



| PERIÓDICO | PÁGINA | FECHA | SECCIÓN |
|---------------|--------|------------|-------------|
| EL FINANCIERO | 22 | 23/10/2023 | LEGISLATIVO |

PARA CUMPLIR COMPRARÁ A EU

México necesitará 349 millones de litros de combustible aéreo sostenible

ALDO MUNGUÍA
amunguia@elfinanciero.com.mx

La industria aérea nacional requerirá al menos 349 millones de litros de combustible sostenible de aviación (SAF, por sus siglas en inglés) para cumplir con los compromisos ambientales asumidos a través de diferentes acuerdos en materia de cambio climático y reducción de emisiones contaminantes a la atmósfera, esto según Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA).

La empresa paraestatal, que se encarga de suministrar combustibles aeronáuticos en el país y que tiene el monopolio del mismo, advierte que esa cantidad representa menos del 1 por ciento de la demanda actual de combustibles como la turbosina o el gasavión, que son los principales consumidos por la industria aérea en el país.

“México tiene que producir 349 millones de litros, el consumo actual es de 10 mil millones de litros, nada más vamos a producir eso, ese es el dato para cumplir con un compromiso a nivel mundial”, refirió Javier Villazón Salem, director de ASA durante el foro “Legislación Aeronáutica para la Construcción de una Política Nacional” en la Cámara de Diputados.

La aviación es responsable del 2 por ciento de las emisiones mundiales de dióxido de carbono, un dato que busca ser reducido por la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), que ha solicitado a los gobiernos dar incentivos para aumentar la producción de combustibles de aviación sostenibles (SAF) y llegar a 30 mil millones de litros en 2030.

“Para cumplir con el compromiso cero-neto de la aviación, las estimaciones actuales indican que SAF representará el 65 por ciento de la mitigación de carbono de la aviación en 2050”, estima la IATA.

Esa meta está lejos de llegar en México, pues, la producción de combustibles sostenibles de aviación ni siquiera ha empezado en el país, por lo que, para cumplir con los compromisos internacionales, el gobierno importará biocombustibles desde Estados Unidos.

Pese a ello, las aerolíneas que operan en México, al menos 18, han firmado compromisos para comenzar a usar entre el 10 y el 30 por ciento de SAF en sus vuelos, a partir del inicio de la siguiente década, esto también alineado con las metas de la IATA y de los Acuerdos de París.

La meta para 2030 es que el 5 por ciento de los combustibles usados en la aviación mexicana sean de una fuente sostenible, es decir, que hayan tenido como base alguna de las materias orgánicas certificadas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

El biocombustible se produce con materias orgánicas, como la caña de azúcar, de algunos aceites, metanos, entre otros compuestos que son refinados para obtener un combustible sostenible de aviación. Y, para ello, se requiere que la materia prima llegue a una refinería, las cuales aún son escasas en el mundo y, particularmente, en América Latina.

La inclusión de los biocombustibles no solo tiene la barrera de la producción, que apenas comienza, sino que no hay ninguna aeronave que esté realizando operaciones y que pueda usar únicamente SAF para sus vuelos. Los aviones pueden usar SAF, pero con una combinación 50-50 con los combustibles convencionales, por lo que, para las siguientes décadas, la innovación tecnológica en los motores de las aeronaves también tendrá un peso importante en la sostenibilidad de la aviación.

De acuerdo con el director de ASA, todas las aerolíneas con vuelos internacionales deberán,

hacia 2027, demostrar que están realizando operaciones con SAF y, en México, aunque no se producirá para ese entonces ningún biocombustible, es necesaria la infraestructura para el suministro y combinación de este tipo de energéticos.



“Por lo menos, en ASA ya tenemos la tecnología para cambiar el SAF, ya la tenemos, estamos desarrollando una planta, de dónde vamos a traer, va a ser de Estados Unidos, lo vamos a traer de allá, debemos desarrollar las fuentes de materias primas”, agregó Villazón.

El plan del gobierno es producir materias primas, como caña de azúcar en México, para luego enviar ese producto para ser procesado en Estados Unidos, un mecanismo que también está siendo analizado por la Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo (ALTA), que perfila a la región como uno de los posibles suministradores de materias primas para el SAF.

En México, las aerolíneas en conjunto con Airbus están impulsando soluciones de combustibles sostenibles y hay por lo menos tres proyectos que han destacado.

Uno de ellos proviene del Instituto Politécnico Nacional (IPN) de la Ciudad de México, por su propuesta para producir SAF a partir de la planta *jatropha curcas*, mientras que el Centro de Investigación Científica de Yucatán, en Mérida, ha propuesto el uso de aceite producido a partir de semillas de moringa cultivadas en México.

Este producto natural tiene un gran potencial gracias a que se podría producir ampliamente en más de 200 municipios.

En tanto, la CIATEC en León, Guanajuato, tiene una iniciativa para empezar a producir SAF a partir de residuos como el bagazo de agave.

2030

ES EL AÑO

En el que el 5 por ciento de los combustibles usados en la aviación serán de fuentes sostenibles.

2

POR CIENTO

De las emisiones mundiales de dióxido de carbono son de la industria aérea.