Coalición Panamericana de Biocombustibles Líquidos



Coalición Panamericana de Biocombustibles Líquidos



PERUCAÑA · UNEM · ACR · BIOCAP · UNALA Unión de Azucareros Latinoamericanos · CIARA · UNICA

CAMARA NACIONAL DE LAS INDUSTRIAS AZUCARERA Y ALCOHOLERA · AICA · acsoja · APALE · LAICA · MAIZAR

APROBIO · FedeBiocombustibles · APAG · ASOCIACIÓN AZUCARERA DE EL SALVADOR · U.S. GRAINS & BIOPRODUCTS COUNCIL

CENTRO AZUCARERO ARGENTINO · CÁMARA DE BIOETANOL DE MAIZ · ALUR URUGUAY · CARBIO Cámara Argentina de Biocombustibles · APAH · AZUCALPA

Secretaría Técnica y Ejecutiva

IICA

Coalición Panamericana de Biocombustibles Líquidos

Declaración 5: Mensajes sobre el rol de los biocombustibles líquidos en la descarbonización del transporte marítimo

Ciudad de Panamá, Panamá – 30 de septiembre de 2026

En el marco de la Cumbre Panamericana de Biocombustibles Líquidos, las organizaciones que integran la Coalición Panamericana de Biocombustibles Líquidos (CPBIO) destacan el enorme potencial de los biocombustibles producidos en las Américas para contribuir a la descarbonización del transporte marítimo internacional y manifiestan:

Primero: La descarbonización del transporte marítimo representa una oportunidad de enorme escala para los combustibles renovables.

El transporte marítimo mundial constituye uno de los mayores mercados de combustibles del planeta. La sustitución progresiva de combustibles fósiles por alternativas de menor intensidad de carbono requerirá volúmenes extraordinariamente elevados de nuevos combustibles. La Organización Marítima Internacional (OMI) ha señalado que los buques consumen actualmente alrededor de 350 millones de toneladas de combustible por año, dimensionando la magnitud del desafío y, al mismo tiempo, la oportunidad para desarrollar nuevas cadenas de suministro de combustibles renovables.

Segundo: El biodiésel constituye una alternativa disponible para comenzar inmediatamente la descarbonización del transporte marítimo.

Los biocombustibles líquidos derivados de aceites y grasas presentan la ventaja de poder integrarse a la infraestructura y a las cadenas de suministro existentes. En particular, las mezclas de biodiésel y otros biocombustibles con combustibles marítimos convencionales ofrecen una vía para reducir progresivamente su intensidad de carbono sin esperar una sustitución completa de la flota. La OMI ha avanzado en el reconocimiento regulatorio de estas alternativas y aprobó orientaciones para que buques convencionales de abastecimiento certificados bajo el Anexo I de MARPOL puedan transportar mezclas de hasta 30% en volumen de biocombustibles, bajo las condiciones establecidas por la regulación.

Tercero: El bioetanol abre una nueva oportunidad para la descarbonización de los buques propulsados por alcoholes.

El desarrollo de motores y buques capaces de utilizar alcoholes como combustibles abre una oportunidad adicional para el bioetanol producido en las Américas. La experiencia tecnológica desarrollada para combustibles como el metanol puede contribuir al despliegue de soluciones compatibles con alcoholes renovables, incluyendo el etanol. La OMI ya contempla al metanol y al etanol dentro de su trabajo regulatorio sobre combustibles marítimos alternativos y cuenta con directrices provisionales de seguridad para buques que utilizan alcohol metílico o etílico como combustible.

Cuarto: Las Américas parten de una posición privilegiada para abastecer esta nueva demanda.

La región cuenta con cadenas de valor de biocombustibles líquidos desarrolladas durante décadas, incluyendo producción agrícola, transformación industrial, infraestructura logística, sistemas de certificación y experiencia en el uso a gran escala de biodiésel y bioetanol.

Esta capacidad instalada constituye una ventaja estratégica: permite aprovechar tecnologías, materias primas e infraestructura ya existentes para comenzar a abastecer al sector marítimo y, simultáneamente, desarrollar nuevas rutas tecnológicas para combustibles renovables de menor intensidad de carbono.

Quinto: El futuro marco regulatorio internacional debe medir la huella de carbono sobre bases científicas, transparentes, medibles y verificables.

La transición energética del transporte marítimo requerirá comparar combustibles y tecnologías diferentes. Para ello resulta fundamental que los mecanismos utilizados para calcular su intensidad de gases de efecto invernadero se sustenten en metodologías científicas robustas y en variables que puedan ser medidas, verificadas y certificadas. Los marcos regulatorios deben reconocer las reducciones efectivamente demostrables a lo largo del ciclo de vida de los combustibles y reconocer el desempeño demostrado por cada materia prima y tecnologías, evitando barreras arbitrarias que puedan limitar soluciones capaces de contribuir a la descarbonización.

Sexto: Los sistemas de medición y certificación del transporte marítimo deben ser interoperables con los utilizados en otros sectores y formulados con bases científicas, medibles y verificables.

La aparición de nuevos sistemas de cálculo, certificación y trazabilidad de emisiones no debería generar metodologías incompatibles para una misma materia prima o combustible según su destino final y deben ser formuladas sobre una base de certidumbre científica. Resulta esencial avanzar hacia el reconocimiento mutuo y la interoperabilidad entre las metodologías utilizadas en el transporte marítimo y aquellas aplicadas en otros mercados, particularmente en la aviación y el transporte terrestre. La armonización de criterios puede reducir costos de certificación, evitar duplicaciones, facilitar el comercio internacional y permitir que una misma cadena de valor pueda abastecer eficientemente diferentes mercados de combustibles bajos en carbono.

Séptimo: El marco regulatorio debe reconocer las mejoras en el manejo agrícola y la acumulación de carbono en el suelo.

La producción sostenible de biocombustibles puede generar reducciones adicionales de emisiones mediante la adopción de mejores prácticas agrícolas que favorezcan la conservación y acumulación de carbono en los suelos. Las directrices de la OMI contemplan la posibilidad de reconocer créditos asociados a estos procesos, aunque aún resulta necesario avanzar en metodologías claras para su cuantificación y certificación. Para las Américas, donde se han desarrollado ampliamente prácticas como la siembra directa, la agricultura de conservación y otras tecnologías de manejo sostenible, resulta estratégico impulsar metodologías científicas, medibles y verificables que permitan reconocer adecuadamente estas mejoras dentro de la intensidad de carbono de los combustibles.

Octavo: Las metodologías internacionales deben reconocer valores de intensidad de carbono representativos de las condiciones productivas de las Américas.

Los valores de emisiones de ciclo de vida de los biocombustibles deben reflejar las características reales de los sistemas productivos y las cadenas de suministro de las diferentes regiones. En este sentido, resulta fundamental continuar desarrollando valores regionales de emisiones sustentados en información representativa, transparente y verificable de las cadenas de valor de las Américas, y promover su reconocimiento por parte de la OMI y de sus órganos técnicos, incluyendo GESAMP. Este reconocimiento permitirá reflejar adecuadamente el desempeño ambiental de los biocombustibles producidos en la región y evitar que valores por defecto que no representen sus condiciones productivas generen distorsiones o barreras injustificadas.

Noveno: La diplomacia ambiental y la coordinación regional de los países de las Américas serán fundamentales en la construcción del nuevo marco marítimo internacional.

La definición de las reglas globales para la descarbonización del transporte marítimo requiere una participación activa, coordinada y técnicamente sólida de los países de las Américas en el ámbito de la Organización Marítima Internacional (OMI). Fortalecer la diplomacia ambiental regional permitirá articular posiciones comunes basadas en ciencia, neutralidad tecnológica y de materias primas, reconocimiento de las reducciones de emisiones efectivamente demostrables y consideración de las realidades productivas de la región. Una mayor coordinación entre los países contribuirá a que el futuro marco internacional genere señales claras para la inversión, preserve condiciones equitativas para el comercio y permita aprovechar plenamente el potencial de los biocombustibles sostenibles producidos en las Américas.

Décimo: La descarbonización marítima constituye una oportunidad estratégica para la agricultura y la agroindustria de las Américas.

La demanda de grandes volúmenes de combustibles renovables puede convertirse en un nuevo motor de desarrollo para el sector agrícola regional. Aceites vegetales, grasas, azúcares, almidones, residuos y biomasa podrán integrarse a nuevas cadenas de valor destinadas al transporte marítimo. Esto permitirá agregar valor a la producción primaria, movilizar inversiones, generar empleo, desarrollar infraestructura y ampliar mercados para la agricultura, al tiempo que se contribuye a los objetivos internacionales de reducción de emisiones. Las Américas cuentan con recursos agrícolas, capacidad industrial, tecnología y experiencia productiva para desempeñar un papel central en este proceso. La descarbonización del transporte marítimo debe ser entendida no solamente como un desafío ambiental, sino también como una oportunidad para el desarrollo de una nueva bioeconomía vinculada a la agricultura y a los biocombustibles.