y los avances en el desarrollo de una hoja de ruta nacional.

16. Promover el intercambio de experiencias entre los Estados miembros de la CLAC en materia de SAF, incluyendo estudios de factibilidad, identificación de materias primas, marcos regulatorios, mecanismos de incentivo y modelos de implementación.

17. Fomentar la cooperación técnica regional orientada al aprovechamiento de materias primas sostenibles, particularmente aquellas basadas en residuos agrícolas, urbanos y otros subproductos.

18. Considerar iniciativas regionales que faciliten la implementación progresiva del SAF en América Latina, incluyendo proyectos piloto, intercambio de información técnica y articulación con organismos internacionales.

19. El Perú expresa su disposición a colaborar con los Estados miembros de la CLAC en el desarrollo de iniciativas conjuntas que permitan avanzar en la implementación del SAF en la región.