



***Cadena de Producción Sustentable
de Bioqueroseno
en la América Latina y el Caribe
vinculada a los Territorios Rurales***



**2012 AÑO INTERNACIONAL DE LA
ENERGÍA SOSTENIBLE
PARA TODOS**

En blanco

***Cadena de Producción Sustentable
de Bioqueroseno
en la América Latina y el Caribe
vinculada a los Territorios Rurales***

Elaborado por
Markus Ascher
Consultor IICA / OLADE / FAO

En blanco

Presentación

El Instituto Interamericano de Cooperación para la Agricultura (IICA) junto a la Organización Latinoamericana y del Caribe de Energía, a través del Proyecto de Acceso a la Energía Sostenible para la Región de América Latina y el Caribe (OLADE – CIDA), la Oficina Regional de la FAO para América Latina y el Caribe, y el Banco Interamericano de Desarrollo, han considerado ampliar las discusiones alrededor del tema bioqueroseno. Por lo tanto, en el marco del VI Seminario Latinoamericano y del Caribe de Biocombustibles, en Cuernavaca, Morelos, México, los días 21, 22 y 23 de agosto de 2012, se ha programado la realización de un panel para analizar la pertinencia de brindar una opción de desarrollo en torno al bioqueroseno, a sus socios estratégicos y sobre todo a las poblaciones de los territorios rurales.

La presente publicación constituye una contribución para visualizar un modelo conceptual por medio del cual, los segmentos de población urgidos de acceso a oportunidades de desarrollo, sustentabilidad e inclusión social en los territorios rurales de América Latina y el Caribe, se beneficiarían con una o varias soluciones de innovación en la cadena de valor de bioqueroseno.

Para arribar a este modelo se inicia con un detalle de los aspectos generales y de los escenarios actuales del bioqueroseno para la aviación comercial, seguido de un análisis conceptual de competitividad, sustentabilidad y vinculación de la cadena de valor de bioqueroseno en los territorios rurales. Finaliza con una sección de conclusiones desde el enfoque de las oportunidades y desafíos para los eslabones de dicha cadena de valor.

Se espera que el escenario sea propicio para el lanzamiento de una iniciativa en procura de la consolidación de una plataforma intensiva de conocimiento para la innovación agrícola y la sustentabilidad en la cadena de valor de biodiesel y biokeroseno, ante la comunidad de los principales actores del desarrollo tecnológico, promoción, utilización y mercado de los biocombustibles en América Latina y el Caribe, por cuanto el evento regional de biocombustibles congrega representantes de entidades que realizan investigación de tecnologías avanzadas además de entidades que apoyan el desarrollo agrícola rural, empresas de negocios y autoridades de los sectores energético, agrícola, industrial, ambiental, comercial y educativo de la Región y de Organismos Internacionales de Cooperación Técnica.

Esta publicación constituye el punto de partida y queda abierto el debate para promover la creación de capacidad técnica para la vinculación sustentable de la producción primaria en los territorios rurales con los segmentos de uso final de biodiesel y biokeroseno.

En blanco

Índice

	Página
Índice	vii
Lista de Tablas	ix
Lista de Figuras	ix
Lista de cuadros	x
Acrónimos y Definiciones	xi
1. Introducción	1
2. Estado de situación del bioqueroseno en el mundo	3
2.1. Bioqueroseno – Definición y Histórico	7
2.2. Escenario internacional de bioqueroseno para la aviación global comercial	10
2.2.1. Marco regulador político e financiero: Comercio de derechos de emisión de CO ₂	10
2.2.1.1. International Civil Aviation Organization (ICAO)	10
2.2.1.2. Unión Europea: Aspectos más relevantes de las Directivas 2008/101/CE y 2009/29/CE	12
2.2.1.3. BID: Iniciativa regional de apoyo a Biocombustibles Sostenibles para Aviación en América Latina y el Caribe	15
2.2.2. Iniciativas multi stakeholder con participación predominante del sector empresarial de aviación	17
2.2.2.1. Iniciativas y compromisos a nivel internacional o regional	17
2.2.2.2. Compromisos e iniciativas a nivel nacional (algunos ejemplos): Brasil – Canadá - Estados Unidos – México – España – Alemania	23
3. Sección <i>downstream</i>: Uso (aplicación) del bioqueroseno y sus método de fabricación	30
3.1. Experiencias con vuelos experimentales e análisis de las mezclas utilizadas para su uso en la aviación	31
3.2. Estado de situación de la rutas tecnológicas para la producción de bioqueroseno	34
3.2.1. Rutas tecnológicas	34
3.2.2. Aplicabilidad e requisitos técnicos de los combustibles alternativos sintéticos aplicados en la aviación Rutas tecnológicas	39

	42
3.3. Demanda y consideraciones económicas	45
3.4. Lecciones aprendidas del uso energético de la mezcla, impactos sobre el medio ambiente y perspectivas de competitividad	
4. Sección <i>upstream</i>: Producción de materia prima y competitividad y sustentabilidad en la cadena de valor de bioqueroseno	52
4.1. Sustentabilidad de las materias primas para la obtención de bioqueroseno	52
4.1.1. Aceites vegetales	55
4.1.1.1. Jatropha	55
4.1.1.2. Camelina	60
4.1.1.3. Otros	62
4.1.2. Celulosa, Hemicelulosa y Lignocelulosa	67
4.1.3. Algas	70
4.2. Certificación (sección <i>upstream</i>)	71
4.3. Demanda y consideraciones económicas – sección <i>upstream</i>	75
4.4. Cuestiones ambientales: Disponibilidad de tierra y cambio directo o indirecto en el uso de la tierra	79
5. Vinculación a la cadena de valor de bioqueroseno	84
5.1. El concepto del Desarrollo Territorial Rural	84
5.2. Biocombustibles y Desarrollo Rural: Oportunidades y Riesgos	87
5.3. Caracterización de un modelo de vinculación	90
5.4. Gestión de conocimiento: Curva de aprendizaje para la adopción del conocimiento técnico científico aplicado, capital humano y ruta para la gestión del conocimiento	95
5.4.1. Curva de aprendizaje para la adopción del conocimiento técnico científico aplicado y lecciones aprendidas	95
5.4.2. Fortalecimiento de capacidades, capital social y capital humano	98
5.4.3. Mapa de ruta para la gestión del conocimiento intensivo	100
6. Conclusiones: Oportunidades y desafíos:	103
6.1. Oportunidades, desafíos tecnológicos e impactos	103
6.2. Desarrollo de Bioqueroseno - Líneas Prioritarias de Acción	111
7. Bibliografía	114

Lista de Tablas

	Página
Tabla 2.1: Tendencias globales de inversiones nuevas en energías renovables (mil millones de dólares)	6
Tabla 3.1: Tabla compendiada de vuelos de prueba y comerciales significativos entre 2008 y 2012	32/33
Tabla 3.2: Propuesta para la introducción de mezclas mandatarias en la UE	44
Tabla 3.3: Combustibles obtenidos a partir de diferentes fuentes y distintos procesados y la reducción final en las emisiones de gases efecto invernadero	49
Tabla 4.1: Compilación de iniciativas y estándares de certificación de sostenibilidad de bioenergía	72

Lista de Figuras

	Página
Figura 2.1: Participación del Sector de Aviación en el las emisiones CO ² de transporte	3
Figura 2.2: Iniciativa Español de Producción y Consumo de Bioqueroseno para Aviación	28
Figura 3.1: Intersecciones entre Combustibles de Aviación, Bioenergía y Combustibles Sintéticos Alternativos	35
Figura 3.2: Rutas tecnológicas para la producción de combustibles alternativos	37
Figura 3.3: Procesos termoquímicos para producción de biocombustibles	38
Figura 3.4: Aumento del consumo mundial de combustible de aviación entre 1998 y 2008 en 1000 barriles/día	42
Figura 3.5: Grado de alcance de los objetivos de reducción bajo escenarios diferentes de adopción	45
Figura 3.6: Ciclo de vida de los biocombustibles de aviación (simplificado)	46
Figura 3.7: Emisiones de CO ₂ a lo largo de la cadena de los biocombustibles de aviación	47
Figura 3.8: Emisiones de GEI en las secciones upstream y downstream de la cadena y en la utilización (combustión) del bioqueroseno	48
Figura 3.9: Emisiones de CO ₂ de combustibles alternativos relativos al keroseno obtenido del petróleo	48
Figura 3.10: Potencial de diferentes biocombustibles para la reducción de emisiones de partículas finas de materia	50

Figura 3.11a:	Emisiones de GEI de biocombustibles líquidos para el transporte incluyendo las emisiones provocadas pelo cambio en el uso de la tierra	51
Figura 3.11b:	Emisiones de GEI de biocombustibles líquidos para el transporte excluyendo las emisiones provocadas pelo cambio en el uso de la tierra	51
Figura 4.1:	Ciclo de cultivación de la Jatropha (sección upstream)	55
Figura 4.2:	Indicación de las condiciones climáticas más favorables para el crecimiento de la Jatropha (30°N, 35 °S) y la Palma de Aceite (4°N, 8 °S).	57
Figura 4.3:	Utilización de la Jatropha	59
Figura 4.4:	Evolución temporal del consumo de los diferentes tipos de biogásóleos	68
Figura 4.5:	Brecha de competitividad del oleo crudo de Jatropha ALC	78
Figura 4.6:	Incidencia de la demanda de área agrícola de los biocombustibles sobre el área agrícola total de expansión en ALC	80
Figura 4.7:	El abanico de usos de la tierra como base del desarrollo del biocombustible	81
Figura 5.1	Posibilidades de intervención gubernamental en diferentes puntos de la cadena de suministro de los biocombustibles	91
Figura 5.2:	Enfoques posibles de la ejecución de las políticas relativas al desarrollo sostenible del biocombustible	96
Figura 6.1	Análisis de ciclo de vida, herramienta principal para evaluar la viabilidad	104

Lista de cuadros

	Página	
Cuadro 2.1:	Beneficios y preocupaciones de los biocombustibles.	5
Cuadro 2.2:	Resumen de la Resolución A37-17/2 de la (OACI).	11
Cuadro 2.3:	Plan de Acción Estratégico de la IATA	18
Cuadro 2.4:	ATAG – Compromiso de Acción	22
Cuadro 3.1:	Especificaciones operacionales y técnicas para los combustibles de aviación (OBSA, 2008)	40
Cuadro 4.1:	Fuentes más investigadas de materia prima para la producción de Bioqueroseno	54
Cuadro 4.2:	Algunos parámetros técnicos de la Jatropha	58
Cuadro 4.3:	Ficha técnica Camelina	61
Cuadro 4.4:	Doce Principios y Criterios forman el núcleo de la Norma RSB	75
Cuadro 4.5:	Región América Latina y el Caribe: Demanda prospectiva del área agrícola en el período 2010 – 2030 (millones de hectáreas)	80
Cuadro 5.1:	Criterios de éxito para la vinculación de los territorios rurales con los beneficios derivados de la agregación de valor en la cadena de	94/95

	bioqueroseno	
Cuadro 5.2:	Lecciones aprendidas: Factores claves a analizarse para decidir las políticas públicas al respecto de los biocombustibles / bioqueroseno.	97/98
Cuadro 5.3:	El papel de los diferentes sectores en la producción de biodiesel e bioqueroseno a partir de <i>Jatropha curcas</i>	100-102
Cuadro 6.1:	Criterios de competitividad y de sustentabilidad del eslabón agrícola en la cadena de valor de bioqueroseno	107

Acrónimos y Definiciones

ABFA	<i>Advanced Biofuels Association</i> (Asociación de Biocombustibles Avanzados) Involucrar a los legisladores federales y estatales para garantizar la neutralidad tecnológica y de materias primas y la sostenibilidad, así como crédito fiscal y la paridad de incentivos entre primera y segunda generación de biocombustibles de generación de iniciativas.
ACI	<i>Airport Council Internacional</i>
ALTA	Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo: Entidad de derecho privado sin fines de lucro integrada por líneas aéreas de América Latina y el Caribe, cuyo objetivo es congregarse y coordinar los esfuerzos de sus miembros para facilitar el desarrollo del transporte aéreo en América Latina y fortalecer los canales de colaboración y comunicación para el beneficio mutuo de la industria y sus usuarios.
ANAC	<i>Agência Nacional de Aviação Civil</i> - Brasil
ASA	Aeropuertos y Servicios Auxiliares; México.
ASTM D1655	Especificación estándar para combustible de turbina de aviación (<i>Standard Specification for Aviation Turbine Fuels</i>)
ASTM D7566	Especificación estándar para combustible de turbina de aviación que contienen hidrocarburos sintetizados (<i>Standard Specification for Aviation Turbine Fuels Containing Synthesized Hydrocarbons</i>)
ASTM International:	Originalmente conocida como la Sociedad Americana para Pruebas y Materiales (<i>American Society for Testing and Materials</i>). Una organización de desarrollo de normas voluntarias. Las especificaciones de ASTM International se utilizan para la certificación de combustible para aviones.
ATAG	<i>Air Transport Action Group</i> ,
BID	Banco Interamericano de Desarrollo (<i>IDB – Inter-American Development Bank</i>)
BOE	<i>Barrel of Oil Equivalent</i> (barril de petróleo equivalente)
BTL	<i>Biomass to Liquid</i> (Biomasa a líquido) es el proceso para producir biocombustibles líquidos a partir de biomasa, por lo general se refiere a la gasificación y síntesis Fischer-Tropsch (FT).
CAAFI	<i>Commercial Aviation Alternative Fuels Initiative</i> : Iniciativa de Combustibles Alternativos para Aviación Comercial. Una coalición de compañías aéreas, fabricantes de aeronaves y motores, productores de energía, instituciones de investigación y otros. En conjunto, estos actores están liderando el desarrollo e implementación de combustibles de aviación alternativos para la aviación comercial.
CANSO	<i>Civil Air Navigation Services Organisation</i>
COE	" <i>Crude Oil Equivalent</i> " (petróleo crudo equivalente)

CDS	Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible - también conocida como Río +20 (<i>United Nations Conference on Sustainable Development</i> - UNCSO)
CTL	<i>Coal to Liquid</i>
Drop-in	Combustibles de sustitución directa e inmediata, combustibles alternativos que puedan completar o sustituir directamente los combustibles de aviación derivados del petróleo: La entidad oficial que define los estándares del combustible de uso en la aviación comercial es la → ASTM. Cualquier combustible alternativo que cumpla con esas especificaciones sería lo que en inglés se denomina <i>drop-in</i> . Podría ser usado sin realizar modificaciones en las aeronaves y con plenas garantías para la seguridad. Los combustibles alternativos que no cumplan estas especificaciones requerirán un mayor tiempo antes de poder ser utilizados por la aviación comercial, dependiendo de certificaciones de las entidades oficiales, y la capacidad de implementar cambios en los motores y en las aeronaves.
EIA	<i>Energy Information Administration</i> (Administración de Información Energética) de los EE.UU. Departamento de Energía de la Administración de Información de Energía, ofrece un análisis oficial de la energía, información y estadísticas.
EIBI	<i>European Industrial Bioenergy Initiative</i>
ETAG	<i>European Technology Assessment Group</i>
ETS	<i>EU Emission Trading Scheme</i> (Sistema de comercio de emisiones de la UE)
EBTP	<i>European Biofuels Technology Platform</i>
FAME	Éster metílico de ácidos grasos; inglés: <i>Fatty acid methyl ester</i>
FEM	Foro Económico Mundial (<i>World Economic Forum</i> – WEF)
FT	Fischer-Tropsch: Es una reacción química catalizada en la cual se convierte gas de síntesis, una mezcla de monóxido de carbono e hidrógeno, en hidrocarburos líquidos de diversas formas. Nombrado segundo investigadores alemanes Franz Fischer y Hans Tropsch.
GEI	Gases de Efecto Invernadero: Los principales gases de efecto invernadero que entran en la atmósfera debido a actividades humanas son el dióxido de carbono, metano, óxido nitroso y gases fluorados.
GFAAF	<i>Global Framework for Aviation Alternative Fuels</i>
HEFA	<i>Hydroprocessed Esters and Fatty Acids</i>
HRJ	<i>Hydrotreated Renewable Jet fuel</i> (Biocombustible hidrogenizado para la aviación).
IATA	<i>International Air Transport Association</i> : Grupo empresarial que opera como vehículo de cooperación entre las aerolíneas en la promoción de servicios de transporte aéreo seguro, confiable, seguro y económico - para el beneficio de los consumidores.
ICAO/OACI	<i>International Civil Aviation Organization</i> / Organización de Aviación Civil Internacional: Una organización de las Naciones Unidas responsable de la regulación cooperativa de la aviación civil internacional.
ICCAIA	<i>International Coordinating Council of Aerospace Industries Associations</i>
I&D	Investigación e Desarrollo
IEA/AIE	<i>International Energy Agency</i> / Agencia Internacional de Energía: Organización intergubernamental que actúe como asesor de política energética a 28 países miembros en sus esfuerzos para asegurar la energía confiable, económica y limpia para sus ciudadanos. Fundada durante la crisis del petróleo de 1973-74, el papel inicial de la AIE era coordinar las medidas en situaciones de emergencia de abastecimiento de petróleo. Como los mercados de energía han cambiado, su mandato se ha ampliado para incorporar la seguridad energética, el desarrollo económico y la protección del medio ambiente.
iLUC	<i>Indirect Land Use Change</i> (cambios indirectos en el uso de la tierra)
IPCC	<i>Intergovernmental Panel on Climate Change</i> (Grupo Intergubernamental de Expertos en Cambio Climático): El principal organismo para la evaluación del cambio climático, establecido por el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) y la

	Organización Meteorológica Mundial (OMM) para proveer al mundo con una clara visión científica sobre el estado actual del cambio climático y su potencial ambiental y socio-consecuencias-económico.
LCA	<i>Life cycle analyses</i> / Análisis del ciclo de vida (ACV) revisa e analiza el panorama completo de cómo un combustible está producido y utilizado. En el caso de los biocombustibles se refiere en general al análisis de la suma de emisiones de gases de invernadero o emisiones de CO ₂ desde la iniciación de la producción de materia prima hasta la combustión del combustible en un vehículo o aeronave.
OACI	véase ICAO
PNUMA	Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente
PPP	<i>Public Private Partnership</i>
RCE, URE	RCE: Reducción Certificada de las Emisiones. URE: Unidad de reducción de Emisiones. Instrumentos del mecanismo de Kioto.
SAFUG	<i>Sustainable Aviation Fuel Users Group</i>
SUSTAF	<i>Sustainable Alternative Fuels</i>
SWAFEA	<i>Sustainable Way for Alternative Fuel and Energy in Aviation</i> (Camino sustentable de Combustible Alternativo y Energía en la aviación). Una iniciativa para fomentar el desarrollo de combustibles alternativos para la aviación fundada por la Comisión Europea.
UNCSD	<i>United Nations Conference on Sustainable Development</i> , Rio+20 → CDS
UNFCCC	Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático

CAPITULO

1.

Introducción

El desafío para la vinculación sustentable de los territorios rurales con los beneficios derivados de la agregación de valor en la cadena de bioqueroseno en ALC, ha motivado al Instituto Interamericano de Cooperación para la Agricultura (IICA), a liderar junto a la Oficina Regional de la FAO para América Latina y el Caribe, la Organización Latinoamericana y del Caribe de Energía (OLADE) y al Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la elaboración conjunta de un documento de trabajo que coadyuve con la articulación de los eslabones de la cadena de valor del bioqueroseno para el desarrollo sostenible y la mitigación de los gases de efecto invernadero, y su correspondiente vinculación a los territorios rurales.

El esfuerzo entre las instituciones mencionadas está dirigido hacia la identificación de los factores que condicionarían el proceso de adopción del bioqueroseno como motor de desarrollo.

Se pretende la visualización de un modelo conceptual mediante el cual se abriría una ruta de gestión del conocimiento intensivo en la caracterización de las condiciones necesarias de los territorios rurales para la vinculación sustentable a la cadena de valor de bioqueroseno, en lo que concierne a aspectos tales como:

- ✓ El capital humano y características endógenas de los territorios rurales.
- ✓ El planteamiento de políticas de desarrollo con objetivos de cohesión social y territorial.
- ✓ El aprovechamiento racional de los sistemas ecológicos en conformidad con sus capacidades de uso.
- ✓ Los modelos de producción y tipos de cultivos de la agricultura familiar que son promovidos.
- ✓ Los arreglos internos de organización agrícola para el alcance de economías de escala.
- ✓ La curva de aprendizaje para la adopción del conocimiento técnico científico aplicado

Dicho modelo debe ser congruente con uno de los compromisos asumido por los Ministros y los Secretarios de Agricultura de las Américas, durante la celebración de la Junta Interamericana de Agricultura, en octubre de 2011, en el cual se establece: Estimular innovaciones en diferentes tipos de energía que contribuyan a diversificar la matriz energética y a reducir el impacto ambiental negativo.

Asimismo, tiene anclaje en la coordinación de política internacional emitida en la Reunión de Ministros de Agricultura del G20, de junio de 2011, mediante el Plan de Acción en Volatilidad de los Precios de los Alimentos y Agricultura, en París, en donde se establece:

41. Seguiremos hacia la dirección de los retos y oportunidades que plantean a los biocombustibles, tomando en cuenta las necesidades de la seguridad alimentaria mundial, la energía y el desarrollo sostenible. ... También reconocemos la importancia de la investigación y el desarrollo de biocombustibles, incluyendo los producidos a través de nuevos procesos o nuevas materias primas, no alimenticias y otros materiales vegetales energéticamente eficientes.

En Junio de 2012, una de las Recomendaciones de los Grupos de Trabajo para el Crecimiento Verde del B20: Acciones concretas para Los Cabos, México, establecía que:

Nosotros invitamos a los ministros de desarrollo y finanzas y a las instituciones financieras internacionales para participar en el Club de Crecimiento Verde B20 para hacer crecer las estructuras de financiamiento públicas y privadas para el crecimiento verde y la energía sustentable de las Naciones Unidas para todas las inversiones.

Se insta muy enfáticamente a la comunidad de lectores de este documento, a un llamado a la acción y colaboración hacia un programa único de la economía verde, manteniendo abierta la ruta de gestión del conocimiento a partir de este planteamiento, aportando información sobre las experiencias desarrolladas en la producción de materia prima para la obtención de “bioqueroseno”, las asociaciones productivas creadas para satisfacer la demanda, las principales materias primas utilizadas, las pruebas de sustentabilidades de vuelos comerciales, las lecciones aprendidas en el uso comercial, entre otros temas de interés.

CAPITULO

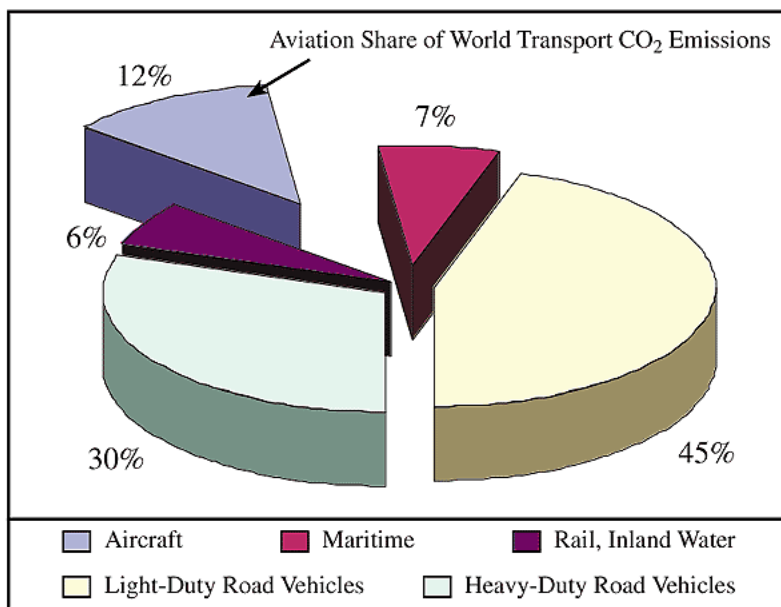
2.

Estado de situación del bioqueroseno en el mundo

La aviación es responsable del 2% del total mundial de emisiones de dióxido de carbono (CO²) resultantes de la combustión de carburantes fósiles, según un análisis del Grupo Intergubernamental de Expertos en Cambio Climático (IPCC) de las Naciones Unidas (IPCC, 2011). Aplicando cálculos e escenarios diferentes, esta proporción podría alcanzar el 3% hasta el 4.0 – 4.7% en 2050. El transporte en general es responsable del 23% del total mundial de emisiones de gases de efecto invernadero, tras la generación energética y el uso de la tierra, y la aviación por su vez del 12% (Figura 2.1) del total de emisiones de CO² de todos las modalidades de transporte (Anexo 7 del informe Stern, 2006¹; IPCC 2011).

En 1997, dentro de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (UNFCCC), más de 160 países se comprometieron a reducir las emisiones de los Gases de Efecto Invernadero (GEI), formalizando dicho compromiso a través del Protocolo de Kioto. El Protocolo de Kioto obliga a los países a adoptar las medidas necesarias para que las emisiones de gases de efecto invernadero no crezcan en más de un 15% en el horizonte del 2008-2012, respecto a los niveles registrados en 1990. Las emisiones

Figura 2.1 Participación del Sector de Aviación en el las emisiones CO² de transporte



Fuente: IPCC, 1999

¹ El Informe Stern sobre la economía del cambio climático (Stern Review on the Economics of Climate Change) es un informe sobre el impacto del cambio climático y el calentamiento global sobre la economía mundial. Redactado por el economista Sir Nicholas Stern por encargo del gobierno del Reino Unido fue publicado el 30 de octubre de 2006, con 700 páginas de extensión, el informe supone un hito histórico al ser el primer informe encargado por un gobierno a un economista en lugar de a un climatólogo. http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/+http://www.hm-treasury.gov.uk/independent_reviews/stern_review_economics_climate_change/stern_review_report.cfm

de gases de efecto invernadero procedentes de la aviación civil internacional quedan excluidas de los compromisos del Protocolo de Kioto. No están excluidas las emisiones procedentes de vuelos domésticos dentro de un mismo país.

En consecuencia, uno de los temas fundamentales abordado en el *V Encuentro sobre Aviación y Ambiente 2010*² fue el rango de posibilidades de aplicación de los biocombustibles en los aviones, como una de las grandes posibilidades de mejora de las condiciones de sostenibilidad del sector.

Las investigaciones que se están llevando a cabo, y que avanzan a pasos agigantados, indican que la siguiente generación de biocombustibles podría constituir una alternativa viable para la aviación. El sector confía en que las investigaciones lograrán desarrollar carburantes susceptibles de ser producidos en masa con bajos costes, alto rendimiento y un mínimo impacto medioambiental. El sector de la aviación se ha comprometido a estudiar el uso de biocombustibles que no compitan con la producción de alimentos, un obstáculo importante con el que han chocado otros sectores (ATAG, 2012). Actualmente las pruebas realizadas con estos combustibles están muy avanzadas y ya se han realizado vuelos con carburante proveniente de *Jatropha*, *Camelina* y otras fuentes oleaginosas. El gran desafío consiste en cómo aplicar el uso de los biocombustibles en la industria aérea a corto plazo y a gran escala (IATA, 2011a, IATA, 2011b, Rios Galvan, 2010).

Por tanto, es necesario valorar si esta nueva generación de combustibles biológicos podría sustituir en alguna proporción significativa a los carburantes convencionales (CE, 2005; Tribunal de Justicia de la Unión Europea, 2011; Zelt, 2011).³ Los compromisos asumidos e iniciativas realizadas por el sector de aviación ofrecen una oportunidad grande de desarrollo y de mercado para los productores agrícolas, pero al mismo tiempo están desafiando el sector agrícola con respecto a su capacidad de reaccionar y cumplir con las exigencias referente a cantidades, cualidades y los criterios de sostenibilidad en toda la cadena de valor.

Se deberá visualizar los segmentos de población urgidos de acceso a oportunidades de desarrollo, sustentabilidad e inclusión social en los territorios rurales de América Latina y el Caribe, (ALC) que se beneficiarían con una o varias soluciones de innovación en la cadena de valor de bioqueroseno. Tratándose de un biocombustible, los actores a lo largo de la cadena de valor del Bioqueroseno, de igual forma deberían participar activamente en la discusión actual sobre posibilidades y oportunidades ofrecidas por la producción de biocarburantes por un lado, y desafíos, riesgos y amenazas por el otro lado. Se debe invertir en investigación y desarrollo para mejorar la eficiencia en todas las etapas de la cadena de valor y buscar respuestas con respecto a las preocupaciones principales (Cuadro 2.1).

Los sistemas de producción de biocombustibles son de extrema complejidad. En ellos influyen múltiples factores interconectados, como los mercados domésticos y mundiales, el impacto sobre posible cambio climático, asuntos geopolíticos y decisiones sobre políticas públicas vinculadas al tema. Además, ante los altos niveles de dinamismo e incertidumbre propios del surgimiento de una nueva actividad, sus conflictos, tensiones y riesgos latentes, se destaca el dilema “alimentos vs energía” y las potenciales externalidades negativas sobre el medio ambiente

² The 5th Aviation & Environment Summit 2010 <http://www.enviro.aero/blog/2010/09/the-5th-aviation-environment-s.html>

³ La aplicación del régimen de comercio de derechos de emisión a la aviación no viola los principios del Derecho consuetudinario internacional controvertido ni infringe el Acuerdo de «Cielos Abiertos». Tribunal de Justicia de la Unión Europea. COMUNICADO DE PRENSA nº 139/11. Luxemburgo, 21 de diciembre de 2011. Prensa e Información. Sentencia en el asunto C-366/10. Disponible en: http://www.obsa.org/Lists/Noticias/Attachments/4389/Sentencia_regimen_comercio_emisiones_ES.pdf

y la biodiversidad que podrían ser generadas por una expansión descoordinada del sector a nivel mundial.

El debate sobre el aumento del uso de los biocombustibles en la aviación debe tener en cuenta los aspectos técnicos, comerciales, ambientales y sociales. Sin embargo, estos deben ser sopesados contra la falta de alternativas a los combustibles fósiles para su uso en la aviación: es decir, si los biocombustibles no se puede utilizar, ¿cómo se podría suplir a los aviones en el futuro, y cómo la sociedad enfrentaría las graves consecuencias económicas y prácticas de una drástica reducción en el transporte aéreo del futuro?

Más allá de una nueva opción de actividad agrícola, el surgimiento y configuración de la cadena mundial de agroenergía y biocombustibles constituye la posibilidad de protagonizar un nuevo paradigma con múltiples oportunidades y desafíos. Para los países de ALC, tanto los actuales productores como los potenciales, el desarrollo de la agroenergía y de los biocombustibles representa oportunidades en términos económicos, ambientales, sociales y estratégicos.

Cuadro 2.1: Beneficios y preocupaciones de los biocombustibles.

Beneficios de biocombustibles	Preocupaciones de biocombustibles
<ul style="list-style-type: none"> • Aliviar estrés en la demanda mundial de petróleo • Reducir emisiones de GEI • Fomentar el desarrollo económico • Promover la productividad agrícola • Tener diálogos científicos • Facilitar y compartir mejores prácticas • Usar energía renovable, sostenible 	<ul style="list-style-type: none"> • Cuestiones: <ul style="list-style-type: none"> – Agrícolas – Técnicas <ul style="list-style-type: none"> • Conversión y tratamiento • Distribución y almacenamiento • Presencia de hongos • Rendimiento & emisiones – Económicas – Ambientales – Sociedad <ul style="list-style-type: none"> • La seguridad alimentaria
	<p><i>Cada preocupación puede ser aliviada por ciertas prácticas, pero todavía no existe un "biocombustible perfecto"</i></p> <p><i>Aquí es dónde la ciencia y la tecnología están siendo desafiados.</i></p>

Durante el año 2011, la inversión mundial en energías renovables superó por primera vez a la de las fósiles. Los datos del informe encomendado pelo PNUMA "Global Trends in Renewable Energy Investment 2012" (PNUMA, 2012) en su quinta edición, detallan que en total fueron más de 257 mil millones de dólares (mdd) destinados al desarrollo de energía solar, eólica y biomasa, significando un aumento de un 17% de 2010 para 2011. Con tasas de crecimiento anual de dos dígitos, excepto en el año 2008, el sector sextuplicó el valor de las inversiones desde 2004 y todavía las duplicó en relación con el año 2007, el año antes de la crisis.

Lo anterior, se debe principalmente al liderazgo de países en vías de desarrollo, donde destacan los 52.2 mil mdd invertidos por China, 12,3 mil mdd de la India – un aumento recordé en comparación con el año anterior - y 7,5 mil mdd de Brasil (+8%). Los Estados Unidos, 50,8 mil

mdd (+51%!) quedaron poco atrás de la China, en cuanto las inversiones en Europa aumentaron en un 10% para 101,0 mil mdd (tabla 2.1).

Sudamérica no ha estado exento de estos avances, ya que junto a los países centrales del continente, se reportó un incremento de 39% de sus inversiones de 2009 para 2010. (AltoNivel, 2012). Países como Argentina, Brasil, Chile, Colombia y México han centrado sus investigaciones en la búsqueda de nuevos sistemas para la recuperación de aguas, la eficiencia energética y, en general, la reutilización de los recursos.

Tabla 2.1: Tendencias globales de inversiones nuevas en energías renovables (mil millones de dólares)

Categoría	Inversiones nuevas en mil millones de dólares								Crecimiento relativo	
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2010-11	2004-11
Inversiones nuevas en energías renovables por región:										
a. Estados Unidos	7.4	11.2	27.2	28.5	37.7	22.5	32.5	50.8	57%	32%
b. Brasil	0.4	1.9	4.3	9.3	12.7	7.3	6.9	7.5	8%	51%
c. Las Américas (excl. EEUU & Brasil)	1.3	3.3	3.3	4.7	5.4	6.4	11.0	7.0	-36%	27%
d. Europa	18.6	27.7	37.4	57.8	67.1	67.9	92.3	101.0	10%	27%
e. Medio Este & África	0.3	0.4	1.6	1.9	3.7	3.1	6.7	5.5	-18%	50%
f. China	2.2	5.4	10.0	14.9	24.3	37.4	44.5	52.2	17%	57%
g India	2.0	2.9	4.7	5.6	4.7	4.2	7.6	12.3	62%	29%
h. Asia e Oceanía (excl. China & India)	7.2	8.0	8.0	10.1	11.0	12.1	18.4	21.1	15%	17%
Total	39.5	60.8	96.5	132.8	166.6	160.9	219.8	257.5	17%	31%
Inversiones nuevas en energías renovables por sector										
1 Eólica	13.3	22.9	32.0	51.1	67.7	74.6	95.5	83.8	12%	30%
2 Solar	13.8	16.4	19.5	37.7	57.4	58.0	96.9	147.4	52%	40%
3 Biocombustibles	3.5	8.2	26.6	24.5	19.2	9.1	8.5	6.8	-20%	10%
4 Biomasa & w-t-e -	6.1	7.8	10.8	11.8	13.6	12.2	12.0	10.6	12%	8%
5 Pequ. Hidroeléctricas	1.4	4.4	5.4	5.5	6.6	4.7	3.6	5.8	59%	22%
6 Geotérmico	1.4	1.0	1.4	1.4	1.9	2.0	3.1	2.9	-5%	12%
7 Marine	0.0	0.0	0.9	0.7	0.2	0.3	0.3	0.2	-5%	30%
Total	39.5	60.8	96.5	132.8	166.6	160.9	219.8	257.5	17%	31%

Fuente: Adaptado de: PNUMA, 2012: Global Trends in Renewable Energy Investment 2012

Desglosado por sectores, el auge de inversiones nuevas en el sector de biocombustibles ha sido en los años 2006, 2007, 2008 debido a los grandes programas nacionales de biocombustibles en algunos países de mayor porte y los esfuerzos concentrados de instalar las biorefinerías de producción. Una vez instaladas las capacidades de producción y refinación para los biocombustibles (predominantemente bioetanol y biodiesel), la necesidad para inversiones nuevas obviamente se comprime. Lo que se mantiene es la demanda por inversiones en Investigación y Desarrollo (I&D) para ambas secciones *upstream and downstream* de la cadena de valor de los biocombustibles y la necesidad de fomento de la producción de la materia prima (sección *upstream*) (IICA, 2010b).

2.1. Bioqueroseno – Definición y Histórico

El término "biocombustibles" hace referencia a una amplia gama de combustibles elaborados a partir de prácticamente cualquier forma de materia orgánica reciente, a diferencia de los combustibles fósiles, que están hechos de materia orgánica que data de hace millones de años. Los biocombustibles pueden clasificarse por tipos (bioetanol, biodiésel, biogás) y por su procedencia (caña de azúcar, maíz, trigo, colza, productos de desecho agrícolas, algas).

Los combustibles para aviación deben ser carburantes de alto rendimiento capaces de funcionar sin riesgos en un amplio espectro de condiciones. Por añadidura, las nuevas generaciones de biocombustibles deben ser sustitutos directos del queroseno convencional (Jet A), ya que de otro modo los fabricantes de aeronaves se verían obligados a rediseñar los motores y las compañías aéreas y los aeropuertos se verían obligados a desarrollar nuevas infraestructuras para el suministro de carburante, lo que retrasaría significativamente la introducción de los biocombustibles. En la actualidad, el sector está comprometido con el desarrollo de biocombustibles de origen sostenible que resulten compatibles con el queroseno Jet A-1; es decir, biocombustibles que puedan mezclarse con los combustibles fósiles convencionales hasta que sea posible producirlos en cantidad suficiente para que sustituyan por completo a estos últimos (ATAG, 2012).

Bioqueroseno es la denominación genérica para un combustible obtenido a partir de fuentes renovables que pueda ser utilizado en los motores de aviación bien como único componente o, lo que será más habitual, en mezclas con el queroseno convencional (Andrés Sánchez, 2012). En contra de lo que se publica con frecuencia, el biodiesel, a causa de solidificar a baja temperatura, no es adecuado para utilizarse en aviación.

Se conoce como queroseno a una compleja mezcla de hidrocarburos de longitud de cadena comprendida entre C8 y C15, punto de ebullición comprendido entre 190 a 275 °C y densidad típica en el entorno de 770 - 830 kg/m³. Es utilizado en aviación o como combustible de calefacción y, en menor medida, doméstico. Se obtiene en su práctica totalidad a partir del petróleo.

El proceso consta de dos fases principales:

1. Obtención de hidrobiodiésel por hidrogenación de aceites o grasas de origen vegetal o animal. En esta fase se produce una mezcla de alcanos, predominantemente lineales, con longitud de las cadenas C15 a C18, que

resultan excesivamente pesadas para utilizarlas como combustible de aviación.

2. Isomerización y rotura de las cadenas más largas: Con el objetivo de evitar la precipitación a baja temperatura de sólidos, reduce la longitud media de las cadenas al rango óptimo C10 - C15 y favorece la formación de cadenas ramificadas que presentan un punto de solidificación menor que sus isómeros lineales.

La hidrogenación controlada de aceites y grasas vegetales o animales produce hidrocarburos, predominantemente lineales, y longitud de cadena C15 - C18. Esta corriente, llamada hidrobiodiésel, es un excelente gasóleo de propulsión pero resulta excesivamente pesada para utilizarse en aviación debido al riesgo de formación de parafinas sólidas a la baja temperatura imperante a la elevada altitud típica de los actuales vuelos.

Histórico

El objetivo último de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) es lograr una estabilización de las concentraciones de gases de efecto invernadero en la atmósfera a un nivel que impida interferencias antropogénicas peligrosas en el sistema climático. La CMNUCC obliga a todas las partes a elaborar y aplicar programas nacionales y, en su caso, regionales, que contengan medidas para atenuar el cambio climático. El interés de desarrollar una alternativa al queroseno fósil por el sector de aviación está creciendo desde la formalización de este compromiso a través del Protocolo de Kioto. No obstante el hecho de que las emisiones de GEI de vuelos internacionales quedaron excluidas de los compromisos del Protocolo de Kioto en la época, el sector está consciente de su responsabilidad al respecto de las emisiones y de que compromisos más amplios son una cuestión de tiempo. No están excluidas las emisiones procedentes de vuelos domésticos dentro de un mismo país.

Un estudio realizado en 2003 por el Imperial College en Londres (Saynor et al. 2003) investigó alternativas renovables para el queroseno fósil actualmente utilizado por aviones a reacción. Este llegó a la conclusión que el bioetanol no se puede utilizar para el transporte aéreo debido a su baja densidad energética, y porque no quema de manera efectiva a gran altura. El estudio también concluyó que metanol y biogás no son adecuados para el transporte aéreo, tanto por razones técnicas y de seguridad. Sin embargo, el hidrógeno, el queroseno Fischer-Tropsch (FT) y el biodiesel teóricamente podrían ser utilizados en la aviación. Más recientemente, la investigación ha concentrado en la producción biocombustibles a través de nuevas rutas como la pirolisis catalítica con refinación⁴ y el catálisis de los azúcares de las plantas (EBTB, 2012).

En 2006 se formó la *Commercial Aviation Alternative Fuels Initiative* (CAAFI) para promover el desarrollo de opciones alternativas de combustible para la aviación que ofrecen mejoras en seguridad, costo, y el medio ambiente al mismo tiempo aumentando seguridad de suministro energético para la aviación (ICAO, 2010, CAAFI, 2012).

El informe de 2007 "Opciones Alternativas tecnológicas para el transporte por carretera y aire" (Schippl et al. 2007), publicado por ETAG (*European Technology Assessment Group*) para el Parlamento Europeo, sugirió que, debido a criterios más estrictos de operación y seguridad de los nuevos combustibles de aviación, los biocombustibles se utilizarán principalmente en el sector del

⁴ Pirolisis: La producción de bio-aceite a partir de biomasa por calentamiento a baja presión y alta temperatura en ausencia de oxígeno. <http://www.caafi.org>

transporte por carretera para el futuro previsible. Sin embargo, esta evaluación se hizo antes de los exitosos vuelos de prueba de aviones Boeing y Airbus, y el punto de referencia ASTM combustible de aviación de la decisión tomada por un subcomité para establecer una especificación para los combustibles de aviación sintéticos.

A partir de 2008 los constructores de aviones (Airbus, Boeing y otros), en cooperación con las empresas proveedores de querosene petróleo y las líneas aéreas comenzaron con los primeros vuelos experimentales (para una lista más detallada refiérase al Capítulo 3).

En septiembre de 2008, *Sustainable Aviation Fuel Users Group* (SAFUG) se formó para acelerar el desarrollo y comercialización de biocombustibles para la aviación sostenible. Apoyo y asesoramiento es proporcionado por las principales organizaciones ambientales, incluyendo el *Natural Resources Defense Council* y la Mesa Redonda sobre Biocombustibles Sostenibles (Roundtable for Sustainable Biofuels - RSB). Los miembros SAFUG - incluyendo muchas de las compañías aéreas más importantes del mundo - se comprometen a contribuir a regímenes robustos de sostenibilidad y certificación a través del dialogo mundial de múltiples partes de interesados liderado por RSB. Partiendo del convencimiento de que la adopción de los biocombustibles sostenibles de aviación es un factor clave para llegar a una industria neutral de emisiones de carbono, todos los miembros se suscribieron a un compromiso de sostenibilidad que estipula que cualquier biocombustibles sostenible debe rendir tan bien como, o mejor, que los combustibles de aviación, basados en el petróleo, pero con un ciclo de vida de carbono más renovable o neutro. El establecimiento de SAFUG y el aumento de inversiones en I&D en el área de los combustibles *biojet* indican que los biocombustibles cada vez mas están siendo consideradas una alternativa viable pelos principales actores del sector.

El primero de Septiembre de 2009 la ASTM (*American Society for Testing and Materials*), la organización de desarrollo de normas voluntarias cuyas especificaciones se utilizan para la certificación de combustible para aviones, aprobó la norma ASTM D-7566, con las especificación estándar para combustible de turbina de aviación que contienen hidrocarburos sintetizados. Fue el primero nuevo combustible para aviones aprobado en más de 20 años.

En Europa, la normativa 2008/101/CE de la Unión Europea intenta mitigar el creciente impacto de la aviación sobre el cambio climático imponiendo topes a las emisiones de CO₂. La medida, que será efectiva a partir de 2012, afectará a todos los vuelos intra o extra comunitarios que despeguen o aterricen en aeropuertos de la UE (CE, 2011). El 13 de enero de 2009 se publicó la Directiva 2008/101/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 19 de noviembre de 2008 por la que se modifica la Directiva 2003/87/CE con el fin de incluir las actividades de aviación en el régimen comunitario de comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero (CE, 2008). (Más detalles adelante).

Ante lo que puede significar un incremento en los costes de explotación, las compañías aéreas han considerado las ventajas derivadas de sustituir, total o parcialmente, el actual queroseno fósil por bioqueroseno. Con esta medida evitarían la penalización por emitir más allá de la asignación gratuita reconocida, e, incluso, podrían convertirse en vendedores en el mercado de derechos.

Por esta razón, se ha acelerado el desarrollo de métodos comerciales de producción, que abarcan desde la investigación de nuevas materias primas y métodos de cultivo, hasta los procesos industriales optimizados.

Un paso importante fue la aprobación de la norma ASTM D7566-11 revisada el 1 de julio de 2011. La norma establece las especificaciones para las mezclas que contienen una cantidad de hidrocarburos sintetizados. Los componentes de los combustibles renovables, llamados Esteres Hidro-procesados y Ácidos Grasos (HEFA – por sus siglas en inglés *hydroprocessed esters and fatty acids*), son idénticos a los hidrocarburos de origen de petróleo y por ende pueden ser empleados como componente “drop-in” hasta el 50%. Inmediatamente comenzaron los vuelos comerciales utilizando biocombustibles de aviación en de diferentes fuentes y en mezclas variadas (véase Capítulo. 3.1, Tabla 3.1).

2.2. Escenario internacional de bioqueroseno para la aviación global comercial

2.2.1. Marco regulador político y financiero y Comercio de derechos de emisión de CO₂

2.2.1.1. OACI - Organización de Aviación Civil Internacional (ICAO, por sus siglas en inglés): Cambio climático: el Plan de Acción

Un acuerdo global alcanzado por la 37ª reunión de la Asamblea de la OACI en octubre de 2010 estableció un nuevo punto de referencia para los objetivos de la OACI en relación con la aviación y el cambio climático. Se proporciona una hoja de ruta de acción para los 190 Estados Miembros de la organización hasta el 2050 y las invita a desarrollar planes de acción nacionales para reducir las emisiones de CO₂ con origen en la aviación civil internacional y someterse voluntariamente a la OACI hasta junio de 2012 (ICAO, 2010a, 2012a: *Action Plan on Emissions Reduction*).

Los planes de acción permitirán a los estados presentar las medidas voluntarias específicas que vayan a adoptar con el fin de mejorar la eficiencia y contribuir así a los objetivos ambientales globales establecidas por la Asamblea. Los planes de acción ambiental de la OACI ayudarán a los estados a determinar las medidas más apropiadas para reducir las emisiones de la aviación internacional. También permitirán a la OACI monitorear el progreso en la consecución de los objetivos mundiales y la ayudarán direccionar la asistencia técnica específica y financiera segundo las necesidades específicas. En este sentido, los planes de acción son un medio práctico para los estados de comunicar a la OACI información sobre sus actividades para hacer frente a las emisiones de CO₂ de la aviación civil internacional. El nivel de detalle de la información contenida en un plan de acción demuestra la eficacia de las acciones y en última instancia permitirá a la OACI medir el progreso mundial hacia el cumplimiento de los objetivos fijados por la Resolución A37-17/2. Los planes deberían contener información como i) Internacional RTK (*Revenue Tonne Kilometre*), el consumo de combustible, proyecciones con respecto a las emisiones futuras de CO₂ hasta el año 2050; ii) lista de las medidas propuestas para reducir las emisiones de CO₂ de la aviación civil internacional, y iii) información sobre las necesidades de asistencia (financiera, capacitación tecnológica, etc.) (ICAO, 2011a; 2011b).



La OACI ha adoptado medidas inmediatas para ayudar a los Estados a preparar sus planes de acción mediante el desarrollo de una guía de material y un marco para la recopilación, análisis y notificación de emisiones de CO2 de la aviación.

Las medidas de mercado (*Market Based Measures – MBM*) incluyen: el comercio de emisiones, las emisiones relacionadas con los gravámenes - tasas e impuestos, y la compensación de las emisiones, todos los cuales tienen por objeto contribuir a la obtención de objetivos ambientales específicos, a un costo menor, y de una manera más flexible, que las medidas reglamentarias tradicionales de obligatoriedad y control. Las medidas de mercado son algunos de los elementos de una estrategia integral de mitigación para hacer frente a gases de efecto invernadero (GEI) procedentes de la aviación internacional, que están siendo considerados por la OACI.

En 2001, la Asamblea de la OACI solicitó al Consejo que continúe elaborando orientación para los Estados sobre la aplicación de las medidas de mercado para reducir o limitar el impacto ambiental de las emisiones de motores de las aeronaves, particularmente con respecto a la mitigación del impacto de la aviación sobre el cambio climático. Una de las principales conclusiones es que un sistema de comercio de emisiones es un sistema por el cual la cantidad total de emisiones tiene un tope y las prestaciones, en forma de permisos para emitir CO2, pueden ser compradas y vendidas para cumplir los objetivos de reducción de emisiones. Este sistema podría servir como una medida costo-efectiva para limitar o reducir el CO2 emitido por la aviación civil en el largo plazo, siempre que está abierto a todos los sectores económicos.

Cuadro 2.2: Resumen de la Resolución A37-17/2 de la (OACI).

Resolución A37-17/2 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI): “Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático”.	
<ul style="list-style-type: none"> • Adoptada con fecha 8 de octubre de 2010 y en relación con el CDE establece: • La necesidad de que, en preparación de la 38ª Asamblea General de la OACI (2013), se elabore un marco de referencia relativo a las medidas basadas en criterios de mercado (MBM, por ejemplo: Comercio de Derechos de Emisión). • La Resolución recoge, en su Anexo, los principios rectores de tales medidas basadas en criterios de mercado. 	<p>Anexo - Principios rectores para elaborar y aplicar medidas basadas en criterios de mercado (MBM) para la aviación internacional.</p> <p>Aspectos clave:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Las MBM no deberían ser duplicadas y las emisiones de CO2 de la aviación internacional deberían contabilizarse una sola vez. • Las MBM deberían asegurar el trato justo del sector de la aviación internacional en relación con otros sectores. • Las MBM no deberían imponer una carga económica inadecuada a la aviación internacional. • Las MBM deberían facilitar el acceso adecuado a los mercados de carbono. • Cuando las MBM generen ingresos, se recomienda que se apliquen en primer lugar a la atenuación del impacto de las emisiones de los motores de aeronave en el medio ambiente, y a la asistencia y apoyo a los países en desarrollo

Fuente: ICAO, 2010

Los análisis también han indicado que a corto plazo medidas de carácter voluntario -es decir, un mecanismo en virtud del cual la industria y los gobiernos se comprometen a un objetivo y / o de un conjunto de acciones para reducir las emisiones - podría servir como un primer paso hacia las futuras acciones para reducir aún más las emisiones (ICAO, 2012b: Market Based Measures).

Aprovechando su participación en la reunión de las Naciones Unidas sobre de Desarrollo Sostenible Río+20 en Río de Janeiro en Junio 2012, OACI lanzó su iniciativa global de sostenibilidad *Flightpath to a Sustainable Future*, que reúne las partes interesadas de la aviación y los biocombustibles de la industria, a través de la realización de una serie de vuelos comerciales con uso de combustibles alternativos con el destino u origen en Río de Janeiro (ICAO, 2012c; 2012d; GreenAirOnline 2012). Los vuelos fueron operados por diferentes aerolíneas, entre ellas Porter Airlines, Air Canada, Aeroméxico, GOL, Líneas Aéreas Azul, utilizando diversas mezclas de combustibles derivados de fuentes como la camelina, aceite de cocina usado, la jatropha y aceite de maíz comestible. Los combustibles han sido proporcionados por ASA de México (Aeropuertos y Servicios), Curcas, SkyNRG y UOP, y el vuelo Azul utilizará el combustible derivado en parte de la caña de azúcar sostenible, suministrado por Amyris. La industria de aviación ha sido involucrada en la serie de vuelos a través de los fabricantes de aviones Bombardier, Airbus y Boeing, así como de Aeropuertos de Montreal, la Infraero y la ANAC y el ASA (2012e). Azul por separado llevo a cabo un vuelo de prueba a Río de Janeiro Santos Dumont con un combustible derivado de la caña de azúcar sostenible – este tipo combustibles aún no ha sido aprobado para su uso comercial.

2.2.1.2. Unión Europea: Aspectos más relevantes de las Directivas 2008/101/CE y 2009/29/CE.

La Directiva 2008/101/CE por la que se modifica la directiva 2003/87/CE con el fin de incluir las actividades de aviación en el régimen comunitario de comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero a partir del 1 de enero de 2012, fue adoptada por el Parlamento Europeo y el Consejo el 19 de noviembre de 2008 y publicada en el Diario Oficial de la Unión Europea L 8 de 13 de enero de 2009. Sus principales elementos son los siguientes:

a) Directiva 2008/101/CE (CE, 2008):

- 2012 es la fecha de inicio efectiva del mercado y afectará a todos los vuelos, tanto interiores como los que tienen salida o llegada en la UE, si bien los procesos de seguimiento comienzan en 2010.
- Techo de asignación: Los derechos de emisión se calcularán basándose en el promedio de emisiones anuales de las aerolíneas durante el periodo 2004-2006.
 - Para el período comprendido entre el 1 de enero de 2012 y el 31 de diciembre de 2012, la cantidad total de derechos de emisión que se asignará a los operadores de aeronaves corresponderá al 97% de las emisiones anuales medias del periodo 2004-2006 del sector de la aviación. El objetivo es la reducción de un 3% de las emisiones con respecto al periodo 2004-6.
 - A partir de 2013 la cantidad total de derechos de emisión que se asignará a los operadores de aeronaves se rebajarán al 95% de las emisiones anuales medias del periodo 2004-2006, a menos que la revisión del sistema, a realizar antes el 1

de diciembre de 2014, especifique lo contrario. Objetivos de reducción de un 5% anual con respecto al periodo 2004-6.

- Método de asignación: El método de asignación predominante es la asignación gratuita mediante *benchmarks* calculados con base en datos históricos de toneladas-kilómetro, correspondiendo al 82% de los derechos de emisión. No obstante, la directiva también prevé una participación significativa de la asignación mediante subasta de un 15% de los derechos.
- Reserva especial: Se reserva el 3% del volumen total de derechos del periodo para asignar a operadores considerados “nuevos entrantes”. Podrán solicitar asignación derechos de la reserva especial los operadores:
 - que comiencen a desarrollar una actividad de aviación incluida en anexo I una vez transcurrido el año de seguimiento para la asignación en cada periodo;
 - cuyos datos sobre toneladas-kilómetro aumenten de media más de un 18% anual entre el año de seguimiento para la asignación en cada periodo y el segundo año natural de dicho período.
- El sector de la aviación puede comprar derechos de otros sectores y venderlos a otras compañías aéreas, pero los operadores de aeronaves no pueden vender sus derechos a instalaciones de otros sectores.
- Uso de unidades para cumplimiento en el sector de la aviación: Se crea un tipo especial de derecho de emisión para la asignación a los operadores de aeronaves. Los derechos de aviación únicamente pueden utilizarse para cumplir la obligación de entrega de los operadores de aeronaves. No obstante, los operadores de aeronaves pueden utilizar para cumplir dicha obligación de entrega, además de los derechos de aviación, los derechos de emisión del resto de los sectores de la directiva y CERs y ERUs hasta un determinado límite. La utilización de los mecanismos de flexibilidad que contempla el protocolo de Kioto (RCE, URE) se limita a un máximo del 15%.
- El esquema sólo se aplica a las emisiones de CO₂ y no se contempla ningún multiplicador por las particularidades de la emisión. Los NO_x se registrarán por otra legislación y se promoverá la investigación sobre los efectos en el cambio climático de la formación de estelas de condensación y cirros por los motores de las aeronaves.
- Ámbito de aplicación: La regla general establece que se encuentran incluidos en el ámbito de aplicación todos los vuelos con origen o destino en un aeródromo comunitario excepto (no sujetos al sistema):
 - Vuelos con fines de investigación científica, entrenamiento y formación.
 - Vuelos humanitarios bajo el mandato de la ONU, los militares, los efectuados por las autoridades aduaneras y la policía, los integrados en operaciones de búsqueda y salvamento y los de asistencia sanitaria y protección civil, incluida la extinción de incendios.
 - Aeronaves de menos de 5.700 kg al despegue.
 - Vuelos efectuados de acuerdo con las normas de vuelo visual (Anexo 2, Convenio de Chicago).

- Vuelos de servicio público, en rutas dentro de las regiones ultraperiféricas (vuelos entre las islas del archipiélago canario) o en rutas cuya capacidad de oferta no supere los 30.000 asientos anuales.
- Compañías aéreas pequeñas que emitan menos de 10.000 toneladas de CO₂ al año o que operen menos de 243 vuelos en un periodo de 4 meses durante tres periodos consecutivos.
- Los vuelos oficiales de Monarcas y Jefes de Estado y de Gobierno de un país que no sea miembro de la UE estarán excluidos de la nueva directiva. Sin embargo, esta excepción no se mantiene para los reyes y gobernantes de los Estados miembros, cuyos vuelos sí se incluirán en el régimen de comercio de emisiones.

b) Directiva 2009/29/CE

- Los periodos de comercio tendrán una duración de 8 años a partir del 1 de enero de 2013 por lo que el segundo periodo que afecta a los operadores aéreos será aquél que comienza el 1 de enero de 2013 y acaba el 31 de diciembre de 2020.
- El porcentaje de RCE y URE que podrán utilizar los operadores aéreos en el periodo 2013-2020 no será inferior al 1,5% de sus emisiones verificadas.

Desde que entro en vigor el sistema de comercio de emisiones de la UE (ETS) ha causado polémica y actualmente está siendo discutido por los actores del sector: La UE introdujo su sistema de comercio de emisiones ya en 2005. Desde el 1 de de enero 2012 la industria de la aviación también ha sido sometido al sistema. Esto significa que todas las compañías aéreas volando a destinos europeos, deberían disponer de certificados de emisiones por cada tonelada de gases de efecto invernadero emitidos por sus vuelos. La gran mayoría de ellos se obtiene de forma gratuita, cuanto el restante se tiene que comprar.

A pesar de sus protestas en contra de la tasa del cambio climático de la UE, la mayoría de las compañías aéreas que vuelan a la UE, se han entregado los informes de emisiones para 2011 en el tiempo (plazo de abril 2012). Fueron entregados los informes de emisiones de mas que 1200 compañías aéreas que vuelan a los aeropuertos de la UE. Entre ellos todas las empresas de los Estados Unidos, Rusia, Canadá, Japón, Brasil y los Estados del Golfo, que habían protestado contra la inclusión de la aviación en el comercio de emisiones, porque temen aumento de las tarifas y desventajas competitivas. La UE insiste en la tasa del cambio climático, siempre y cuando no existe un sistema internacional de derechos de contaminación comerciales. No obstante, diez aerolíneas de China e India se niegan a seguir; fueron concedidos una prolongación del plazo por la UE, pero se mantearon firmes y no entregaron sus informes tampoco hasta la segunda fecha en junio 2012. Ambos países habían protestado fuertemente en contra de la participación. La IATA en su reciente reunión anual en Beijing una vez más se manifestó en contra al sistema de comercio de emisiones de la UE y reiteró su llamamiento a para un aplazamiento de la entrada en vigor del ETS para poder aplicar cambios y alteraciones, argumentando que la prórroga concedida a la China y la India.

En los Estados Unidos, una vez más el sistema de comercio de emisiones de la UE ha sido duramente criticado. La introducción debería haber sido realizado de forma más cooperativa buscando el consenso. El gobierno de EE.UU. exige a la UE de no aplicar la ley. También en Europa, el fabricante de aviones Airbus, la compañía aérea Lufthansa y otros gigantes de Europa se manifestaron en contra el sistema y pidieron una solución a escala global.

2.2.1.3. BID: Iniciativa regional de apoyo a Biocombustibles Sostenibles para Aviación en América Latina y el Caribe

El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) es uno de los principales actores relacionados con el financiamiento climático en América Latina y el Caribe. Esta institución presenta cuatro grandes “Áreas de Acción” relacionadas al financiamiento climático, que son: i) Adaptación; ii) Mitigación; iii) Fortalecimiento de las instituciones públicas y privadas; iv) Acceso a Mercados de Carbono.

Fue así que como parte del acuerdo entre los países para aumentar el capital del BID, “una cuarta parte del total de préstamos anuales del BID para el año 2015 - o alrededor de US\$ 3 mil millones al año - servirá para apoyar proyectos en las áreas de cambio climático, energías renovables y sostenibilidad del medio ambiente”. Esta dotación financiera supone un aumento de cinco veces en comparación con los niveles actuales de crédito. Esta meta anual del BID fue incluida como resultado del proceso del Noveno Incremento General de Capital (o GCI-9) procesado durante 2010. A su vez, estas cuatro áreas se articulan en la Estrategia Integrada del BID de Mitigación y Adaptación al Cambio Climático y de Energía Sostenible y Renovable, que fue aprobada en marzo de 2011.



El otro elemento que presenta el BID en el terreno del financiamiento climático es la Iniciativa de Energía Sostenible y Cambio Climático (SECCI), que tiene como donantes a Alemania, Austria, Corea del Sur, España, Finlandia, Italia, Japón y Reino Unido, además de fondos del propio BID. esta Iniciativa se enfoca en cuatro áreas estratégicas que son: i) desarrollo y uso de fuentes renovables de energía, de tecnologías y prácticas de eficiencia energética; ii) acceso al mercado de carbono; iii) biocombustibles y iv) estrategias de adaptación al cambio climático. A través de la realización de estudios técnicos de viabilidad en los países latinoamericanos y caribeños, se identifican proyectos que luego pueden ser desarrollados y financiados por el propio BID.

En cuanto al área de “Desarrollo de biocombustibles”, los cometidos de SECCI son:

- i. “Evaluar la viabilidad económica de fomentar los biocombustibles. Analizar la disponibilidad de materia prima y los costos de producción, y evaluar el potencial para desarrollar mercados domésticos y regionales de biocombustibles, tomando en plena consideración los riesgos y beneficios ambientales y sociales.
- ii. Facilitar asistencia para el desarrollo de políticas en materia de biocombustibles en los países. Ayudar a eliminar barreras e introducir políticas e instrumentos financieros que contribuyan al desarrollo de mercados internos, promover acceso a los mercados internacionales y mitigar los efectos ambientales adversos.
- iii. Financiar programas de biocombustibles. Otorgar financiamiento para el desarrollo de materias primas, instalaciones de producción de biocombustibles e infraestructura relacionada. Financiar la adaptación de tecnologías de biocombustibles nuevas y emergentes. Desarrollar instrumentos financieros para someter a prueba y demostrar la eficacia de las nuevas tecnologías. Prestar apoyo a redes y centros de conocimientos”.

En este terreno concreto, el BID lanzó en junio de 2011 una iniciativa regional de apoyo a Biocombustibles Sostenibles para Aviación en América Latina y el Caribe, con la intención de colaborar con instituciones públicas y privadas en el desarrollo de una industria de biokerosene para aviación, utilizando diferentes materias primas locales (BID, 2011). La iniciativa financiará servicios de consultoría, generación de conocimiento, material de difusión y seminarios sobre el uso y producción sostenible de bioqueroseno con el fin de demostrar su factibilidad en el sector de aviación regional, y para potencial exportación del producto.

El BID se encuentra acompañando a los actores de la industria de aviación y organizaciones, quienes actualmente lideran el desarrollo de combustibles alternativos para aviación; tales como la OACI/ICAO la Iniciativa de Combustibles Alternativos para Aviación Comercial (CAAFI), el Foro Económico Mundial (FEM), empresas aéreas individuales, fabricantes de aeronaves y proveedores de tecnología de biocombustibles. Estas instituciones y empresas están trabajando conjuntamente en el desarrollo de reglamentos y metas de reducción de emisiones de carbono para la industria de transporte aéreo, con la meta de desplazar más del 50% del kerosene de aviación por fuentes alternativas, en el ámbito mundial, para 2050.

Una de las opciones para que las aerolíneas puedan cumplir sus metas de reducción de emisiones de carbono, es comprar créditos de carbono; otra opción consiste en desarrollar combustibles alternativos que ayuden a alcanzar los requerimientos de reducción de emisiones, simultáneamente contribuyendo a la competitividad de la industria, al reducir la volatilidad de los precios de los combustibles. Actualmente, las opciones de combustibles alternativos en este sector son limitadas, debido a las características técnicas requeridas. El proyecto BID posibilitará la investigación y el desarrollo de tecnologías para la producción de sustitutos factibles a los combustibles tradicionales en el sector de aviación.

Esta situación permite que la región de América Latina y el Caribe (ALC) asuma un papel de liderazgo en el suministro de un producto competitivo de elevado valor agregado (así como ha sido el caso del etanol y del biodiesel), mientras contribuye al desarrollo económico local y a la generación de empleos de calidad. Se estima que los costos de producción sean significativamente inferiores para ALC, que para otras regiones, especialmente las principales consumidoras de kerosene de aviación.

La primera actividad que se espera reciba apoyo de esta iniciativa es la aplicación de estándares de sostenibilidad y el análisis de ciclo de vida de emisiones de gases de efecto invernadero durante el uso y la producción de bioquerosene, a partir de uno o más insumos (caña de azúcar, jatropha, palma africana, entre otros a ser definidos). Serán realizados análisis comparativos considerando dos conocidos estándares de sostenibilidad: el de la Iniciativa de la Caña de Azúcar Mejorada (BSI) y el de la Mesa Redonda sobre Biocombustibles Sostenibles (RSB), así como la Tarjeta de Evaluación de Sostenibilidad de Biocombustibles (*biofuels scorecard*) del BID (BID, 2011b). El principal objetivo de la *Scorecard* es promover niveles más elevados de sostenibilidad entre los proyectos para la generación de biocombustibles, a través de una herramienta para analizar toda la gama de problemas complejos ligados a éstos. Dado que el debate científico en torno a estos temas continúa, la *Scorecard* debe verse como un proceso en curso, que seguirá actualizándose y revisándose cuando sea necesario.

Este nuevo nicho de mercado para biocombustibles presenta excelentes perspectivas debido a la fuerte relación con las medidas para mitigar el cambio climático en el sector, y por contar con el apoyo y motivación de prácticamente todos los protagonistas del mercado de kerosene de aviación. Se espera encontrar menos obstáculos técnicos y de mercado para los

biocombustibles para aviación, debido a la adopción de la característica *drop-in* en la industria de la aviación, que intrínsecamente no requiere adaptaciones en los motores o en los sistemas de almacenamiento y distribución de los combustibles.

El BID empleará recursos no reembolsables provenientes de su fondo de Energía Sostenible y Cambio Climático (SECCI-SCI) para financiar las actividades de esta iniciativa. Los países que han empezado el desarrollo sostenible de bioqueroseno en la región, incluyendo Brasil, México y Colombia, serán los primeros en beneficiarse de estos recursos.

2.2.2. Iniciativas *multi stakeholder* con participación predominante del sector empresarial de aviación

2.2.2.1. Iniciativas y compromisos a nivel internacional o regional (selección)

a) International Air Transport Association - IATA

La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) representa a unas 230 aerolíneas que suponen el 93% del tráfico aéreo regular internacional.

Los miembros se comprometieron mejorar la eficiencia del consumo de combustible un 1,5% anual hasta 2020, estabilizar las emisiones de CO₂ con un crecimiento neutro a partir de 2020 y reducir las emisiones hasta el 50% en 2050, en comparación a los niveles de 2005. El combustible está directamente relacionado con uno de los retos más importantes de la aviación - la reducción de las emisiones de carbono. Para esto el uso de biocombustibles en la aviación en un futuro próximo jugará un papel fundamental en el reto de conseguir un crecimiento sostenible del transporte aéreo, entendiendo como sostenible un transporte seguro y viable económicamente, que permita mantener el liderazgo de la aviación y una progresiva reducción de sus emisiones de Gases de Efecto Invernadero.

Los biocombustibles son una prioridad para la industria aeronáutica. La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) ha hecho un llamamiento a todos los actores de las cadenas de valor de combustible para la aviación, pidiendo su cooperación en la mejora de tres áreas críticas: seguridad, medio ambiente y comercio (IATA, 2011a). El transporte aéreo necesita un combustible que ofrezca seguridad, que sea respetuoso con el medio ambiente, cuyo suministro esté garantizado y tenga un coste razonable.

Los biocombustibles sostenibles son seguros, han sido aprobados y las aerolíneas ya los están utilizando en sus vuelos comerciales. Gracias a su capacidad para reducir la huella de carbono del sector aéreo en un 80% respecto al ciclo de vida del combustible, los biocombustibles sostenibles representan un cambio revolucionario. Sin embargo, aún son caros y el suministro es limitado y es necesario impulsar su comercialización.

Además de fomentar la cooperación para resolver el problema del suministro que afecta, incluso, a los centros industriales más grandes, IATA instó a los gobiernos a que replanteen sus políticas fiscales y de precios que inflan los costes del combustible, a la vista de los grandes beneficios económicos y sociales que aporta la aviación.

La aviación es un catalizador del crecimiento económico y del empleo. Ella genera 3,5 billones de dólares de actividad económica y 33 millones de puestos de trabajo. En 2011, la factura de combustible del sector será de 176.000 millones de dólares (30% de los costes operacionales de las aerolíneas) con una estimación sobre el precio del crudo de 110 dólares por

barril. En 2012, se espera que la factura de combustible alcance los 201.000 millones de dólares (32% de los costes operacionales) con una estimación sobre el precio del crudo de 100 dólares por barril. Según la previsión, el beneficio global de la industria caerá de los 6.900 millones de dólares (1,2% de margen neto) en 2011 hasta los 4.900 millones de dólares (0,8% de margen neto) en 2012.

Posición da IATA sobre los combustible *biojet* (IATA, 2012):

- La IATA reconoce que los aviones son activos de larga duración y van utilizar combustibles como el queroseno o combustibles alternativos parecidos al queroseno durante muchos años por venir
- Apoya la investigación, el desarrollo y la introducción de combustibles *biojet* que cumplan los criterios ambientales, sociales y económicos de sostenibilidad.
- IATA es miembro de la Mesa Redonda sobre Biocombustibles Sostenibles (RSB), que ha desarrollado los estándares de sostenibilidad más completas para los biocombustibles.
- La IATA cree que una cuota del tres a seis por ciento de combustible sostenibles de segunda generación de biojet se puede lograr para el año 2020.

Cuadro 2.3: Plan de Acción Estratégico de la IATA y escenario esperado de los gobiernos

Plan de Acción Estratégico IATA	Escenario esperado
<p>Las acciones de la industria:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Consolidar la cadena de valor. • Atraer a los inversores para construir instalaciones de producción de biocombustibles para la aviación. • Construir plantas de demostración, como primer paso del despliegue a gran escala industrial. • Buscar las sinergias con la producción de biocombustibles para automóviles • Ampliar la capacidades instaladas 	<p>Seis pasos para que los gobiernos promuevan la comercialización de biocombustibles sostenibles con éxito:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Fomentar la investigación de nuevas materias primas y procesos de refinado, Apoyar I&D en biocombustibles y a la instalación de o plantas de demostración. 2. Eliminar o reducir el riesgo de inversiones públicas y privadas en biocombustibles para la aviación. 3. Crear incentivos públicos para la producción y el uso de biocombustibles en la aviación civil. Incentivar a las aerolíneas que utilicen biocombustible desde las primeras etapas, 4. Alentar a los actores a que se comprometan a cumplir criterios internacionales de sostenibilidad. Facilitar los acordados a nivel mundial sobre los estándares de sostenibilidad a aplicar. 5. Aprovechar al máximo las oportunidades locales de desarrollo ecológico. 6. Fomentar coaliciones que engloben todos los eslabones de la cadena de suministro. Incentivar y fomentar Cooperaciones Publico-Privadas (<i>Public Private Partnership – PPP</i>).
<p>además de</p> <ul style="list-style-type: none"> • Asegurar un ambiente competitivo entre los proveedores de combustible en los aeropuertos. Dejar que el combustible biojet compita en condiciones iguales con el transporte terrestre. • Desarrollar métodos de contabilidad de biocombustibles fáciles de emplear. • Armonizar las políticas de energía y transporte en general. 	

Fuente: ATAG, 2011^a

b) Commercial Aviation Alternative Fuels Initiative (CAAFI).

CAAFI es la Iniciativa para Combustibles Alternativas en la Aviación Comercial (*Commercial Aviation Alternative Fuels Initiative* CAAFI), un esfuerzo de cooperación entre las partes interesadas para traer combustibles alternativos para la aviación al mercado de forma comercialmente viables y coherentes con el medio ambiente y la sociedad (CAAFI, 2012). CAAFI es co-patrocinado por la Asociación de Industrias Aeroespaciales (AIA), el Consejo Internacional de Aeropuertos - América del Norte (ACI-NA), la Asociación de Transporte Aéreo de América (ATA) y la Administración Federal de Aviación (FAA) de los EE.UU. Además, CAAFI se compone de aproximadamente 300 asociados, incluyendo agencias gubernamentales a nivel de estado de los EE.UU. y fuera de EE.UU., tanto como las asociaciones comerciales, así como productores de energía, universidades y organizaciones no gubernamentales. CAAFI funciona como un centro de información, facilitando el intercambio de información y coordinación de las iniciativas del sector privado y gubernamental de apoyo al desarrollo y comercialización de combustibles alternativos de aviación "*drop-in*" - es decir, combustibles alternativos que puedan completar o sustituir directamente los combustibles de aviación derivados del petróleo. CAAFI también está explorando el potencial a largo plazo de otras opciones de combustible. Se formó en 2006 en respuesta a tres cuestiones y desafíos relativos a los combustibles de aviación: 1) la seguridad de suministro, 2) la accesibilidad y la estabilidad del precio, y 3) los impactos ambientales.

CAAFI tiene como objetivo facilitar el desarrollo y la introducción de combustibles alternativos de aviación que reducirán significativamente las emisiones asociadas a las operaciones de la aviación en cantidades comercialmente significativas para mejorar la estabilidad de precios y la seguridad de suministro. El objetivo medioambiental se aplica a todas las emisiones. Pero, particularmente, la disponibilidad de combustibles alternativos ayudará a los fabricantes de aeronaves y operadores a reducir la huella de carbono de la aviación, así como la aviación vuelve a los niveles de crecimiento proyectados.

CAAFI se organiza en cuatro equipos funcionales: i) Investigación y desarrollo (I&D), ii) Certificación y Capacitación, iii) Negocios y Economía, y iv) Medio ambiente. Todas las partes interesadas contribuyen a los paneles en sus áreas de especialización. Con las funciones establecidas y líderes reconocidos, participa activamente y de forma organizada en los foros existentes, por ejemplo, de la ASTM con respecto a la certificación y en el Consejo de Energía de la ATA para los negocios y la economía. Originalmente una iniciativa se la puede considerar una internacional abarcando los actores de los EE.UU, con la participación de agencias de Canadá, México y de la Unión Europea, las cuales desempeñan roles complementarios y asumen responsabilidades importantes.

Entre los logros de la organización se pueden destacar:

- La aprobación de especificación del combustible:
Antes que las aeronaves puedan utilizar combustibles alternativos, los combustibles deben cumplir con rigurosos criterios enunciados en las especificaciones del combustible de aviación y los criterios de ajuste a los objetivos. Los requisitos de certificación de la CAAFI exigen que estos combustibles alternativos deben ser "*drop-in*", por lo que no requiere de nuevos equipos o infraestructura. En agosto de 2009, ASTM Int., aprobó una nueva especificación del combustible, la norma ASTM D7566, "combustible de turbina de aviación que contienen hidrocarburos sintetizados". Esta especificación permite que combustibles alternativos

que demuestren que son seguros, eficaces y cumplen con los requisitos técnicos puedan ser desplegados como combustibles de aviación.

- Evaluación de la preparación de combustible: Ha creado una "escala de disposición de combustible", que identifica el estado de las tecnologías desde la concepción hasta la producción a grande escala. Se ha distribuido a nivel internacional para su posible uso en la coordinación de esfuerzos y la comunicación de las infraestructuras de investigación a nivel mundial.
- Está elaborando un manual para el cálculo de beneficios ambientales y económicos y los costos de los combustibles alternativos para los aeropuertos.
- Trabaja para mejorar la comprensión de los impactos ambientales del ciclo de vida de la producción y el uso de combustibles alternativos, y apoya la I&D de los combustibles bajos en carbono provenientes de materias primas renovables como aceites vegetales, algas y biomasa.
- Certificación de combustible: Divulga informaciones relevantes sobre pruebas de vuelo, resultados de los experimentos y trabaja para obtener la certificación de los combustibles testados exitosamente.
- Perfil Ambiental: Los productores comparten una preocupación con los compradores acerca de una definición coherente de la metodología de análisis adecuado del ciclo de vida.
- Financiamiento de Proyectos: El desafío más grande que queda a la introducción de combustibles alternativos de la aviación es la financiación de proyectos a gran escala que estimulen a los productores a proporcionar materias primas y dedicar recursos a la aviación. Financiamiento se hará más accesible, dado que el costo de producción se reduce con los avances tecnológicos en la producción.

c) Sustainable Aviation Fuel Users Group (SAFUG)

En septiembre de 2008, *Sustainable Aviation Fuel Users Group* (SAFUG) se formó para acelerar el desarrollo y comercialización de biocombustibles para la aviación sostenible. Apoyo y asesoramiento es proporcionado por las principales organizaciones ambientales, incluyendo el *Natural Resources Defense Council* y la Mesa Redonda sobre Biocombustibles Sostenibles (Roundtable for Sustainable Biofuels - RSB). Los miembros SAFUG - incluyendo muchos de las compañías aéreas más importantes del mundo - se comprometen a contribuir a regímenes robustos de sostenibilidad y certificación a través del dialogo mundial de múltiples partes de interesados liderado por RSB. Partiendo del convencimiento de que la adopción de los biocombustibles sostenibles de aviación es un factor clave para llegar a una industria neutral de emisiones de carbono, todos los miembros se suscribieron a un compromiso de sostenibilidad que estipula que cualquier biocombustible sostenible debe rendir tan bien como, o mejor, que los combustibles de aviación, basados en el petróleo, pero con un ciclo de vida de carbono más renovable o neutro.

El establecimiento de SAFUG y el aumento de inversiones en I&D en el área de los combustibles *biojet* indican que los biocombustibles están siendo considerados como una alternativa viable por los principales actores del sector. En algunos países se están formando National Chapters de SAFUG, como por ejemplo la ASAFUG en Australia.

d) Air Transport Action Group ATAG (ATAG, 2012^a, 2012b)

Para el compromiso de acción del ATAG véase Cuadro 1.3. Entre los actores más importantes que firmaron este compromiso se encuentran los principales constructores de aeronaves, Airbus, Boeing, Bombardier y Embraer, los constructores e proveedores de los turborreactores (CFM, Pratt&Whitney, Rolls Royce), IATA representando las líneas aéreas, Airport Council Internacional (ACI), International Coordinating Council of Aerospace Industries Associations (ICCAIA), Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO) y otros.

e) European Advanced Biofuels Flight Path Initiative

La Comisión Europea, Airbus, las principales aerolíneas europeas (Lufthansa, Air France/KLM, y British Airways) y los productores de biocarburantes (Choren Industries, Neste Oil, Biomass Technology Group y UOP) presentaron en junio de 2011 en París un compromiso conjunto de desarrollo de estos combustibles para la aviación comercial: la iniciativa “*European Advanced Biofuels Flight Path Initiative*” (CE 2012a, 2012b). La acompaña un Plan de Implementación (“*2 million tons per year: A performing biofuels supply chain for EU aviation*”, CE 2012c). Se enmarca en el Plan Estratégico de Tecnologías Energéticas (“*Strategic Energy Technology Plan -SET-Plan*”) de la UE.

En la hoja de ruta planteada se pretende llegar a 2020 con dos millones de toneladas de biocarburantes de segunda generación usados en vuelos comerciales, aunque los primeros podrían entrar en los aviones entre 2015 y 2018. El objetivo principal de este acuerdo es alcanzar los dos millones de toneladas de biocarburantes utilizados en la aviación civil de la Unión Europea (UE) en 2020. La CE confirma que, antes de presentarla, la iniciativa ha sido ampliamente discutida y consensuada entre los representantes de energía y transporte y organismos de investigación de los Estados miembros, las industrias de la aviación y los biocarburantes y las organizaciones no gubernamentales.

El acuerdo lleva asociado un *Flight path*, una especie de cronograma en el que se marcan los tiempos y las actuaciones a llevar a cabo. Hay un aspecto común a los contenidos del acuerdo: todos los biocarburantes se producirán en la UE con materias primas de la UE y con sistemas de producción y tecnologías de segunda generación. Entre 2011 y 2014 se desarrollarán varios proyectos con biocarburantes de síntesis (gasificación con proceso Fisher-Tropsch) y biodiesel con utilización de hidrógeno en el proceso (*Hydrotreated Vegetable Oil – HVO*). En esta primera etapa se realizarán pruebas y algunos vuelos regulares, inversiones y fomento de ayudas para construir las primeras plantas comerciales, acuerdos de compra entre aerolíneas y productores de biocarburantes y el inicio de construcción de las primeras plantas, que está previsto que estén operativas entre 2015 y 2016.

A medio plazo, entre 2015 y 2018 se espera contar con las primeras 2.000 toneladas de una de las materias primas por las que se apuesta en esta etapa: aceite de algas. De las primeras plantas mencionadas confían que salga el primer millón de toneladas de HVO y otras 200.000 toneladas de biocarburantes sintéticos para mezclarlas ya con queroseno en los aviones. El final de este medio plazo concluye con el inicio de construcción de la siguiente serie de plantas de segunda generación, que incluye biocarburantes a partir de aceite de algas y de otros aceites y residuos. Todas ellas servirían para abordar la última etapa, con el suministro de las restantes 800.000 toneladas a partir de esos nuevos biocarburantes.

Cuadro 2.4: ATAG – Compromiso de Acción.



Compromiso de Acción de la Industria de la Aviación contra el Cambio Climático

Como líderes de la industria de la aviación, reconocemos nuestras responsabilidades medioambientales y convenimos en la necesidad de:

- cimentar nuestra acción en los progresos e innovaciones tecnológicos que hacen de la aviación el medio de transporte más seguro y más eficaz, y
- acelerar la acción para mitigar nuestro impacto ambiental, especialmente con respecto al cambio climático, mientras preservamos nuestro papel de entes propulsores del desarrollo sostenible de nuestra sociedad global.

Por consiguiente, nosotras, las compañías y organizaciones de la industria de la aviación infrascritas, declaramos estar comprometidas con el camino hacia el crecimiento carbono neutral, y aspiramos a un futuro libre de carbono.

Para este fin, acorde con la estrategia de cuatro pilares unánimemente aprobada en la Asamblea de la OACI de 2007, nos comprometemos a:

1. impulsar el desarrollo y la implementación de nuevas tecnologías, incluyendo combustibles más limpios;
2. seguir optimizando la eficiencia del combustible de nuestra flota y el modo de volar las aeronaves y de efectuar las operaciones en tierra;
3. mejorar las rutas aéreas, la gestión del tráfico aéreo y la infraestructura aeroportuaria; e

4. implementar instrumentos económicos positivos para lograr la reducción de gases con efecto invernadero cada vez que sea costo efectivo.

Exhortamos a todos los gobiernos a participar en estos esfuerzos:

1. apoyando y cofinanciando proyectos de investigación y desarrollo apropiados, en busca de avances tecnológicos más ecológicos;
2. tomando medidas urgentes para mejorar el diseño del espacio aéreo (incluyendo la asignación militar y civil del mismo), la infraestructura de la dirección del tráfico aéreo y los procedimientos para aprobar el necesario desarrollo aeroportuario; y
3. desarrollando e implementando un marco global, equitativo y estable de gestión de emisiones para la aviación a través de la OACI, en línea con el Mapa de Ruta acordado por las Naciones Unidas en Bali en diciembre de 2007.

Nuestros esfuerzos y nuestro compromiso para trabajar en asociación con los gobiernos, otras industrias y representantes de la sociedad civil, arrojarán beneficios significativos en el enfrentamiento al cambio climático y otros retos medioambientales.

Exhortamos encarecidamente a otros a unirse a este esfuerzo.

Otras iniciativas y programas en Europa incluyen:

ALFA-BIRD: Reúne a un consorcio multidisciplinario que tiene como objetivo desarrollar el uso de combustibles alternativos en el sector aeronáutico, con los principales socios industriales de la aeronáutica (fabricante del motor, fabricante de la aeronave) y industria de combustible, y organizaciones de investigación abarcando un amplio espectro de experiencia en los campos de la bioquímica, la combustión, así como la seguridad industrial. Congregando estos conocimientos, el consorcio desarrollará toda la cadena de combustibles alternativos para el transporte aéreo. Las soluciones más prometedoras serán examinadas, desde las convencionales (aceites vegetales, combustibles sintéticos) hasta las más innovadoras.
(<http://www.alfa-bird.eu-vri.eu/>)

ITC Clean Sky: Es uno de los mayores proyectos europeos de investigación, con un presupuesto estimado de € 1,6 mil millones, a partes iguales entre la Comisión Europea y la industria, durante el período 2008 - 2013. Esta asociación público-privada acelerará los avances tecnológicos de vanguardia y acortará el tiempo de comercialización de nuevas soluciones probadas en demostraciones a escala real. Pretende demostrar y validar los avances tecnológicos para alcanzar los objetivos establecidos por *ACARE (Advisory Council for Aeronautics Research in Europe)* hasta el 2020:

- 50% de reducción de emisiones de CO₂ mediante la reducción drástica del consumo de combustible
- 80% de reducción de NO_x (óxido de nitrógeno)
- 50% de reducción de ruido externo
- Un ciclo de vida del producto verde: diseño, fabricación, mantenimiento y eliminación / reciclaje

Esto se logrará por las tecnologías en áreas tales como las cargas y control de flujo, gestión de energía de Aviones, NO_x y la reducción de emisiones de CO₂, helicópteros, aeronaves de transporte regional, la gestión de la trayectoria, inteligentes aeronaves de ala fija, etc.

2.2.2.2. **Compromisos e iniciativas a nivel nacional (algunos ejemplos): Brasil – Canadá - Estados Unidos – México – España – Alemania**

a) Brasil:

i) Alianza Brasileña para Biocombustibles de Aviación – ABRABA:

La **Alianza Brasileña para Biocombustibles de Aviación** es una asociación formada por la principal compañía brasileña fabricante de aviones Embraer, las empresas de investigación y la industria de biocombustibles de la Unión de Caña de Azúcar: Tiene como objetivo el desarrollo de los biocombustibles para la aplicación en industria de la aviación. La iniciativa fue anunciada en mayo de 2010 (ABRABA, 2010).

La preocupación mundial por la incertidumbre de la disponibilidad de combustibles fósiles, hace hincapié en la necesidad de buscar nuevas alternativas. En una crisis mundial del petróleo,

la aviación, tanto en el sector militar como privado, puede estar entre los primeros en verse afectados. Por otro lado, la aviación civil necesita con urgencia encontrar alternativas sostenibles y renovables, como la acuicultura de algas y el cultivo de jatropha, para la obtención de biocombustibles, contribuyendo a la sustitución de combustibles fósiles.

Motivados por la creciente demanda para satisfacer las necesidades de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero en la aviación, así como formas de proporcionar la seguridad energética en Brasil, ABRABA surge como un foro para discutir los diversos aspectos del desarrollo de la aviación de biocombustibles y la posición sostenible en esta tecnología que el Brasil debe lograr, como ya se hace en el transporte terrestre. En diferentes regiones del mundo, las compañías aéreas y fabricantes de aviones han realizado vuelos con combustibles alternativos, principalmente bioqueroseno mezclado con queroseno convencional de aviación, a fin de demostrar la viabilidad técnica de los combustibles renovables. A partir de 2008 se están realizando vuelos de demostración con biocombustibles producidos a partir de diversas materias primas.

Objetivos ABRABA:

- Promover iniciativas públicas y privadas que tienen como objetivo el desarrollo, certificación y producción comercial de biocombustibles sostenibles para la aviación.
- Obtención de biocombustibles con niveles equivalentes de calidad, la seguridad de uso, el costo y la capacidad de producción adecuada, en comparación con combustibles derivados del petróleo

Los objetivos se lograrán a través del diálogo con los responsables e involucrados de políticas públicas y los actores y participantes de la cadena de valor de biocombustibles para la aviación.

El ABRABA cree que el uso de los biocombustibles sostenibles producidos a partir de la biomasa es esencial para mantener el crecimiento de la industria de la aviación en una economía con bajas emisiones de carbono. La participación de Brasil en proyectos de desarrollo de combustibles alternativos permitirá a los agricultores, técnicos e industrias, crear una base consistente tecnológica. Entre los beneficios que el establecimiento de una política específica y con una visión para el futuro de la aviación trae al país, están los siguientes:

- Promover el desarrollo tecnológico entre la academia, las agencias reguladoras y los organismos privados;
- Capacitar y promover la integración de la industria nacional en el mercado de los combustibles alternativos;
- Involucrar al sector agrícola y las instituciones de investigación con el fin de buscar material genético de alta productividad y el desarrollo productivo de los cultivos agroenergéticos apropiados;
- Agregar valor a la biomasa producida en el país;
- Evaluar los impactos del uso de biocombustibles sostenibles para la aviación;
- Garantizar la seguridad y la independencia energética de la aviación de defensa.

El grupo ha contado inicialmente con la participación de diez entidades: Algae Biotecnologia, Amyris Brasil, Associação Brasileira dos Produtores de Pinhão Manso (ABPPM),

Associação das Indústrias Aeroespaciais do Brasil (AIAB), Azul Linhas Aéreas Brasileiras, Embraer – Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A., GOL Linhas Aéreas Inteligentes, TAM Linhas Aéreas, TRIP Linhas Aéreas e União da Indústria da Cana-de-Açúcar (UNICA). ABRABA espera que otras entidades se unan al grupo para contribuir con la propuesta.

ii) Proyecto integrado destinado a la producción y suministro de biocombustible de aviación sostenible para las compañías aéreas liderado por JETBIO y apoyada por TAM Airlines, Airbus, AirBP y Bio Ventures, Brasil (ATAG, 2011c).

El proyecto aborda la implementación de una cadena de valor de la aviación sostenible de biocombustibles, que reúna a los actores clave para promover:

- Investigación y desarrollo de cultivares de élite de *Jatropha* localmente adaptados y sobre las posibilidades de aumentar y ampliar la producción (*scale-up*);
- Optimización de la logística en la cadena de valor;
- Instalación de capacidades de producción de biocombustibles de aviación hasta 2013; y
- Realizar un análisis de las emisiones de carbono del ciclo de vida y estudios de sostenibilidad de la cadena de valor.

En el proyecto se está siguiendo un enfoque múltiple de materia prima para la producción de biocombustibles de aviación, centrándose en el desarrollo de fuentes costo-eficientes y sostenibles, como la *jatropha* y la caña de azúcar derivada de la biomasa. En los horizontes de medio y largo plazo, conforme se logre llegar a la escala y a los costos adecuados, estas alternativas reemplazarán gradualmente a materias primas disponibles en la actualidad.

La región sudeste de Brasil fue seleccionada para la construcción de la unidad de chorros renovables, ya que representa al menos el 60% del combustible para aviones y el 40% del consumo de diesel en el país. Por otra parte, la región es beneficiaria de la mejor dotación logística e infraestructura industrial de la nación. El objetivo del proyecto es iniciar la producción de biocombustible de aviación a finales de 2013 para abastecer inicialmente los aeropuertos de Sao Paulo y de Río de Janeiro, desde donde la mayoría de los vuelos internacionales operan en Brasil.

iii) Cooperación Boeing, Embraer y la FAPESP:

Boeing, Embraer y la FAPESP acordaron una colaboración en investigación y desarrollo de los biocombustibles para la aviación para fortalecer la creación de una industria sostenible en Brasil (EMBRAER, 2011). También participan en esta iniciativa Azul Airlines, GOL, TAM y agencias de viaje como consultores estratégicos. Hasta finales de 2012, se desarrollará un estudio detallado sobre las oportunidades y los retos de la creación de una industria en Brasil para la producción y distribución de combustible de aviación bioderivado, sostenible y económicamente eficiente. El estudio incluirá una hoja de ruta de tecnología y sostenibilidad, la cual será elaborada mediante una serie de talleres públicos, así como por un Consejo Asesor Estratégico que le dará una orientación general y apoyo institucional. Líneas aéreas, fabricantes y proveedores de combustible, especialistas en medio ambiente, grupos comunitarios y agencias gubernamentales formarán parte del consejo.

El estudio contribuye a la creación de un centro de investigación centrado en el desarrollo de biocombustibles sostenibles para la aviación. La misión del centro será producir ciencia que le

ayudará a llenar los vacíos técnicos, comerciales y la sostenibilidad necesarias para permitir la creación de nueva cadena de suministro del combustible de aviación en Brasil.

b) Estados Unidos:

- i) *Sustainable Aviation Fuel Users Group* (SAFUG), véase Capítulo 2.2.2.1 encima.
- ii) *Midwest Aviation Sustainable Biofuels Initiative* (MASBI):

Integrado por United Airlines, Boeing, UOP de Honeywell, el Departamento de Aviación de Chicago y el Fondo de Energía Limpia, la iniciativa pretende promover el desarrollo de la aviación de biocombustibles en una región de 12 estados comprometidos significativamente con la sostenibilidad de la materia prima de biomasa, del desarrollo de la tecnología, de la creación de empleo y de la comercialización (MASBI, 2012).

c) México:

Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA). Bioturbosina: Proyecto a largo plazo :

La aviación en México consume 10 millones de litros diarios de combustible por lo que para satisfacer con biocombustibles la mitad de esta demanda, se requiere articular la cadena de producción, desde la siembra de las materias primas hasta las refinerías de bioturbosina. La iniciativa liderada por Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA) buscará atender en 2040, cerca de 50% de la demanda mexicana de turbosina con biocombustibles, lo cual significaría producir diariamente cinco millones de litros. Actualmente sólo se tienen listos 100,000 litros de bioturbosina, apenas 0.1% de la demanda diaria en México (CNNExpansión, 2011). Por el momento no hay ni infraestructura ni materia prima suficientes para incrementar la producción. En México tampoco hay ni una sola refinería de bioturbosina, por lo que se deberían buscar inversionistas que estuvieran dispuestos invertir entre 100 y 200 millones de dólares (mdd) para construir la primera. Por el momento este proceso se lleva a cabo en Estados Unidos.



A diferencia del etanol producido a partir de maíz amarillo, la bioturbosina debería ser un combustible de la 2da generación. Los combustibles de segunda generación también llamados biocombustibles celulósicos, son producidos de materias-primas no alimenticias como residuos agroindustriales y gramíneas forrajeras de alta producción de biomasa. Su producción es significativamente más compleja, comparados a los de 1ª generación y todavía no son comercializa En cuanto a las materias primas, el estado de Chiapas tiene un proyecto para incrementar su producción de 10,000 hectáreas de *Jatropha* a 40,000. Sin embargo, esta cantidad aún resulta insuficiente, ya que para abastecer la demanda proyectada se tendrían que sembrar miles de hectáreas más. Por el momento se está estudiando la posibilidad de producir bioturbosina a partir de *Salicornia*, que es una planta que podría irrigarse con agua de mar. Las algas marinas también son una opción viable para México, ya que el país tiene miles de kilómetros de litorales y de terreno improductivo junto a éstos, donde se podrían instalar las granjas de producción de aceite de alga. .

Plan de Vuelo Bioturbosina (Rios Galvan, 2010):

Desarrollo para los biocombustibles para aviación en México

- El Plan de Vuelo es un ejercicio para trazar la ruta de cómo llegara tener biocombustibles sustentables de aviación en México
- Involucra a todos los actores importantes que deben estar en el proceso de identificación de los elementos críticos
- Tiene como objetivo identificar y analizar los elementos existentes y faltantes en la cadena de suministro de los biocombustibles de aviación

Metas del Plan de vuelo

- Concentrar esfuerzos de organizaciones civiles, instituciones gubernamentales, empresariales y de investigación dirigidas a la producción de biocombustibles
- Revisar aspectos legales, disponibilidad de insumos, cadenas de producción, infraestructura de refinación, formas de suministro y viabilidad económica
- Integrar los talentos de los sectores participantes
- Hacer partícipes activamente a los actores mediante sus ideas, propuestas, experiencia y compromiso en este desafío
- Establecer acciones para cubrir con biocombustible el 1% de la demanda nacional para el 2015, (40 millones de litros anuales) y el 15 % para 2020, (más de 700 millones de litros)

Alcances: Análisis a fondo de cada uno de los elementos:

- Características geográficas, climatológicas, margen de productividad, etc.
- Impacto ambiental, económico y social
- Productores
- Almacenamiento y transportación
- Refinación
- Beneficios para las aerolíneas comerciales
- Infraestructura y proceso de almacenamiento y suministro en las instalaciones de ASA

d) España

Diversificación energética frente al queroseno tradicional - iniciativa española de producción y consumo de bioqueroseno para aviación:

El Ministerio de Medio Ambiente y Rural y Marino (MARM), a través de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, el Ministerio de Fomento a través de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE) junto con el organismo Servicios y Estudios para la Navegación Aérea y la Seguridad Aeronáutica (SENASA), firmaron un Convenio para el impulso de una iniciativa española de producción y consumo de bioqueroseno para aviación.

Trece empresas de los sectores aéreo y energético se han adherido al Convenio y participarán en su desarrollo. Las empresas privadas que colaborarán en el Convenio, han firmado un “Acuerdo voluntario de participación de entidades asociadas a la iniciativa española para la producción y consumo de bioqueroseno en aviación”. Estas empresas son: Airbus, Camelina Company España, CEPSA, CIEMAT, CLH, RSB (EPFL), IBERIA, Residuos y Refinados Iberia SL, Pullmantur Air, REPSOL Comercial de Productos Petrolíferos S.A., Tecnología y Biomasa Sostenible S.L. (TECBIO), TECNALIA y UOP LLC.

Figura 2.2: Iniciativa Español de Producción y Consumo de Bioqueroseno para Aviación



Fuentes: <http://www.camelinacompany.es/proyectos> , www.bioqueroseno.es

El objeto del Convenio y del Acuerdo Voluntario es impulsar la producción de bioqueroseno para su empleo por la aviación en España, desde la producción de materias primas sostenibles, hasta el uso comercial de las aeronaves. Se busca con ello analizar y explotar el potencial de generación de riqueza y empleo de esta cadena de producción y consumo, fortaleciendo y posicionando tanto al sector aéreo español, como a las industrias implicadas en todo el ciclo productivo. La implantación de esta cadena ayudaría a cumplir los objetivos de diversificación energética en un país netamente importador de petróleo (Gobierno de España, 2011). Los datos manejados en los estudios realizados hasta el momento indican que existe potencial en España para el cultivo de plantas como la camelina, ya cultivada en España y en la actualidad en ensayos piloto.

e) Alemania

Paralelamente al lanzamiento del *European Advanced Biofuels Flight Path Initiative* y para apoyar la implementación de los objetivos estipulados, en junio de 2011, un grupo de 20 compañías aéreas, empresas de aviación, universidades y productores de biocombustibles lanzó la Iniciativa de (*Aviation Initiative for Renewable Energy in Germany - AIREG*), (AIREG, 2011, Airliners.de, 2011).

La iniciativa busca promover el uso de las energías renovables en el tráfico aéreo en Alemania y tiene como objetivo aumentar la cuota de las energías renovables en el aire a través de la coordinación de las actividades de investigación y el fomento de la introducción en el mercado de los combustibles de aviación "amigables con el clima".

Los miembros fundadores son universidades, líneas aéreas, operadores de aeropuertos, fabricantes de aeronaves y de los productores de combustible: Air Berlin, Bauhaus Luftfahrt, Booz

& Co., British Airways GmbH, Centro alemán de Investigación de la Biomasa (Deutsches Biomasseforschungszentrum - DBFZ), Sociedad Alemana para la Aeronáutica y del Espacio (Deutsche Gesellschaft für Luft- und Raumfahrt - DGLR), Lufthansa AG, Deutsche Post AG, Centro Alemán de Técnica Aeroespacial (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt DLR), EADS, el aeropuerto de Munich, Forschungszentrum Jülich GmbH, Sistema ISCC, Jatrosolutions GmbH, Universidad de Lüneburg, MTU Aero Engines, Rolls-Royce Alemania Ltd., Universidad Técnica de Hamburg-Harburg (TUHH), TUfly y VERBIO Vereinigte BioEnergieAG.

CAPÍTULO

3.

Sección *downstream*: Uso, aplicación del bioqueroseno y los métodos de fabricación

Uno de los avances más apasionantes para la aviación en los últimos tiempos es la posibilidad sustituir el carburante convencional de los aviones, el queroseno de aviación o Jet A, por biocombustibles sostenibles.

La situación de dependencia actual del sector con respecto a los combustibles fósiles resulta insostenible a largo plazo, pero creemos que, mediante la innovación, los biocombustibles de nueva generación podrán desarrollarse de forma sostenible en el futuro. Las investigaciones que se están llevando a cabo, y que avanzan a pasos agigantados, indican que la siguiente generación de biocombustibles podría constituir una alternativa viable para la aviación. El sector confía en que las investigaciones lograrán desarrollar carburantes susceptibles de ser producidos en masa con bajos costes, alto rendimiento y un mínimo impacto medioambiental. Es importante destacar que el sector de la aviación - a través de un número siempre creciente de iniciativas colaborativas (algunas de ellas descritos en el capítulo anterior) – se ha comprometido a estudiar el uso de biocombustibles que no compitan con la producción de alimentos, un obstáculo importante con el que han chocado otros sectores (ATAG, 2012).

El compromiso del SAFUG (ver Capítulo 2) estipula que para ser considerados sostenibles, los biocombustibles deben tener un rendimiento equivalente o superior al del carburante basado en el queroseno, pero con un impacto de CO₂ inferior durante la totalidad de su ciclo de vida. La palabra clave para los biocombustibles es sostenibilidad. De hecho, el rendimiento ambiental de algunos biocombustibles es peor que el de los combustibles fósiles que se busca sustituir.

Por ello, es importante emplear la tecnología de producción de biocombustibles más avanzada, así como las mejores fuentes de biomasa.

Se ha sugerido que muchas de las fuentes de biocombustibles de "primera generación" - como el bioetanol, que proviene principalmente del maíz y la caña de azúcar - pueden contribuir a acentuar la escasez de alimentos en los países en vías de desarrollo, ya que para su producción se utilizan terrenos de cultivo y agua que de otro modo se destinarían a la producción alimentaria. En reacción a estas preocupaciones, los biocombustibles sustentables de aviación deberían ser producidos a partir de fuentes renovables que no establecen la competencia en el uso de los recursos tierra y agua para los cultivos de alimentos destinados a las regiones vulnerables. Las empresas del sector tratan de conciliar los intereses de la agricultura, de los investigadores académicos, expertos en medio ambiente, de las refinerías y empresas del sector aeroespacial en

todo el mundo para establecer la infraestructura local necesaria para desarrollar una industria de biocombustibles sostenible y económicamente viable.

Los biocombustibles de nueva generación que en la actualidad se encuentran en fase avanzada de desarrollo para su uso en aviación, como las algas y la *Jatropha*, son cultivos de rápido crecimiento, sin usos alimentarios.

Durante la última década, diversos estudios e informes han investigado el potencial para el uso de los biocombustibles en la aviación (véase Capítulo 2). Más recientemente, financiados por la UE, los EEUU, bancos de fomento y otros, varios proyectos de I&D se han puesto en marcha para trazar un camino a seguir para la introducción de los biocombustibles sostenibles para ayudar a reducir la dependencia de los combustibles fósiles en el transporte aéreo y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero por el sector del transporte aéreo.

3.1. Experiencias con vuelos experimentales y análisis de las mezclas utilizadas para su uso en la aviación

A nivel mundial actualmente se están investigando y desarrollando diversas materias primas y tecnologías de conversión para la producción de biocombustibles para la aviación. Los primeros vuelos experimentales se realizaron a partir de 2008 y – en lo sucesivo a la aprobación por ASTM de *hydrotreated renewable jet fuel* (HRJ) de ser utilizado en la aviación comercial – ya en 2011 comenzaron los vuelos comerciales que utilizan combustibles *biojet*.

En la actualidad se están llevando a cabo numerosos experimentos y pruebas con nuevos combustibles. Los actores involucrados en la realización de estas pruebas son:

1. Los grandes constructores de aeronaves, principalmente Airbus, Boeing, Bombardier, Embraer y otros;
2. Un número siempre creciente de las líneas aéreas comerciales, de todas las partes del mundo (véase Tabella 2.1);
3. Los principales constructores de los motores de reacción, tales como CFM International, GE Aviation, Honeywell Aerospace, International Aero Engines (IAE), MTU Aero Engines, Pratt&Whitney, Rolls Royce, SNECMA (Société Nationale d'Etudes et de Constructions de Moteurs d'Aviation) y otros.⁵
4. Los productores de los combustibles alternativos como, por ejemplo: Honeywell-UOP (Universal Oil Products, filial completa de Honeywell), Neste Oil, SG Biofuels Solazyme y otros
5. Actores de índole diferentes como agencias gubernamentales (p.e. el *Natural Resources Defense Council* Consejo para la defensa de los recursos naturales; NRDC) y también organizaciones no-gubernamentales como por ejemplo el World Wildlife Fund (WWF).

⁵ Observación: Las empresas constructores de motores de propulsión están bastante ligados unas con otras, a través de participaciones de acciones, corporaciones afiliadas, empresas *joint ventures*, acuerdos de cooperación. A IAE, por ejemplo, nació en 1983 de una cooperación entre Rolls-Royce, Pratt & Whitney, Japanese Aero Engines Corporation (JAEC), MTU Aero Engines y Fiat Avio. De forma parecida la CFM International es un Joint Venture de SNECMA y General Electric, en cuanto a Engine Alliance es otro *Joint Venture* de General Electric y Pratt & Whitney.

Tabla 3.1: Tabla compendiada de vuelos de prueba experimentales (azul claro) y comerciales (rosado) significativos entre 2008 y 2012

Data	Línea aérea	Aeronave, tipo, Motores de reacción	Empresas participantes (constructores de motores, suministradores de combustible)	Materia prima utilizada, Mezcla (%) Numero de motores	Trayectoria Observaciones
02/2008	Viregin Atlantic	Boeing 747	– Boeing	Mezcla de aceites de coco y babassu 20% Un motor (de cuatro)	London→ Ámsterdam
02/2008	Airbus	Airbus A380	– Airbus	GTL (<i>gas to liquid</i>)	Bristol → Toulouse
12/2008	Air New Zealand	Boeing B747-400 Rolls-Royce RB-211	– Boeing – Rolls-Royce	Jatropha 50%, un motor (de cuatro)	Programa de vuelos de prueba organizadas por Boeing. El desempeño fue tan bueno como (o mejor) de combustible Jet A. (Boeing, 2009)
01/2009	Continental Airlines	B737-800 Motores CFM56-7B	– GE Aviation, – Pratt&Whitney, – Honeywell UOP	Mezcal de jatropha y algas 50%, un motor	
01/2009	JAL Japan Airlines	B747-300 Motores Pratt & Whitney JT9D	– CFM, – Sapphire Energy (algas) – Terasol Energy (Jatropha)	Mezcla de camelina (42%), jatropha (7,5%) y algas (0,5%) 50%, un motor (de cuatro)	
02/2009	JetBlue	Airbus	– Airbus, – IAE -International Aero Engines – Honeywell UOP	Algas	
06/ 2010	EADS	Diamond Aircraft D42 New Generation Motores AE300 Austro Engines	– IGV GmbH (Institut für Getreideverarbeitung, Alemania) – Biocombustibles del Chubut S.A. – VTS Verfahrenstechnik Schwedt	Algas 100%	Berlin Airshow, vuelos de prueba. Primero vuelo con biocombustibles hecho 100% de algas.
11/2010	TAM	Airbus 320 Moltores CFM56	– Airbus – CFM	Jatropha 50%	Rio de Janeiro → Rio de Janeiro, 45 minutos
04/2011	All Nippon Airways	Boeing 787 Dreamliner	– Boeing	Aceite de cocina	Vuelo de entrega, Everett → Tokio; primer vuelo de biocombustibles transpacífico,
06/2011	Honeywell	Gulfstream 450 Rolls-Royce Tay	–	Camelina	EEUU → Paris Air Show
06/2011	Boeing	Boeing 747-8F Motores General Electric GEnx-2B	–	Camelina 15 % En todos los cuatro motores	Boeing sitio de construcción → Paris Air Show
06/2011	KLM	Boeing 737-800	–	Aceite de cocina	Ámsterdam → Paris; Primero vuelo comercial en todo el mundo
Entre 07/2011 y 01/2012	Lufthansa	Airbus A321	– Airbus – Neste Oil	Mezcla de 80% de camelina, 15% de jatropha y 5% de sebo 50%	Cuatro veces al día, durante un periodo de seis meses, Hamburgo ↔ Frankfurt Total de 1.187 vuelos, Reducción de las emisiones de CO2 de 1.471 toneladas
07/2011	Finnair	Airbus A319	–	Aceite de cocina 50% Ambos motores	Ámsterdam →Helsinki
07/2011	Interjet	Airbus A320-214, motores CFM56-5B4/3	– Airbus, – Honeywell UOP, – Global Energías Renovables	Jatropha 27%	Ciudad de México → Tuxtla Jatropha, cultivada por productores de Chiapas
08/2011	Aeroméxico	Boeing 777	–	Jatropha 25%	Cd. de México → Cd. de Madrid; Primero vuelo comercial transatlántico
09/2011	Aeroméxico	Boeing 737	–	Camelina 25%	Ciudad de México → San José, Costa Rica,
10/2011	Air France	Airbus A321	–	Aceite de cocina 50% en ambos motores	Toulouse → París / Orly,
10/2011	Air China	Boeing 747-400	– PetroChina Co Ltd, – Pratt & Whitney – Honeywell's UOP LLC	Jatropha 50% biofuel Un motor (de cuatro)	Primero vuelo de la China aplicando biocombustibles. Jatropha de origen chinos.
10/2011	Iberia	Airbus A320	– Honeywell-UOP – Combustible certificado por Repsol	Camelina 50%	Madrid → Barcelona,

Data	Línea aérea	Aeronave, tipo, Motores de reacción	Empresas participantes (constructores de motores, suministradores de combustible)	Materia prima utilizada, Mezcla (%) Numero de motores	Trayectoria Observaciones
10/2011	Thomson Airways	Boeing 757-200	- SkyNRG - Dynamic Fuels	Aceite de cocina	Birmingham → Arrecife
11/2011	Continental Airlines	Boeing 737-800,	- Solazyme, Honeywell's UOP	Algas 40 %	Houston → Chicago Primer vuelo comercial utilizando biocombustible hecho en base de algas
12/2011	Thai Airways	Boeing 777-200	- PTT, - Rolls Royce - Boeing	Aceite de cocina	Bangkok → Chiang Mai.
12/2011	Alaska Airlines y Horizon Air	Boeing 737	-	Aceite de cocina 20%	75 vuelos entre Seattle y Washington DC
	Alaska Airlines	Bombardier Q 400	-		Seattle → Portland
01/2012	Lufthansa	Boeing 747	- Neste Oil	Jatropha, camelina y gordura animal 50 % Un motor	Frankfurt – Washington, vuelo transatlántico como punto final de la prueba de largo plazo entre Frankfurt y Hamburgo
01/2012	Etihad Airways	Boeing 777-300ER	- SKYNRG	Aceite de cocina	Vuelo de entrega Seattle → Abu Dhabi
03/2012	LAN Chile	Airbus 320 Motores CFM56-5B	- SkyNRG - Air BP Copec	Aceite de cocina 31%	Santiago de Chile → Concepción
04/ 2012	Porter Airlines	Bombardier Q400	-	Camelina 50%	Toronto → Ottawa
04/ 2012	Qantas Airways	Airbus A 320	-	Aceite de cocina	Sídney – Adelaide
	Jetstar Airways	Airbus A320	-	Aceite de cocina	Melbourne – Hobart
	KLM Royal Dutch Airlines	B777	-	Aceite de cocina	Ámsterdam – Rio de Janeiro
04/2012	All Nippon Airways, Japón	Boeing 787 Dreamliner	-	Aceite de cocina	Vuelo de entrega desde la factoría de Boeing en Everett → Tokio
06/2012	Porter Airlines	Bombardier Q400	-	Camelina	Montreal → Toronto
06/2012	Aeroméxico	Boeing 777-200	- ASA	Mezcla de aceite de cocina, jatropha y camelina	Ciudad de México → Sao Paulo
06/ 2012	Air Canada	Airbus A319	- SkyNRG - Airbus	Aceite de cocina	Toronto → Ciudad de México
Junio 2012	GOL	737-800	- UOP de Honeywell.	Mezcla de maíz no comestible y aceite de cocina	
Junio 2012	Azul	Embraer E195 Motores GE-CF34-10E	- Embraer - Amyris	Caña de azúcar	Campinas → Rio de Janeiro,

Fuente: Compilación propia

Los combustibles para aviación deben ser carburantes de alto rendimiento capaces de funcionar sin riesgos en un amplio espectro de condiciones. Por añadidura, las nuevas generaciones de biocombustibles deben ser sustitutos directos del queroseno convencional (Jet A), ya que de otro modo los fabricantes de aeronaves se verían obligados a rediseñar los motores y las compañías aéreas y los aeropuertos se verían obligados a desarrollar nuevas infraestructuras para el suministro de carburante, lo que retrasaría significativamente la introducción de los biocombustibles. En la actualidad, el sector está comprometido con el desarrollo de biocombustibles de origen sostenible que resulten compatibles con el queroseno Jet A-1; es decir, biocombustibles que puedan mezclarse con los combustibles fósiles convencionales (*drop-in*) hasta que sea posible producirlos en cantidad suficiente para que sustituyan por

completo a estos últimos. En las experiencias hasta ahora el biocombustible es mezclado, porque su contenido energético es ligeramente menor que el del combustible tradicional JetFuel A.

Algunos de los biocombustibles de "primera generación", como el bioetanol, simplemente no pueden utilizarse en aviación. Aunque en el 2010 se produjeron 86 miles de millones de litros de etanol en el mundo para el transporte terrestre, se trata de un combustible inapropiado para la aviación, porque se congelaría al volar a gran altitud. Para poder ser utilizados en aviación, los biocombustibles deben ser capaces de operar a temperaturas elevadas, deben tener un punto de congelación muy bajo y su coste debe ser competitivo en comparación con el del carburante procedente del petróleo.

3.2. Estado de situación de la rutas tecnológicas para la producción de bioqueroseno

Como se puede deducir de la tabla 3.1 en todas las partes del mundo actualmente se están investigando y desarrollando diversas materias primas (*feedstocks* en inglés) para la producción de biocombustibles para la aviación. Para poder analizar la adecuación de un combustible a su uso en el transporte aéreo, y específicamente para conocer su efecto sobre la sostenibilidad, es clave conocer tanto la materia prima a partir de la que se obtiene el combustible como también el modo en que éste se produce.

Las materias primas más prometedoras y utilizadas serán analizadas en el capítulo 4. Existen diferentes tecnologías de conversión para llegar a un combustible apto para ser empleado en la aviación y una serie de requisitos y exigencias técnicas que deben cumplir, lo que se analiza a continuación.

3.2.1. Rutas tecnológicas

Cabe diferenciar entre los conceptos de biocombustible y bioenergía. El término **biocombustible** (en ocasiones biocarburantes, biolíquidos o incluso *biofuels*) se refiere a los combustibles líquidos o gaseosos para el sector de transporte o para la generación de energía, que son predominantemente producidos por la biomasa (Demirbas, 2008, IICA 2010, Machado 2010). **Bioenergía** es un término más amplio que se refiere a la energía derivada a partir de biomasa (generalmente sólida), e incorpora varios tipos de energía como puede ser la biomasa para leña en los hogares (véase Figura 3.1).

Con respecto a los biocombustibles una clasificación recientemente popularizada incluye los términos biocombustibles de 1^{ra}, 2^{da} y 3^{ra} generación, pero no hay definición técnica estricta para tales designaciones. De hecho existe una considerable controversia entre las definiciones de esas "generaciones de biocombustibles", pero, en general, la principal distinción entre ellos es la materia prima utilizada y los avances tecnológicos necesarios para obtenerlos (Machado, 2010).

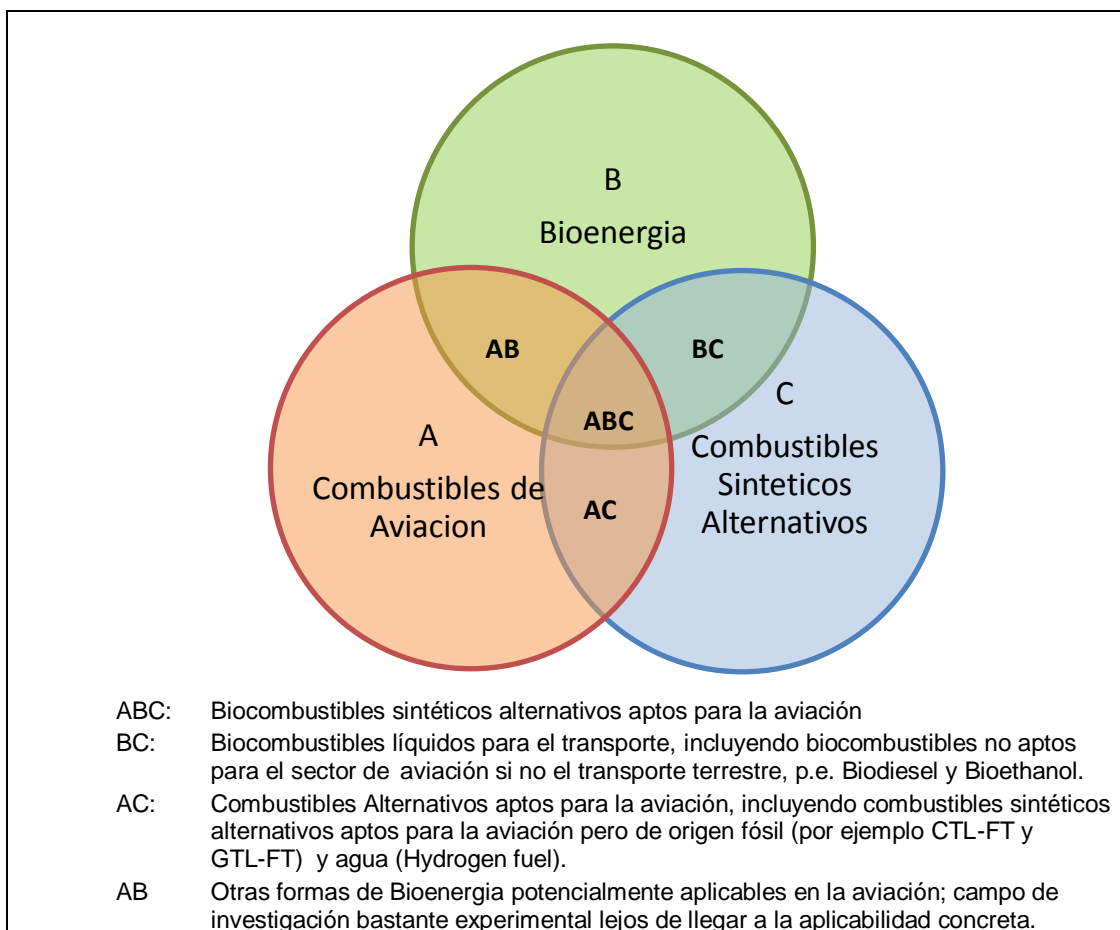
Los **Biocombustibles de 1^{ra} generación** son producidos de azúcar, amida y aceites de una parte específica (frecuentemente comestible) de plantas tradicionales como caña-de-azúcar, trigo, maíz, palma aceitera y soya. Esos biocombustibles (etanol y biodiesel) ya son producidos y comercializados en cantidades significativas por diversos países, respondiendo actualmente por

1,5% de 2,0% del total de combustibles de transporte en el mundo. Su expansión, sin embargo, levanta algunas preocupaciones, principalmente en lo que se refiere al uso de la tierra.

Los **Biocombustibles de 2da generación**, también llamados biocombustibles celulósicos, son producidos de materias-primas no alimenticias como residuos agroindustriales y gramíneas forrajeras de alta producción de biomasa. Su producción es significativamente más compleja, comparados a los de 1^a generación y todavía no son comercializados. Son clasificados según el proceso utilizado en la conversión de la biomasa: bioquímicos – producidos por hidrólisis enzimática, fermentación y termoquímicos – producidos por pirolisis, gasificación y síntesis de Fischer-Tropsch. Las tecnologías para una conversión de biomasa celulósica a biocombustibles son existentes, pero todavía no aplicadas en producción de gran escala.

Los **Biocombustibles de 3^{ra} generación** son producidos a partir de la materia-prima modificada genéticamente de modo que facilita los procesos subsecuentes. Los agentes de conversión (microorganismos, algas) también son modificados genéticamente para que el proceso sea más eficiente.

Figura 3.1: Intersecciones entre Combustibles de Aviación, Bioenergía y Combustibles Sintéticos Alternativos



Fuente: elaboración propia

Una alternativa más cercana sería de los **Biocombustibles 1.5 generación** (Ganduglia, 2008), que incluirían aquellos producidos por tecnologías convencionales, pero con materias primas alternativas a las utilizadas actualmente, menos sensibles a la competencia con la producción de alimentos. Entre estas se encontrarían diversas especies arbustivas o arbóreas perenes oleaginosas u otras con potencial de desarrollarse en zonas áridas o semi-áridas de tierras marginales, como jatropha, camelina y microalgas. El llamado **Biocombustible celulósico** es producido con base a cualquier celulosa, hemicelulosa o lignina, derivado de la biomasa renovable, y que logra una reducción de las emisiones de gases del efecto invernadero durante el ciclo de vida en un 60% por debajo del valor de referencia. (EEUU, 2007)

Por otro lado, se llama **combustible sintético** (Figura 3.1) a la gasolina, el queroseno y el gasóleo obtenidos mediante procesos termoquímicos a partir de carbón, de gas natural o de biomasa. Por extensión, también puede usarse para otros productos combustibles (por ejemplo metanol, dimetiléter o butano) y para otros tipos de materias primas "no convencionales" (por ejemplo las arenas bituminosas o los residuos plásticos). Ya sea que la materia prima fuese carbón, gas natural o biomasa, se suele hablar de procesos y productos **CTL** (del inglés *Coal-to-Liquids*), **GTL** (*Gas-to-Liquids*) o **BTL** (*Biomass-to-Liquids*) respectivamente (Figura 3.2). Los combustibles sintéticos obtenidos de la biomasa suelen llamarse también biocombustibles, incluyendo tanto al BTL como al bioetanol y el biodiésel, los cuales son obtenidos mediante fermentación, un proceso sustancialmente diferente de la transformación termoquímica utilizada para el BTL (Figura 3.2).

Los tres principales procesos de producción de combustibles sintéticos son:

- Licuefacción directa del carbón.
- Producción de gas de síntesis ($\text{CO} + \text{H}_2$) seguida de síntesis Fischer-Tropsch.
- Producción de gas de síntesis seguida de síntesis de metanol y a continuación transformación del metanol en gasolina y/o gasóleo.

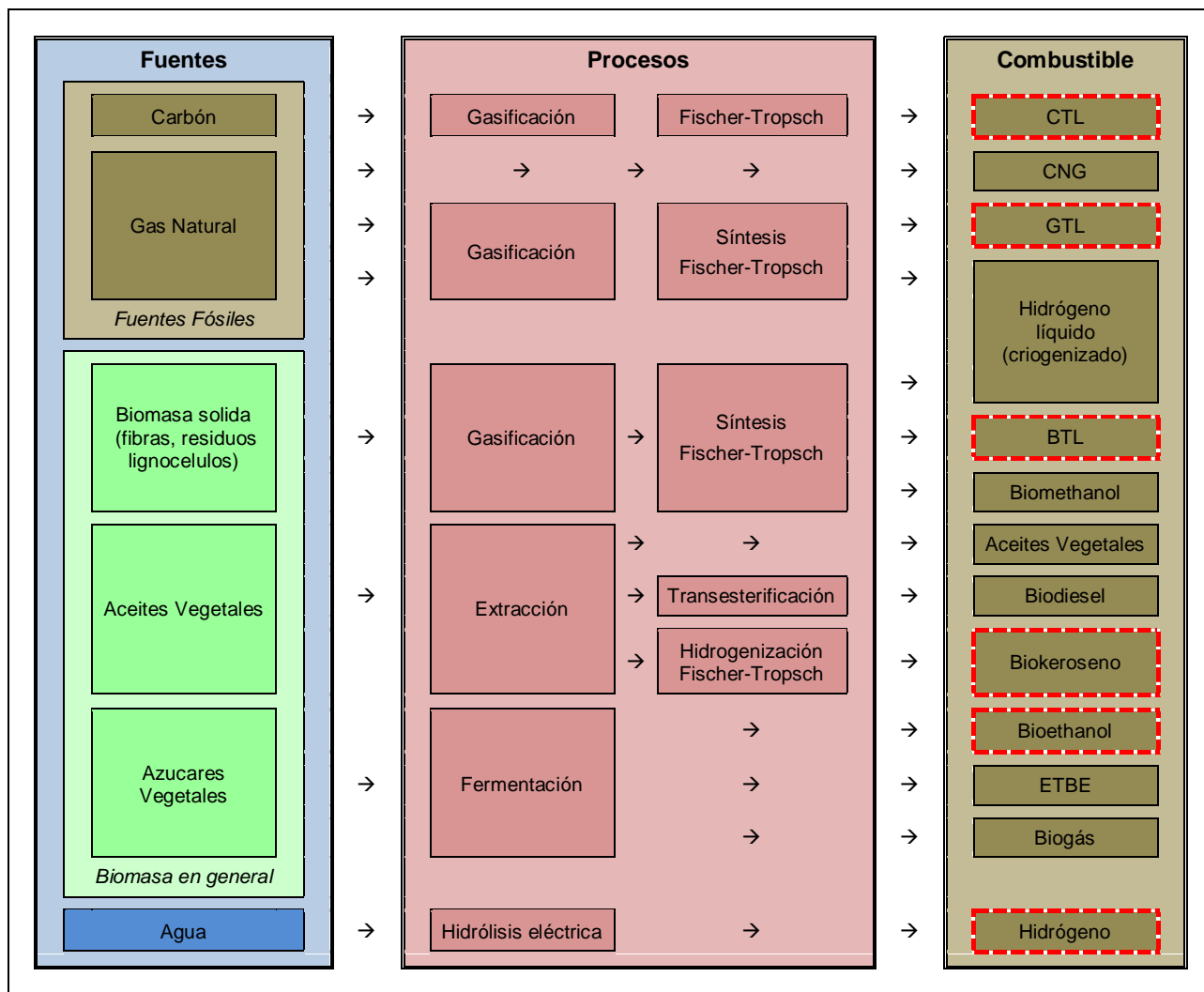
Hay básicamente dos categorías de combustibles sintéticos: los líquidos Fischer-Tropsch y los combustibles crudos sintéticos. Los crudos sintéticos (*syncrude*) se obtienen de fuentes fósiles como el extra pesado, esquisto y de arena pueden ser usados para los mismos propósitos que el petróleo convencional. Al igual que el petróleo, el crudo sintético debe ser refinado y procesado para conseguir varias formas de productos basados en el petróleo, como es el diesel, la gasolina o el keroseno. Procesar los combustibles sintéticos, especialmente el *syncrude*, tiende a dañar el medioambiente. Al necesitar más procesamiento que el petróleo, crean más emisiones de CO_2 y otros agentes contaminantes.

Los Combustibles Sintéticos Alternativas con potencial futuro de ser empleados en la aviación (**Combustibles Alternativos de Aviación**) pueden agruparse, en función de su fuente y forma de obtención e incluyen además del Bioqueroseno, el CTL-FT, GTL-FT, BTL-FT y hidrogeno y se encuentren en diferentes estados de avance tecnológico (OBSA 2008).

Los biocombustibles de aviación pueden ser producidos a través de las rutas tecnológicas de conversión termoquímica o conversión bioquímica, con las rutas termoquímicas dominando al corto y medio plazo, porque se basan en las tecnologías más maduras (CALDECOTT y TOOZE, 2009). Las rutas termoquímicas aplicadas en la conversión de la biomasa se basan en la utilización de calor como fuente de transformación de la biomasa, por dos abordajes básicos (Figura 2.3, Machado, 2010). El primero es la gasificación de la biomasa y su conversión en hidrocarburos y el segundo es la licuefacción de la biomasa directamente por pirólisis de alta temperatura o licuefacción de alta presión. El Bio-óleo, resultado de la licuefacción, puede ser

“hidro-tratado” para producir *hydrotreated bio-jet fuels* (HRJ). Los Bio-oleos son extractados de feedstocks avanzados con un alto contenido de aceite como la *Jatropha*, *Camelina* o algas (CALDECOTT y TOOZE, 2009).

Figura 3.2: Rutas tecnológicas para la producción de combustibles alternativos



Fuente: elaboración propia en base de de Wuppertal Institut, 2006 y OBSA, 2008

 Combustibles Sintéticos Alternativas con potencial de ser empleados en la aviación, en diferentes estados de avance tecnológico (OBSA 2008)

CTL - del inglés *Coal-to-Liquids*

GTL – del inglés *Gas-to-Liquids*

BTL – del inglés *Biomass-to-Liquids*

CNG – del inglés *Compressed Natural Gas*

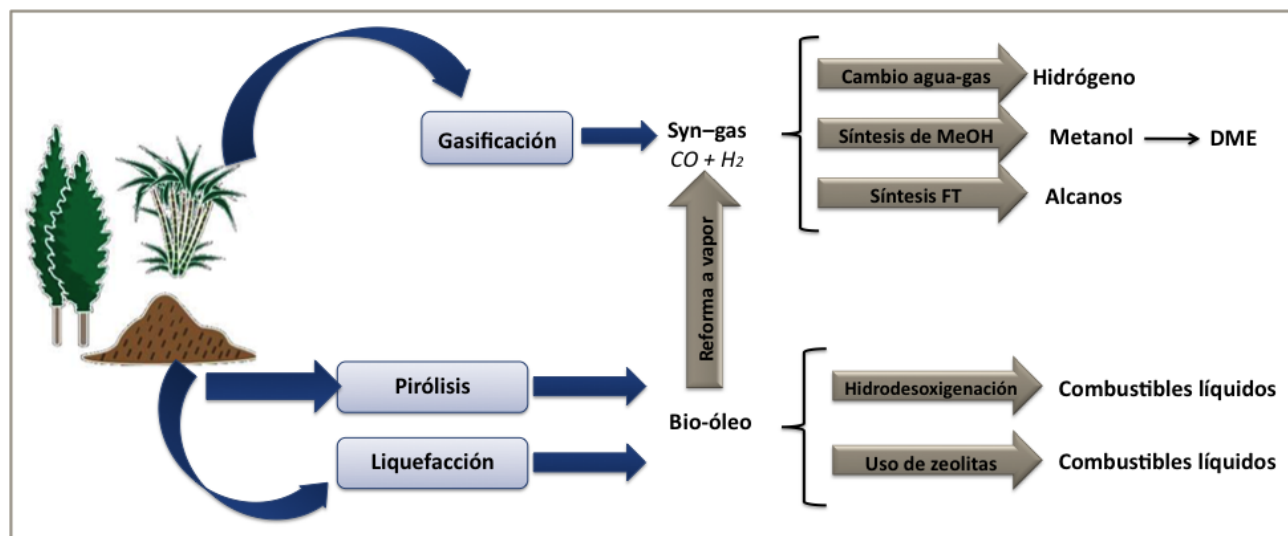
ETBE - Ethyl tert-butyl ether

Estos métodos han sido desarrollados para la conversión de la biomasa residual obtenida a partir de las actividades agrícolas y forestales y de las industrias de transformación agro-

alimentaria y de la madera en energía útil. La elección del proceso de conversión depende del tipo y cantidad de biomasa disponible, de la forma deseada de la energía, es decir, las necesidades de uso final, de las normas ambientales, de factores económicos y otros factores específicos de proyecto.

La gasificación es un proceso que convierte un insumo sólido o líquido en un gas (gas pobre) con características básicamente combustibles, por su oxidación parcial a temperaturas intermedias (400-900 °C), por encima de las recomendadas para pirólisis y por debajo de las recomendadas para combustión. Los principales compuestos resultantes son monóxido de carbono (CO), hidrógeno (H₂), metano (CH₄), dióxido de carbono (CO₂) y nitrógeno (N₂), cuyas concentraciones varían de acuerdo a las condiciones operacionales utilizadas. Ese gas es conocido como gas pobre, debido a la cantidad de aire inferior lo que significa que ese gas posee bajo poder calorífico. En el proceso son suministradas cantidades restringidas de oxígeno, con el objetivo principal de producir una mezcla gaseosa especial, conocida como gas de síntesis (o syngas), básicamente rica en hidrógeno y monóxido de carbono y cuya combustión es más eficiente que aquella del combustible original. Así, el gas de síntesis puede ser quemado directamente en motores de combustión interna, usado para producir metanol e hidrógeno, o aún convertido en combustible sintético por el proceso Fischer-Tropsch.

Figura 3.3: Procesos termoquímicos para producción de biocombustibles



Fuente: Machado 2010

El proceso Fischer-Tropsch (FT) es un método mediante el cual se obtienen combustibles líquidos tales como *gas oil*, gasolina, queroseno etc. a partir de monóxido de carbono e hidrógeno gaseosos. Este procedimiento fue ideado por los químicos alemanes Hans Tropsch y Franz Fischer, en el entorno del año 1920. El procedimiento Fischer-Tropsch se realiza bajo condiciones de alta temperatura y presión, para aumentar el rendimiento del proceso. La reacción se acelera mediante catalizadores de hierro o cobalto. Las principales reacciones del procedimiento tienen varias etapas, que incluyen al principio la adsorción de monóxido de carbono sobre el catalizador, luego el comienzo de la polimerización al formarse un grupo metilo, y más tarde la polimerización para obtener el hidrocarburo. (González, 2010)

Las ventajas de este proceso consisten en la baja proporción de azufre encontrada en el *gas-oil* obtenido a través del proceso FT - lo cual es favorable para el medio ambiente - y el alto contenido de cetano, que se debe a su baja proporción de compuestos aromáticos.

Considerándose la producción de biocombustibles, un problema del proceso FT es que no se consigue producir selectivamente gasolina (C7 – C11) o diesel (C14-C20) sintéticos sin generarse una gran cantidad de otros productos. Se ha buscado cambiar propiedades de los catalizadores para alterarse la selectividad, pero los intentos hechos para alterar la distribución todavía no han sido exitosos (Huber et al., 2006; Goyal et al., 2008). Además, las plantas necesarias para realizar el proceso FT tienen un alto costo de instalación, y conjuntamente tienen un impacto negativo sobre el medio ambiente, dado que la emisión de CO₂ en este tipo de plantas es alta.

La producción de biocombustibles a través la ruta bioquímica partiendo de azúcares y almidón también es posible pero actualmente se encuentra en fase experimental de laboratorio. Los azúcares son fermentados y deshidratados en tanto el almidón requiere primero ser convertido en azúcares a través de un tratamiento enzimático (tecnología *alcohol-to-jet*).

El hidrógeno también se ha sugerido como un combustible de aviación del futuro. En realidad, los aviones de hidrógeno requerirían nuevos motores y fuselajes, que es poco probable que se realice hasta por lo menos varias décadas. Por lo tanto, los combustibles líquidos de los nuevos tiempos presentes son la única alternativa realista para el transporte aéreo comercial. Estos incluyen los nuevos combustibles sintetizados a partir de gas (GTL) y carbón (CTL), así como los derivados de la biomasa. El sector evalúa, que el hidrógeno - que ya se usa en sistemas de células de combustible - podría ser una alternativa para los motores de aviación a partir de 2050 (ATAG, 2012).

Cabe mencionar, que el uso potencial de los combustibles sintéticos para aviones es sólo uno de una amplia gama de soluciones a largo plazo que se introducen o se considera para reducir la sostenibilidad del transporte aéreo. Objetivo clave es la mejora de la eficiencia. En el futuro más inmediato, proyectos como el de € 1600 millones público-privada Iniciativa Tecnológica Conjunta Clean Sky (ITC), el cual tiene por objeto aumentar la eficiencia mediante la aceleración del desarrollo del nuevo motor y el diseño de las aeronaves y otras medidas. Los aviones nuevos que entran en servicio actualmente consumen un 70% menos de carburante que los de hace 40 años en cuanto las operaciones con aeronaves han logrado reducir el consumo de carburante un 20% en los últimos 10 años (reducción del consumo del 5% en 2004-2005, Estadísticas del transporte aéreo en el mundo, IATA, 2006).

3.2.2. Aplicabilidad y requisitos técnicos de los combustibles alternativos sintéticos aplicados en la aviación

No todos los combustibles existentes, incluso cuando algunos son fácilmente utilizados para el transporte terrestre, pueden ser utilizados en aviación. Las condiciones de seguridad que operan en la aviación son mucho más estrictas y restrictivas (OBSA 2008). Al mismo tiempo, las condiciones de operación, de temperatura y de presión condicionan el uso de combustibles que mantengan propiedades físicas específicas en estas condiciones (fluidez, viscosidad, etc.). Deben evitarse posibles causas de problemas de re-encendido de motores, arranque en frío, solidificación y depósitos de impurezas, degradación de determinados materiales de motores y depósitos como los usados en juntas, etc. Por todo esto es muy importante el desarrollo de

investigación y ensayos donde se evalúen todos los parámetros del comportamiento de cualquier combustible alternativo.

Las aeronaves modernas usadas en el transporte comercial de pasajeros y carga utilizan como combustible JetA o JetA-1, producido a partir de petróleo y en un pequeño porcentaje desde arenas bituminosas (Venezuela y Canadá) (Chevron, 2006) y CTL (Sasol, África do Sul). Para garantizar la seguridad, estos combustibles deben cumplir especificaciones operacionales y técnicas compatibles con las aeronaves y su operación (motores, circuitos, depósitos, fases de vuelo), como fue ilustrado en el cuadro 2,1 (OBSA 2009):

Cuadro 3.1: Especificaciones operacionales y técnicas para los combustibles de aviación

Especificaciones operacionales y técnicas para los combustibles de aviación
<ul style="list-style-type: none">➤ Densidad energética: cantidad de energía proporcionada por unidad de peso y/o de volumen (mínimo 42,8 MJ/kg)➤ Fluidez del combustible para su paso de los depósitos hacia el motor, determinadas entre otras por la viscosidad, temperatura de solidificación (Jet A - 40°C, Jet A1 -47°C) y densidad física (peso por volumen).➤ Compatibilidad con los materiales de las aeronaves.➤ Capacidades lubricantes y termo-estabilidad.➤ Disponibilidad y asequibilidad: suministro suficiente en los aeropuertos y económicamente asequible.➤ Necesidad de aditivos.➤ Mantener estas características durante todo el vuelo, a pesar de las diferencias de altitud, presión y condiciones climáticas extremas (Appadoo, 2009).

Fuente: OBSA, 2008

La entidad oficial que define los estándares del combustible de uso en la aviación comercial es la ASTM. Cualquier combustible alternativo que cumpla con esas especificaciones sería lo que en inglés se denomina *drop-in*. Es decir, podría ser usado sin realizar modificaciones en las aeronaves y con plenas garantías para la seguridad. Los combustibles alternativos que no cumplan estas especificaciones requerirán un mayor tiempo antes de poder ser utilizados por la aviación comercial, dependiendo de certificaciones de las entidades oficiales, y la capacidad de implementar cambios en los motores y en las aeronaves.

En el caso de los combustibles de sustitución directa e inmediata (*drop-in*), siempre que el grado de mezcla permitido fuera indistinto (de 0 a 100%), no habría ninguna dificultad en su implantación. Si podría presentar dificultades el seguimiento, por cuestiones de cálculo de emisiones, la trazabilidad en su uso. Sin embargo, si el combustible no es *drop-in* o existen especificaciones mínimas de grado de mezcla, su implantación en las redes de suministro supone una serie de inconvenientes adicionales, económicos y estratégicos, que dificultan la implantación: Para evitar mezclas en las infraestructuras de suministro, sería necesario multiplicar éstas individualizándolas por tipo de combustible. Si se desean evitar las mezclas en los depósitos de las aeronaves, podrían existir problemas de abastecimiento en determinados destinos, escalas o aeropuertos donde un mismo combustible no pudiese ser suministrado.

Los combustibles sintéticos Fischer-Tropsch (GTL-FT, CTL-FT y BTL-FT) no contienen hidrocarburos aromáticos, lo que reduce la peligrosidad de las emisiones para la calidad del aire. Sin embargo esta ausencia de compuestos aromáticos conlleva dos desventajas técnicas:

- i. La densidad del combustible F-T inicial estará por debajo del mínimo establecido en las especificaciones del Jet.
- ii. Los compuestos aromáticos expanden los elastómeros (gomas) utilizados en el circuito de distribución de combustible y por tanto su ausencia podría ser causa de derrames.

Sin embargo, estas desventajas desaparecen cuando el combustible F-T no es utilizado en forma pura sino en mezcla con el combustible convencional, aunque las ventajas sobre la calidad del aire disminuyen (ICAO, 2007).

El número de átomos de carbono condiciona las propiedades físico-químicas del compuesto final. El biodiésel solidifica alrededor de 0 °C, mientras que el combustible convencional no lo hace hasta -40 °C (-47 °C Jet-A1). Esto es clave dadas las bajas temperaturas de crucero y el riesgo para la seguridad que supondría que el combustible no llegara correctamente a los motores. Esto podría controlarse con aditivos, aunque llevaría a un complejo proceso para su aprobación y certificación para su uso en aviación (ICAO, 2007).

Normas para combustibles renovables de aviación

Un paso importante fue la aprobación de la norma ASTM D7566-11 revisada el 1 de julio de 2011. La norma establece las especificaciones para combustibles de turbina de aviación que contienen una cantidad de hidrocarburos sintetizados. A través de las nuevas disposiciones incluidas en ASTM D7566 ya se puede mezclar los combustibles renovables con los combustibles convencionales civil y militar, hasta el 50 por ciento. Los componentes de los combustibles renovables, llamados Esteres Hidro-procesados y Ácidos Grasos (HEFA – por sus siglas en inglés *hydroprocessed esters and fatty acids*), son idénticos a los hidrocarburos que se encuentran en el combustible de origen de petróleo. La norma ya cuenta con criterios para el combustible producido a partir de carbón, gas natural o biomasa a partir de la síntesis de Fischer-Tropsch.

La norma aprobó dos rutas para los combustibles “*drop-in*” utilizando biomasa como materia prima:

1. Bio-SPK (*Bio derived Synthetic Paraffinic Kerosene*), empleando oleo vegetal obtenido de fuentes como jatropha, camelina, algas, babassu, sebo e otros oleos residuales.
2. FT-SPK (*Fischer-Tropsch Synthetic Paraffinic Kerosene*), empleando biomasa solida como materia prima, que será convertida mediante pirólisis en oleo de pirolisis o mediante gasificación en syngas antes de ser procesada en FT-SPK.

Además de cumplir con los requisitos técnicos los combustibles alternativos de aviación deberían tener un alto contenido calórico tanto en relación con su peso como también con su volumen para no comprometer la capacidad del sector de obtener ganancias (Daggett et al. 2006).

La investigación de laboratorio de las propiedades técnicas de los combustibles alternativos de aviación ha mostrado cualidades iguales o hasta superiores de los combustibles elaborados con base en el petróleo. Comparando seis combustibles alternativos elaborados en base de carbón, gas natural, camelina y sebo, tres de ellos elaborados aplicando el proceso Fischer-Tropsch, los otros tres via *extensive hydroprocessing*, Corporan et al (2011) analizaron la

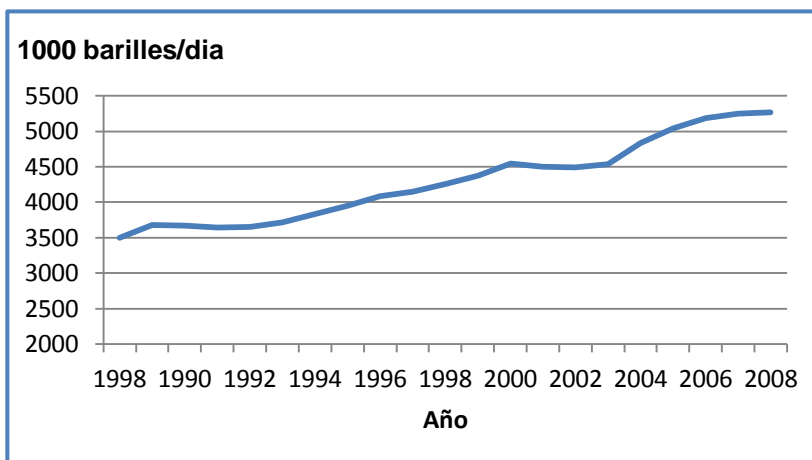
estabilidad termal, la capacidad de elevación de elastómero, y las emisiones de combustión, además de realizar el análisis detallado químico para proporcionar la perspicacia en su funcionamiento y deducir el comportamiento potencial de estos combustibles de ser puestos en práctica. De modo general, este estudio demuestra que los combustibles de parafina derivados de *feedstocks* diferentes y producido vía la síntesis FT o el hidrotreamiento pueden proveer de combustibles de propiedades físico – químicas muy similares a combustibles convencionales y con las características de combustión para el empleo en motores de turbina. Estos tipos de combustibles pueden ser considerados como “drop-in” viables si las carencias con respecto a la lubricidad y la densidad baja pueden ser solucionadas.

3.3. Demanda y consideraciones económicas

Con la globalización y una economía mundial siempre creciendo a pesar de las crisis sacudiendo uno u otra parte del mundo, el consumo de combustibles de aviación está creciendo cada vez más (figura 2.4). El sector de la aviación transporta al año 2.200 millones de pasajeros en todo el planeta y es un elemento esencial en una sociedad globalizada. Las 2.092 compañías aéreas del mundo suman una flota de casi 23.000 aeronaves (ATAG, 2012). Según las estimaciones de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), en 2050 los pasajeros serán ya 16.000 millones. El crecimiento constante del tráfico plantea a la industria de la aviación comercial el reto simultáneo de atender esta demanda y reducir las emisiones que genera.

El sector de aviación apuesta a que el precio del *biojet fuel* podrá ser competitivo gracias al aumento de la producción y comercialización de los biocombustibles y a futuros incentivos económicos similares al de otros biocarburantes. El continuo crecimiento del tráfico aéreo, con el consecuente incremento de emisiones de gases de efecto invernadero, ha llevado al sector de la aviación a definir los objetivos de sustitución en 1% del total del combustible empleado por las compañías aéreas en todo el mundo en 2015, pasando por el 10% en 2017 llegando al 15 % en 2020 (IATA, 2012).

Figura 3.4: Aumento del consumo mundial de combustible de aviación entre 1998 y 2008 en 1000 barriles/día



Fuente: elaborado en base de datos disponibles en <http://www.indexmundi.com/energy.aspx?product=jet-fuel&graph=consumption>

Además, la integración de la aviación en el régimen de comercio de derechos de emisión (ETS) en 2012, unido al incremento de precios del petróleo y su alta volatilidad, con un impacto crítico en el beneficio de las aerolíneas, supone un nuevo acicate para la utilización de biocombustibles en aviación. El nuevo mercado en Europa se abrió a partir del inicio de 2012 con

la aplicación de las nuevas normativas referidas al control de las emisiones de CO₂ en Aviación (véase Capítulo 2 y nota de pie No. 5). A partir del 1 de enero, las aerolíneas deberán adquirir y entregar derechos de emisión por sus vuelos con origen o destino a aeropuertos de la UE, lo que implicará que las compañías aéreas soliciten de forma generalizada el suministro de este tipo de combustibles.

Para disponer de tiempo suficiente para desarrollar los combustibles y tecnologías al respecto, inicialmente el sector de la aviación se había comprometido a reducir las emisiones de CO₂ a partir del año 2020, con la meta de llegar a la mitad de las emisiones de 2005 en 2050. Esta reducción de las emisiones será el resultado de un conjunto de medidas con las que, además de los biocombustibles, se esperan contribuciones relevantes mediante mejoras tecnológicas, la optimización de la gestión del tráfico aéreo y con un esquema mundial de medidas económicas. En el camino hacia la consecución de estos objetivos, los principales retos de esta industria vuelven a ser los medios, recursos y fuentes de financiación. Además, otras piezas claves de la cadena son sin duda la investigación e innovación, factores determinantes para hallar soluciones viables en las distintas áreas geográficas y para el incremento de la productividad.

El combustible se ha convertido en el principal coste de gestión del sector de aviación, representando hasta un 30% de los costes operacionales directos. A largo plazo, la seguridad del suministro es también crucial para un sector que actualmente depende totalmente de combustibles fósiles.

Las proyecciones de la demanda de biocombustible en aviación alcanzarán los 100MT en 2030 y más de 300 MT en 2050

(Enovamarkets, 2012).

Solamente en la China se pronostica una demanda de 28 MT en 2015 (ChinaDaily, 2011).

El incremento de precios de los combustibles fósiles y otras medidas económicas como el comercio de derechos de emisiones en Europa, no son los únicos aspectos para valorar los esfuerzos de fomento de producción y comercialización de biocombustibles. También se puede contar con otros beneficios ambientales, económicos y sociales asociados. Con el aumento de la producción y comercialización, conjuntamente con futuros incentivos económicos que favorezcan un nivel de ayudas equivalente al de otros biocombustibles, es previsible que el precio del biojet fuel sea competitivo. Por otro lado, el uso de biocombustibles en aviación permite reducir el CO₂ a lo largo de todo el ciclo de vida del combustible y mejorar la calidad del aire en las proximidades a aeropuertos - sin contenido de azufre y un menor contenido en partículas; aminorar el consumo de combustible por una mayor densidad energética (superiores a un 1%); diversificar y asegurar el suministro; y generar empleo.

La creación de una demanda garantizada de biocombustibles de aviación es crucial para llegar a cantidades empleadas capaces de reducir las emisiones GEI considerablemente. Para crear esta demanda se están discutiendo la introducción de mezclas obligatorias (Caldecott y Tooze, 2009).

El resultado de una demanda insuficiente es que para las compañías petroleras y suministradoras de combustibles o nuevas *start-ups* es arriesgado construir la infraestructura e invertir en I&D, que se precisa para entregar cantidades comercialmente viables de biocombustibles de aviación; a pesar de que las tecnologías innovadoras están siendo desarrolladas a pasos acelerados. Las numerosas iniciativas cooperativas del sector (véase

Capítulo 2) y la reclamación continua a los tomadores de decisiones políticos de crear los incentivos para crear un ambiente más favorable para el desarrollo de la cadena productiva en todos sus aspectos son reacciones lógicas a esta situación.

Para contribuir con la factibilidad de estas inversiones, de modo que en los próximos 5 a 15 años los biocombustibles de aviación puedan ser producidos y suplidos en cantidades comerciales, los proveedores tienen que estar más seguros de futura demanda de su producto. La introducción de mezclas obligatorias – tal como fue adoptado por muchos países para incentivar los biocombustibles líquidos del transporte terrestre etanol y biodiesel – crearía una demanda confiable y predecible (Tabla 3.2).

Este mandato estipularía claramente que una proporción creciente de combustible de aviación debe provenir de fuente renovables; y que la proporción requerida se elevaría según lo que técnica y económicamente sería viable, permitiendo a los proveedores anticipar la demanda y realizar las inversiones necesarias para instalar las capacidades de producción.

Tabla 3.2: Propuesta para la introducción de mezclas obligatorias en la UE

Ano	Mezclas mandataria de biocombustibles (Propuestas)	Factor demandado de reducción de emisiones ⁶ (Propuesta)	% de reducción de emisiones GEI en relación al keroseno convencional	Emisiones evitadas en el tráfico de la UE en MT CO ₂ en base del consumo proyectado
2020 - 2029	20%	0,25	15%	36,95
2030 – 2039	40%	0,25	30%	80,80
2040 – 2049	60%	0,25	45%	109,95
2050	80%	0,25	60%	138,66

Fuente: Caldecott y Tooze, 2009

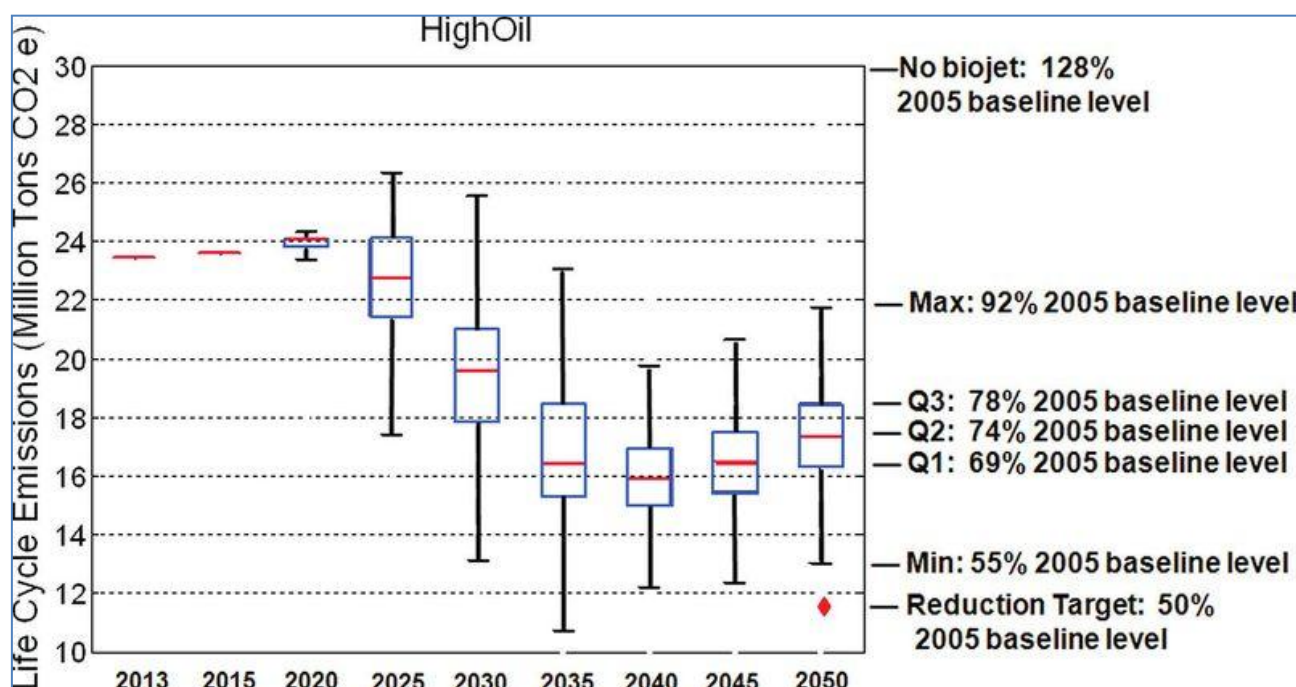
Otra simulación reciente (Agusdinata et al. 2011, Figura 3.5) llegó al resultado que con la proporción más probable de la adopción de los biocombustibles, la mezcla de 50% no sería suficiente para alcanzar el objetivo de las reducciones en un 50% del nivel de 2005 en el año 2050. Mismo bajo la suposición de un precio alto del petróleo la reducción llegaría aproximadamente al 74% del nivel del año 2005 (rango de 55 hasta 92%). El estudio combina el análisis de ciclo de vida considerando diferentes materias primas y rutas tecnológicas – i) extracción e hidrogenización de aceites vegetales de camelina y de algas, respectivamente y ii) gasificación y síntesis Fischer-Tropsch de lignocelulosa proveniente de árboles de crecimiento rápido, paja de maíz y *switchgrass* - con un modelo económico de una cadena oferta-demanda, considerando específicamente los factores económicos que influyen las decisiones de los actores de la cadena (productores de materia prima, biorefinerías, líneas aéreas, políticos etc.). Para evaluar las decisiones de los actores se desarrolló una previsión de la lógica de oferta considerando factores como coacciones en el uso de la tierra, así como costos de producción,

⁶ El factor de emisiones del biocombustibles se refiere a las emisiones durante el ciclo de vida - tomando en cuenta emisiones durante la fase de la cultivación de biomasa (incluyendo cambios directos en el uso de la tierra), de la producción, del tratamiento, del transporte y de la distribución - y se expresa en relación con emisiones durante el ciclo de vida del queroseno estándar. El factor de emisiones propuesto es el 0.25, meta estimada de ser alcanzable, considerando resultados de biocombustibles producidos por ejemplo en base de camelina, mostrando un potencial de reducción de emisiones de CO₂ encima de los 80% (Caldecott y Tooze, 2009, SustainableOils 2009).

avances tecnológicas, y la dinámica del sector bajo tres escenarios de precio del petróleo: bajo, referencial y alto.

Continuando el crecimiento el sector de aviación con una tasa supuesta de 2% al año, y sin emplear biocombustibles, el nivel de las emisiones aumentaría hasta el 128% en relación de la línea base del año 2005. Se asume que las emisiones solamente aumentarían en torno de 0,67% debido a los mejoramientos constantes en la eficiencia de los motores. Otra observación interesante es que la viabilidad de los *feedstocks* depende mayormente de dos factores: i) el precio del petróleo y ii) la disponibilidad de tierra.

Figura 3.5.: Escenarios de simulación para la reducción de emisiones mediante la utilización de bioqueroseno en la aviación.



Fuente: Agusdinata et al. 2011

3.4. Lecciones aprendidas del uso energético de la mezcla y los impactos sobre el medio ambiente.

La motivación principal para las numerosas iniciativas en D&I que se han puesto en marcha recientemente, es trazar un camino a seguir para la introducción de los biocombustibles sostenibles, para ayudar a reducir la dependencia de los combustibles fósiles en el transporte aéreo y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero por el sector del transporte aéreo.

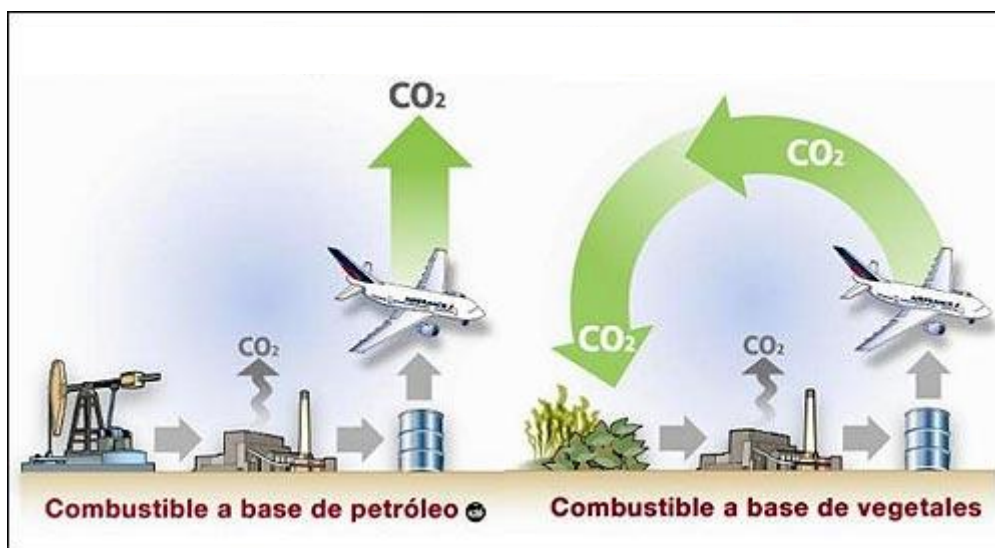
El problema del cambio climático junto con la dependencia del petróleo y la inestabilidad en los precios del combustible tradicional está centrando, cada vez más, la atención en el uso de combustibles alternativos. Como señala la Agencia Internacional de la Energía (IEA), la actual dependencia energética de los combustibles fósiles no es sostenible, tanto en términos de

seguridad de suministro como de impacto ambiental. La bioenergía, en todas sus variantes, tiene potencial para cubrir, al menos en parte, el crecimiento previsto en la demanda energética.

A esta necesidad de estabilidad y seguridad en los mercados del combustible mediante la diversificación y el uso de fuentes locales frente a importaciones, se suman otras necesidades tanto ambientales como socioeconómicas. Tras la inclusión de la aviación en el sistema europeo de comercio de derechos de emisión, el uso de biocombustibles permitiría un crecimiento económico no sometido a los costes asociados a las emisiones de CO₂ de los combustibles tradicionales. Pese a estos potenciales beneficios del uso de la bioenergía y otras alternativas, éste conlleva también riesgos significativos que deben ser cuidadosamente analizados.

El principio de ahorro del bioqueroseno es simple y se basa en el ciclo del carbono: Las plantas absorben CO₂ de la atmósfera por medio de la fotosíntesis y el biocombustible está hecho a partir de la biomasa extraída de las plantas. Así que al ser quemado, el biocombustible devuelve a la atmósfera el CO₂, pero sólo en un 50% por ciento, comparado con los combustibles fósiles (Figura 3.6).

Figura 3.6: Ciclo de vida de los biocombustibles de aviación (simplificado)



Fuente: www.tnews.com.pe, 2011

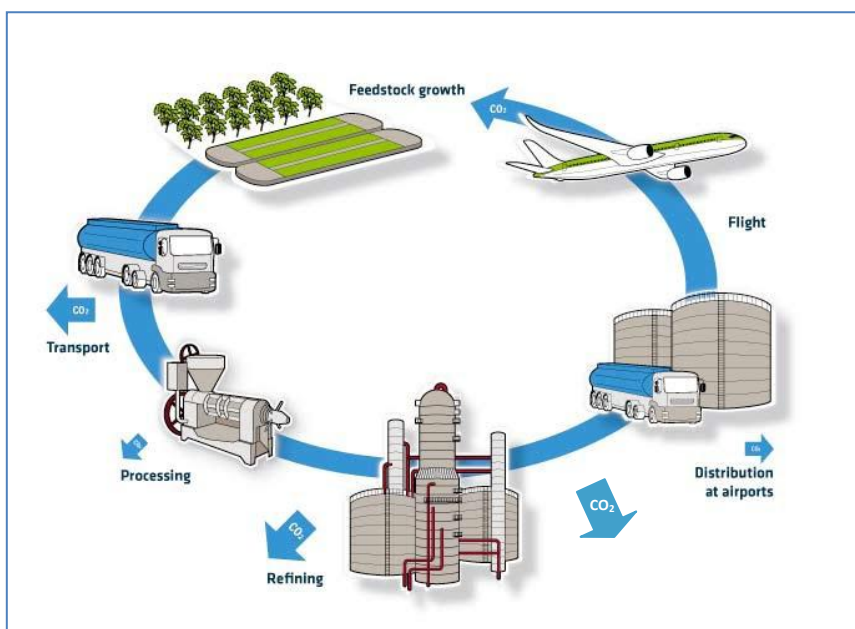
Los combustibles sintéticos CTL y GTL (Fischer-Tropsch) y ULS-Jet, al provenir de fuentes fósiles, tienen un efecto sobre el cambio climático similar al que tendría el combustible convencional, y en la mayoría de los casos incluso mayor (Figuras 3.7, 3.8, 3.9, 3.10 y Tabla 3.3). En el caso del BTL, al proceder de biomasa, se alcanza una cierta reducción comparativa en el CO₂ emitido. El uso de electricidad no emite gases efecto invernadero (GEI) durante la operación, pero puede hacerlo durante su generación. La combustión del hidrógeno no emite gases efecto invernadero, pero la propia obtención del hidrógeno líquido puede emitir muchos más que el combustible convencional.

En cuanto figura 3.6 que expone el principio básico del ciclo de carbono, es importante tener en cuenta que tanto los beneficios como los impactos en la sostenibilidad de estos combustibles alternativos deben ser analizados considerando de forma integrada todo el ciclo de

vida (Figuras 3.7 y 3.8)⁷. Para los biocombustibles, las emisiones durante el cultivo y procesamiento de la materia prima vegetal y para el transporte, supera en algunos casos, a las producidas durante la combustión. La fertilización química nitrogenada utilizada convencionalmente para mejorar la productividad de los cultivos se traduce en emisiones de óxido nitroso, un gas con un efecto invernadero casi 300 veces superior al del CO₂. Los biocombustibles de segunda generación, que usan residuos orgánicos o que proceden de plantas perennes en terrenos degradados, presentan un mayor potencial para la reducción de las emisiones de GEI que los combustibles de primera generación.

De la misma manera, hay que considerar los efectos de las emisiones de otros GEI además del CO₂. En cuanto a que no hay duda que los combustibles alternativos representan una opción potencial para reducir los impactos de clima del sector de aviación, esta reducción tradicionalmente es expresado como una proporción entre los GEI emitidos por la aplicación del combustible alternativo en relación a aquellos del producto desplazado (Stratton et al. 2011). Sin embargo, esto no hace caso de los impactos provocados por los efectos de combustión non-CO₂ en la atmósfera superior. Obviamente, incluir tanto las emisiones non-CO₂ de la combustión como también las emisiones efectuado en la sección *downstream* y durante el transporte del propio combustible - por ejemplo un Queroseno Sintético Paraffinic (SPK) - disminuye el mérito relativo del combustible SPK en relación con el *jetfuel* convencional.

Figura 3.7: Emisiones de CO₂ a lo largo de la cadena de los biocombustibles de aviación



Fuente:
<http://greenchicgeek.blogspot.de/2010/06/chines-e-bio-jet-fuel-coming-soon.html>

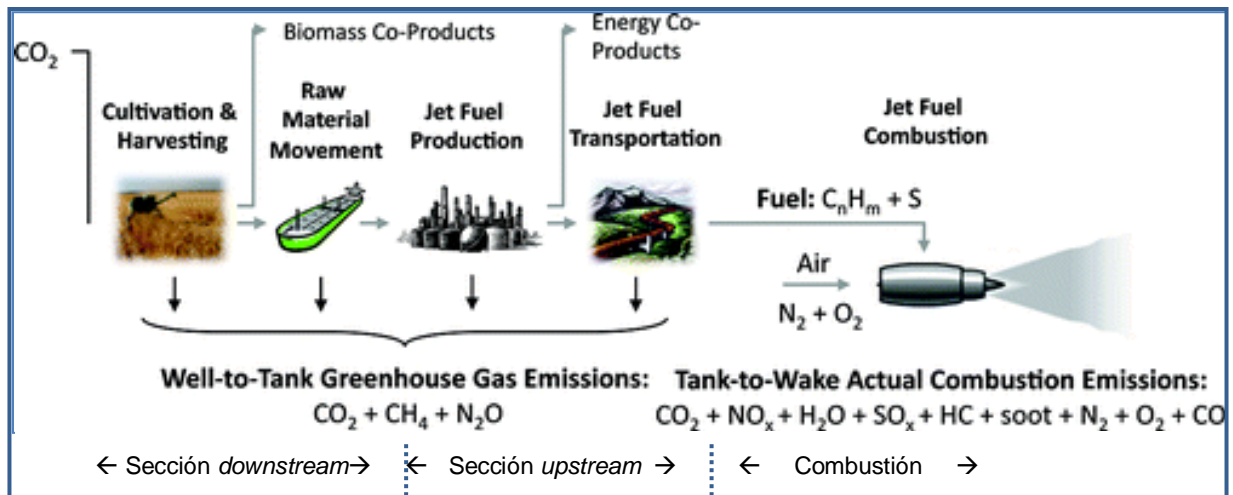
Las emisiones de GEI de los biocombustibles, medidas durante todo su ciclo de vida, presentan grandes divergencias en los balances de carbono según la tecnología usada para su refinado, la localización de la producción y del destino de uso final y los métodos productivos, siendo en ocasiones las emisiones de GEI mayores que las procedentes de los combustibles fósiles.

Las emisiones de GEI procedentes de la fase de combustión son compensadas por las fijadas desde la atmósfera a la planta durante el cultivo (Figura 3.6). Sin embargo la conversión de usos del suelo de zonas estables a cultivadas, la mecanización, el uso de fertilizantes y de

⁷ Para una buena síntesis de los límites de la metodología LCA refiere-se a REAP, J et al.: A survey of unresolved problems in LCA (2008).

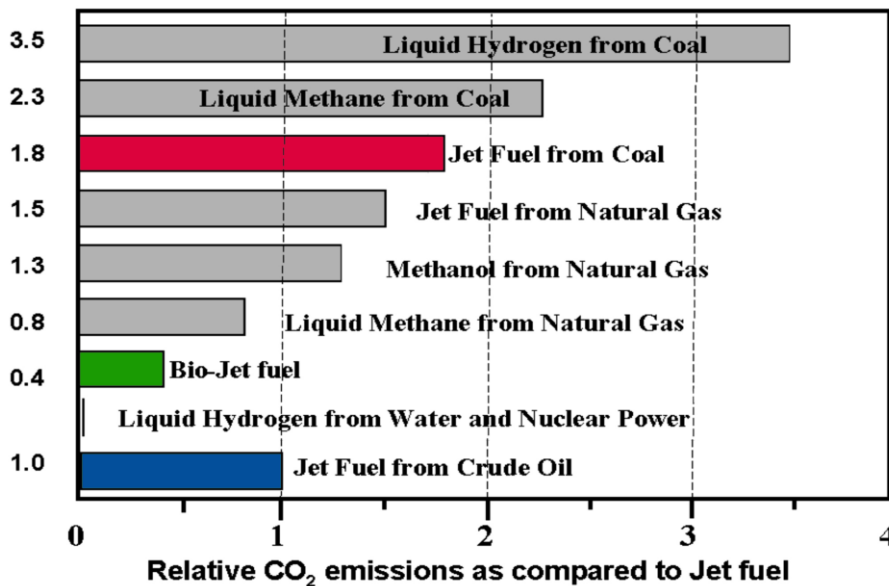
energías no renovables durante el procesado y el transporte, son fuentes importantes de emisión de GEI. La deforestación para cultivo conlleva un elevado balance negativo (produciendo emisiones en lugar de reducir las), tanto desde la eliminación del sumidero de carbono como desde la liberación por oxidación del carbono almacenado en el suelo. Si además esta deforestación se realiza mediante quema (habitual en zonas tropicales), las emisiones de GEI se incrementan considerablemente.

Figura 3.8: Emisiones de GEI de biocombustibles alternativos en relación con el keroseno obtenido del petróleo



Fuente: adaptado de Stratton et al. 2011.

Figura 3.9: Emisiones de CO_2 de combustibles alternativos en relación con el keroseno obtenido del petróleo



Fuente: Daggett et al., 2009

La tabla 3.3 muestra el potencial de los biocombustibles de transporte terrestre (biodiésel y etanol) obtenidos a partir de diferentes fuentes y distintos procesos con respecto a la reducción final en las emisiones de gases efecto invernadero. La procedencia de la fuente del combustible es clave, dado que el transporte genera también emisiones (IEA 2004).

Los biocombustibles de tercera generación, a partir de algas, presentan el mayor potencial reductor de emisiones. No requieren grandes superficies por lo que no generan cambios de uso del suelo, además las condiciones controladas limitan las emisiones de óxidos de nitrógeno a la atmósfera. Debe considerarse también que la distancia entre el punto de producción de la fuente energética, de su tratamiento y el de consumo final es también un condicionante de las emisiones de GEI. Si el transporte de materia prima (por ejemplo semillas de colza) se realiza, por ejemplo, mediante transporte terrestre, éste consume también combustible. Esto es particularmente significativo cuando se realizan grandes exportaciones de materias primas (más que de combustible procesado) de unos países a otros.

Tabla 3.3: Combustibles obtenidos a partir de diferentes fuentes y distintos procesos de transformación, incluyendo la reducción final en las emisiones de GEI.

Combustible	Fuente	tecnología	CO2-eq g/km	GEI Reducción en %
<i>Línea base: diésel</i>	<i>petróleo</i>	<i>refino</i>	198	0
Biodiésel	colza (local)	transesterificación	123	38
Biodiésel	soja (local)	transesterificación	94	53
Diesel	biomasa eucalipto (Báltico)	gasificación /FT	-16	108
Diésel	biomasa eucalipto (Báltico)	pirólisis	72	64
<i>Línea base: gasolina</i>	<i>petróleo</i>	<i>refino</i>	231	0
Gasolina	biomasa eucalipto (Báltico)	Gasificación /FT	-10	104
Etanol	biomasa chopo	hidrólisis enzimática -	28	112
Etanol	maíz (local)	fermentación	65	72
Hidrógeno	biomasa eucalipto (Báltico)	gasificación	11	95

Fuente: OBSA, 2008 en base de datos de la IEA 2004

Los biocombustibles – en este caso las mezclas de 20 y 40% de FAME (ésteres metílicos de ácidos grasos) con combustible fósil, respectivamente 50 y 100% de biocombustible Fischer-Tropsch también muestran un potencial para una reducción significativa con respecto a las emisiones de partículas finas de materia (Lobo et al. 2011), otro indicador ambiental de importancia con relación a la calidad del aire en las grandes áreas metropolitanas.

En reacción a las críticas en el final de la década pasada con respecto a la aplicación de los biocombustibles en el sector de transporte – tanto terrestre como aéreo – se notó un cambio de paradigma en las políticas públicas: Primero, los biocombustibles, para ser empleados, requieren de certificación de la sustentabilidad ecológica, económica y social a lo largo de la

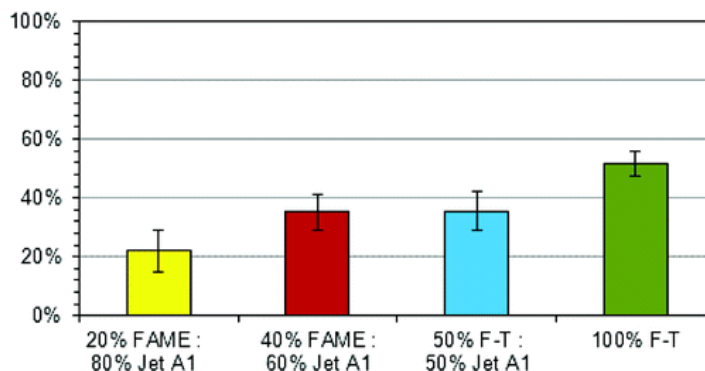
cadena de valor. Segundo, además del requisito de la producción sustentable, cada vez más se enfatiza, que la aplicación de los biocombustibles contribuya a la reducción de las emisiones GEI. Esto también se refleja en los compromisos - hasta ahora mayormente voluntarios - del sector de aviación con objetivos de reducción de las emisiones de GEI.

En el futuro, la evidencia de la reducción de emisiones GEI será requerida y tendrá influencia enorme en los precios de los Biocombustibles en comparación con los tradicionales. Entonces el cálculo exacto y comprobación de las emisiones - con y sin inclusión de las emisiones generadas por cambios en el uso de la tierra - es esencial. Se discute, por ejemplo, como requisito para entrar en el mercado una reducción de 30% y 40%, respectivamente, de las emisiones GEI. Las Figuras 3.11a y 3.11b muestran el resultado de biocombustibles líquidos para transporte terrestre producidos a partir de fuentes y localidades diferentes,

en relación con los combustibles fósiles como referencia (línea roja: Diesel fósil = 86.2 kg CO₂-Equivalents/GJ; Gasolina = 85,0 kg CO₂-Equivalents/GJ) y la supuesta obligación de reducción (línea verde). Los biocombustibles se tornaran competitivos, si se logra producirlos evitando emisiones de GEI provocados por el cambio directo en el uso de la tierra.

Es preciso armonizar enfoques a la hora de evaluar los balances respecto de los gases de efecto invernadero y otros efectos ambientales de la producción de biocombustibles si se aspira a lograr los resultados deseados (FAO, 2008). Los criterios para la producción sostenible pueden contribuir a mejorar los efectos ambientales de los biocombustibles, pero deberán centrarse en los bienes públicos mundiales y basarse en normas internacionalmente convenidas y no dejar a los países en desarrollo en situación de desventaja para competir. Los mismos productos agrícolas básicos no deben ser objeto de un tratamiento diferente, según se vayan a utilizar para la producción de biocombustibles o con fines tradicionales como el consumo humano o la producción de piensos.

Figura 3.10: Potencial de diferentes biocombustibles para la reducción de emisiones de partículas finas de materia



Fuente: Lobo et al. 2011

Figura 3.11a: Emisiones de GEI de biocombustibles líquidos para el transporte incluyendo las emisiones provocadas por el cambio de uso de la tierra

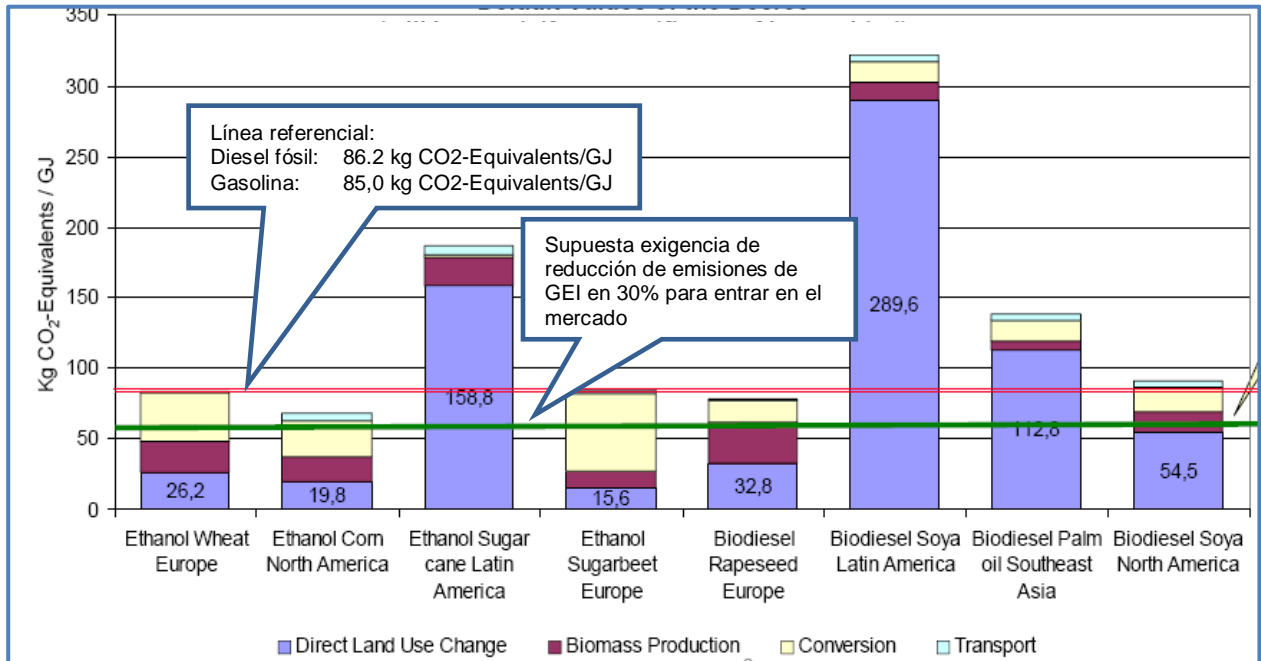
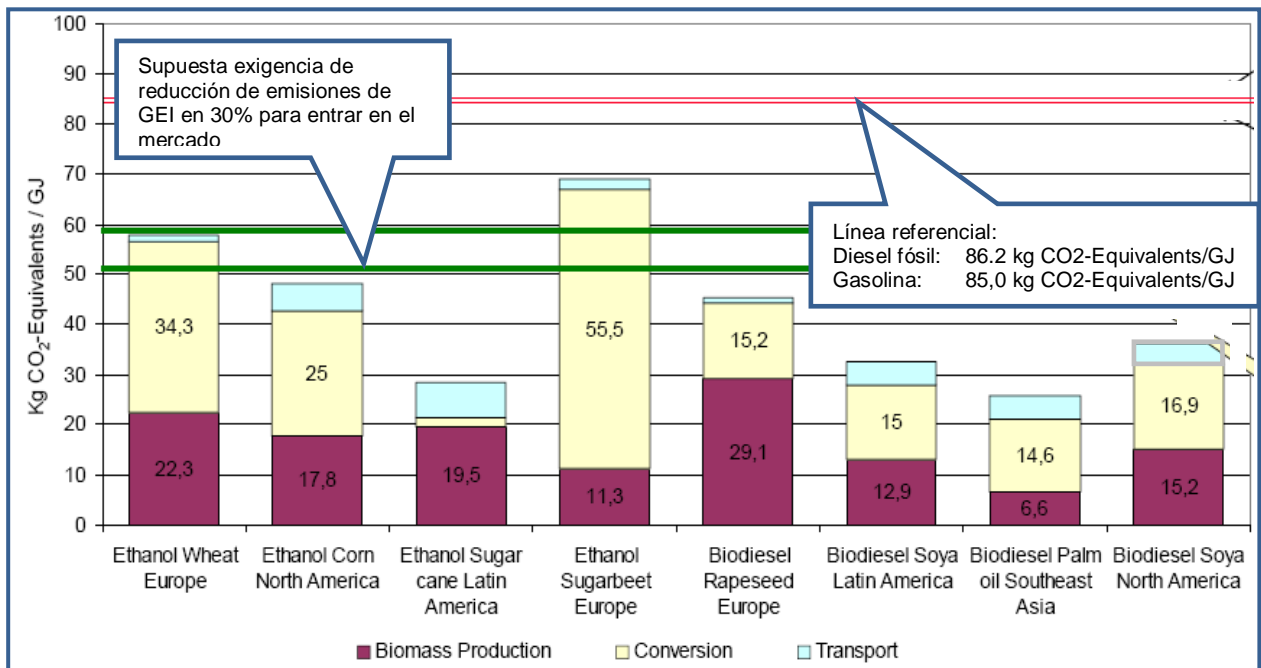


Figura 3.11b: Emisiones de GEI de biocombustibles líquidos para el transporte excluyendo las emisiones provocadas por el cambio de uso de la tierra



Fuente: UFOP, 2008

CAPÍTULO

4.

Sección *upstream*: Producción de materia prima, competitividad y sustentabilidad en la cadena de valor de bioqueroseno

4.1. Sustentabilidad de las materias primas para la obtención de bioqueroseno

Son tres las motivaciones principales que llevan a los actores del sector de aviación a invertir en la investigación y el desarrollo de la cadena de los combustibles alternativos de aviación en general y de los biocombustibles de aviación en particular:

- i. La consideración económica:
En relación a los consumidores del producto final – las líneas aéreas – la búsqueda de cualquier emprendimiento de bajar los costos de operación. Los gastos destinados a combustibles son una de las principales expensas de las operadoras, con propensión a aumentar, en virtud de la escasez de las reservas de energías fósiles.
En relación a los productores y proveedores del combustible alternativo la búsqueda de nuevas oportunidades comerciales.
- ii. La consideración ambiental:
La reducción de las emisiones de carbono y de los GEI, respectivamente. Los carburantes deberían atender a los criterios de sustentabilidad – entre otros, la disminución en el porcentaje mínimo definido para la emisión de GEI en comparación con queroseno fósil (véase Capítulo 3.3 y Tabla 3.2) - para que sean también aceptados por una población cada vez más crítica. Siendo esta una consideración ambiental se torna en una consideración de responsabilidad social con la consciencia creciente de la sociedad.
- iii. La consideración de seguridad en el suministro:
Para las líneas aéreas es transcendental disminuir la dependencia del combustible fósil para tener seguridad en el suministro, a fin de definir estrategias a corto, mediano y largo plazo, teniendo en cuenta un aumento considerable en las operaciones de la aviación civil en las próximas décadas.

En el sector de aviación, se ha manifestado una apertura a emplear combustibles alternativos originarios de otras fuentes extrínsecamente de la biomasa – por ejemplo, CTL, GTL o hidrogeno (véase figuras 3.1 y 3.2), siempre y cuando se desempeñen de acuerdo con los requisitos técnicos y de seguridad, sin requerir adaptaciones en los motores y simultáneamente, cumpliendo las consideraciones técnicas y operativas para los combustibles de aviación.

Esto abre la ventana para el ingreso del sector agrícola en la sección *upstream* de esta cadena de valor como suministrador de materia prima, no obstante, se establecen paralelamente una serie de consideraciones y desafíos.

Con el objetivo de aumentar la utilización de bioqueroseno en la aviación civil los desafíos principales son: (a) producir biomasa posible de ser empleadas en la producción de bioqueroseno en cantidades requeridas sin comprometer el mercado de productos alimenticios y la sustentabilidad en los sistemas del uso de la tierra; (b) construir cadenas de producción y de suministro eficientes que permiten una provisión segura respetando las preocupaciones ecológicas, económicas y sociales; y (c) motivar al pasajero y a la industria de aviación a aceptar el empleo de carburantes de tal índole, a pesar de costos superiores, por un tiempo de mediano plazo.

La discusión sobre la controversia, “sí” o “no”, en qué situación y hasta qué grado la producción de biocombustibles compite con la producción de alimentos de forma directa o indirecta, está acompañando la implementación y ampliación de los programas de biocombustibles para el transporte terrestre en muchos países y los principales mercados desde hace algunos años (IICA, 2010b). En respuesta a esta discusión, aún siendo conducida y para evitar de manera posible críticas en esta dirección, el sector de aviación adoptó en sus compromisos voluntarios la posición de que los combustibles alternativos no deberían competir con la producción de alimentos.

El objetivo final entonces es obtener biocarburantes a partir de productos que no compitan con la tierra fértil necesaria para la producción de alimentos. Los candidatos ideales son materiales lignocelulosos, o lípidos procedentes de distintas especies de algas. Al momento actual, estas variantes se encuentran en un estado técnico no suficientemente desarrollado para producción en gran escala y comercialmente viable. A corto y mediano plazo, la opción más viable y, consecuentemente, perseguida por los actores del sector de aviación, es utilizar aceites vegetales y/o residuos orgánicos. Los últimos pueden provenir tanto de los procesos agrícolas – cosecha, procesamiento (por ejemplo el cebo originario de los grandes mataderos de Suramérica, o los residuos del procesamiento de la Caña de Azúcar utilizadas por la empresa Amyris en Brasil) - como también de su uso, tal como los aceites de cocina reciclados. Siendo apenas relevante la materia prima sobre las características del producto, los criterios de selección de las más apropiadas serán: disponibilidad, economía y sostenibilidad.

Criterios para la selección de las opciones de aportación de biomasa:

- Rendimientos de biomasa altos y maximizados en función del área: Que la producción de materia seca o aceite vegetal por hectárea sea considerable;
- El empleo y el aprovechamiento de recursos naturales (especies no o poco utilizadas, tierras degradadas) hasta entonces no o sub-utilizados;
- Requerimiento bajo de insumos energéticos (nutrientes, fertilizantes) y de agua;
- Que los cultivos presenten una alta resistencia a factores abióticos, sobre todo referente al requerimiento hídrico (resistentes a la sequía) y a factores bióticos (plagas y enfermedades);
- Que las técnicas de cultivo requeridas sean conocidas o fáciles de desarrollar y mínimas;
- La posibilidad y opción de utilizar la biomasa producida para otras finalidades además del uso energético (Kaltschmitt, 2012).

Aunque la elección del cultivo dependerá, de las condiciones edafoclimáticas, la viabilidad energética de un cultivo está relacionada con:

- La proporción energética. Será favorable si el valor de la energía obtenida es el doble o triple que la utilizada para obtener el combustible.
- La producción por hectárea.
- Los aspectos ambientales. Los cultivos perennes producen un menor impacto ambiental que los cultivos anuales, ya que se necesita menor número de labores culturales.
- El costo de la bioenergía. Depende de diversos factores, como son la ubicación, el costo de la tierra, las ganancias de los agricultores y la producción obtenida.
- Logística de la materia prima: Cosecha, pre-procesamiento, almacenamiento, manipulación y transporte.

Cuadro 4.1: Fuentes más investigadas de materia prima para la producción de Bioqueroseno

Fuentes más investigadas de materia prima para la producción de Bioqueroseno	
A.	<p>Aceites Vegetales:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Jatropha</i> (<i>Jatropha curcas</i>), para las regiones tropicales y subtropicales. - <i>Camelina</i> (<i>Camelina sativa</i>), para las regiones templadas. <p>además de otros cultivos, como</p> <ul style="list-style-type: none"> - Halófitos: <i>Salicornia</i>, hierba salada, espárrago de mar (<i>Salicornia bigelovii</i>) - Palmas: Babasú (<i>Orbignya speciosa</i>), Coco (<i>Cocos nucifera</i>), Macauba (<i>Acrocomia aculeata</i>) - <i>Shiny Leaf Yellowhorn</i>, <i>Chinese Flowering Chestnut</i>, (<i>Xanthoceras sorbifolium</i>) - <i>Pongamia Pinnata</i> (también <i>Milletia pinnata</i>) - <i>Crambe</i> (<i>Crambe abyssinica</i>) - Mostaza etíope (<i>Brassica carinata</i>) - otros
B.	<p>Lignocelulosa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Switchgrass - Sauce (<i>salix</i> spp.) - Populos spp. - Eucaliptos (del hábitat <i>mallee</i> como p.e.: <i>E. sociales</i>, <i>E. gracilis</i>, <i>E. oleosa</i>, } <i>E. incrassata</i>, <i>E. diversifolia</i>) - Otros árboles y arbustos, preferiblemente de ciclo corto - residuos forestales, agrícolas y domiciliarios
C.	<p>Algas</p> <ul style="list-style-type: none"> - Macroalgas - Microalgas
D.	<p>Desechos orgánicos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aceite de cocina - Sebo

Con respecto a esta opción de corto plazo, junto a las fuentes más tradicionales de aceites vegetales, palma, soja, colza, etc., - por el momento circunscritos a su aplicación en el sector aeronáutico para evitar polémicas. No obstante, su uso posiblemente sea aceptado cuando se trata de forma comprobable de desechos y residuos del procesamiento - se están analizando otros vegetales no aptos para el consumo humano y ofreciendo aceptables rendimientos en suelos áridos o degradados.

Un listado (sin pretensión de ser completo) de las fuentes de materia prima para la producción de Bioqueroseno más investigados se presenta en el Cuadro 4.1.

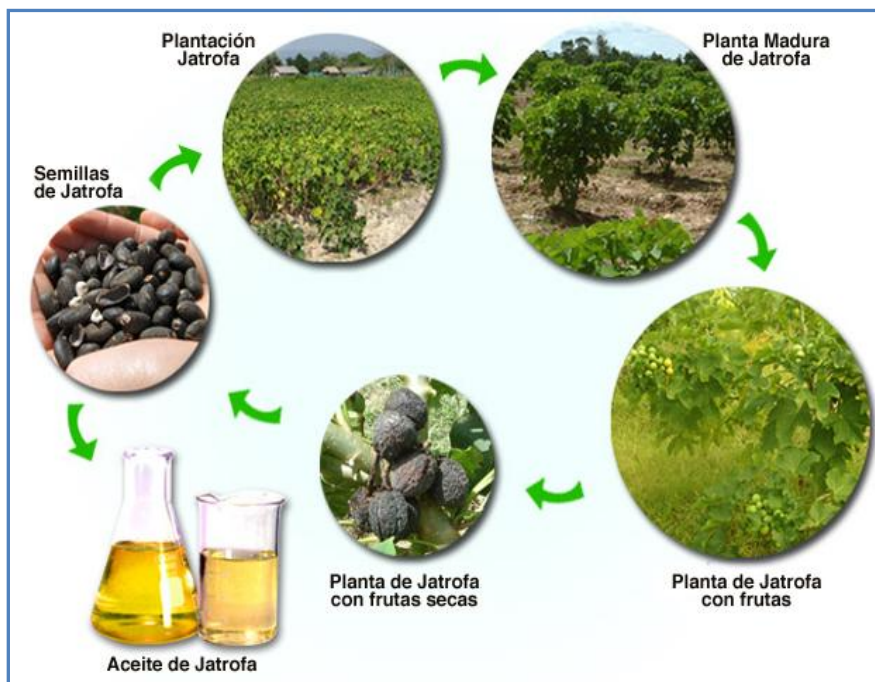
4.1.1. Plantas fuentes de materia prima de aceites vegetales

4.1.1.1. *Jatropha*:

Una de las opciones más prometedoras como fuente de materia prima para los biocombustibles de aviación es la *Jatropha* (*Jatropha curcas*). *Jatropha* es un género de aproximadamente 175 suculentas, arbustos y árboles - algunos son de hojas caducas, como *Jatropha curcas* - de la familia de las Euforbiáceas. Las plantas de este género crecen de forma nativa en África, Norteamérica, y el Caribe. La *Jatropha Curcas* tiene su centro de origen en la América Central.

La planta *Jatropha* puede desarrollarse en los suelos pobres y en regiones con alta o baja precipitación pluvial, pero los mejores rendimientos se obtienen en suelos arenosos de fertilidad media a escasa, no adecuados para cultivo de alimentos en zonas tropicales y subtropicales del mundo. La *Jatropha* crece bajo condiciones subtropicales, puede soportar condiciones extremas de sequía severa y baja fertilidad del suelo. Debido a que la *Jatropha* es capaz de crecer en suelos pobres, puede ayudar a la recuperación de tierras y restauración de áreas erosionadas. Además, como no es un alimento o un

Figura .4.1: Ciclo de cultivo de la *Jatropha* (sección *upstream*)



Fuente: <http://noticias.masverdedigital.com/2011/mexico-estrena-su-primero-vuelo-verde/>

cultivo forrajero, desempeña también un papel importante en la disuasión de ganado, protegiendo los alimentos u otros cultivos de valor comercial o alimentario. Es una planta que produce semillas con un alto contenido de aceite. Las semillas son tóxicas y, en principio, no comestibles.

Ha sido divulgado con frecuencia la opinión de que “... *la Jatropha es una planta que presenta una extraordinaria ventaja como fuente de materia prima (aceite) para biodiesel respecto a cualquiera de los cultivos hasta el momento empleados en esta industria (girasol, colza y soja), dado que nunca antes se ha empleado como aceite alimentario por ser una planta con marcado contenido en sustancias tóxicas (Forbolesteres)*”. Este argumento solamente es válido cuando se aprovecha la capacidad de este arbusto de crecer bajo condiciones poco apropiados para la producción de alimentos. A su vez tiene consecuencias en los rendimientos esperados y en la viabilidad económica del sistema de producción aplicado. En caso de sembrarla en terrenos fértiles, aptos para la producción de alimentos, los actores involucrados deben estar dispuestos a enfrentar la controversia “Biocombustibles vs. Alimentos”.

Otra argumentación en este debate propone casi lo opuesto del argumento común, de que las materias primas para los biocombustibles deberían resultar de fuentes no alimenticias:

El área productiva agrícola y forestal mundialmente es limitada. Entonces, la competencia ‘alimentos – energía’ no es por la biomasa sino por el área. Aplicando un uso racional de la tierra, la producción de biomasa puede ser aumentada considerablemente en las áreas disponibles, sin ceder a las exigencias de sostenibilidad. Este potencial puede y debe ser explotado sucesivamente, a través de la estimulación de la demanda y la apertura de nuevos mercados con precios económicamente viables con respecto a los costos de producción. El mercado energético estaría predestinado para esta tarea: Cuando hubiera escasez en el suministro de biomasa barata con finalidad de consumo energético, pueda ser sustituida fácilmente por energía fósil.

Para que funcione este raciocinio y para evitar la competencia entre alimentos y energía, las reglas de los mercados deberían ser modeladas y equilibradas, de tal manera que, en promedio, se pague el mayor precio para los alimentos, un precio promedio para la utilización de la biomasa en la producción industrial y el precio más bajo para la utilización energética de la biomasa, es decir, su transformación en biocombustibles.

Retirando todas las subvenciones y otras medidas de fomento, hoy día, la relación entre las tres utilidades de la biomasa, respectivamente entre estos tres mercados, ya habría una aproximación a esta situación. Conseguida esta relación, los tres mercados se complementarían uno al otro y, el uso energético de la biomasa, al final de cuenta y al nivel global, contribuiría a la seguridad alimentaria, porque desde el punto de vista de la economía de alimentos habría sobreproducción, a través de las cantidades de cash crop producidos con fines primeramente energéticos, pero opcionalmente aplicables en la producción de alimentos.

La *Jatropha* es un cultivo prometedor con una variedad de aplicaciones. La tecnología está en su fase inicial y al borde de la comercialización. Las expectativas son altas. Los primeros desarrollos ya están en marcha, pero hasta ahora, ha sido poco lo realizado. El interés actual en la *Jatropha* por parte de inversionistas, agricultores y organizaciones no gubernamentales, se debe primordialmente a su potencial como cultivo energético. De sus semillas se puede extraer aceite con buenas características para la combustión directa en motores de encendido por compresión o para la producción de biodiesel. Además, el aceite puede servir de base para la fabricación de jabón. La torta residual del prensado de la semilla es un buen fertilizante y también puede ser utilizado para la producción de biogás.

La *Jatropha* a nivel mundial ha mostrado indicadores biológicos para el aprovechamiento de su aceite como biocombustible. No obstante, esta planta por su condición de silvestre y perenne, requiere de un proceso de domesticación y de desarrollo de conocimiento que permita la construcción del dominio tecnológico en relación con el manejo agronómico y agroindustrial para determinar su viabilidad técnica y económica en condiciones locales.

Durante los últimos años, las Instituciones Nacionales de Investigación Agrícola (INIAs) en varias partes del mundo, incluyendo también América Latina y el Caribe, realizaron una serie de trabajos fundamentales para la domesticación de esta planta:⁸

- Se realizó la colecta e introducción de materiales genéticos y su respectiva caracterización y evaluación para conocer el grado de variabilidad genética y los atributos de interés agronómicos (Brasil, Colombia, México y otros países), así como las áreas biofísicas potenciales para la producción competitiva.
- Se desarrollaron descriptores morfológicos y agronómicos de tipo cualitativo y cuantitativo para determinar el grado de similitud y variación genética de las accesiones estudiadas.
- Se están identificando las zonas agroclimáticas potenciales en la región de ALC no asociadas a seguridad alimentaria, así como las variables asociadas para la producción de *Jatropha*: a alto rendimiento biológico: zona agroecológica, piso térmico, precipitación (unimodal y bimodal), fertilidad del suelo, textura, temperatura máxima, mínima y promedio, acidez del suelo y profundidad efectiva del suelo.

Figura 4.2: Indicación de las condiciones climáticas más favorables para el crecimiento de la *Jatropha* (30°N, 35 °S) y la Palma de Aceite (4°N, 8 °S).



Fuente: FACT, 2009.

⁸ Mayores detalles y información abundante sobre el estado actual y los avances en el conocimiento de la *Jatropha* están disponibles a través de la “Red *Jatropha* LAC” administrado por el Programa Cooperativo de Investigación, Desarrollo e Innovación Agrícola para los Trópicos Suramericanos - PROCITROPICOS (contacto: procitropico@procitropicos.org.br, y en las páginas web del IICA/PROCITROPICOS (www.procitropicos.org.br) y de la Plataforma *Jatropha* Colombia (<http://www.corpoica.org.co/SitioWeb/Jatropha/Index.asp?Enlace=Home.asp>) de CORPOICA.

- Se realizó la caracterización en cantidad y calidad de todos los componentes del fruto (pulpa, cascarilla, torta y aceite) que permitirá el desarrollo de un modelo integral y funcional de uso en sistemas productivos con los siguientes usos funcionales: biofertilizantes (pulpa), cogeneración de energía (cascarilla) y torta (alimentación animal).
- El análisis del perfil lípido permitió corroborar que el aceite de *Jatropha* presenta principalmente cuatro grupos de ácidos grasos (ácido oleico, ácido linoléico, ácido palmítico y ácido esteárico), en una proporción mayor de los dos primeros ácidos grasos. La alta proporción de ácido oleico y linoléico son la explicación de las ventajas comparativas de aceites con otros (palma, soya) por la viscosidad y punto de nube.
- Se está trabajando en mejorar la sincronización floral, en la detoxificación de la torta que queda tras la extracción del aceite y que presenta propiedades nutricionales promisorias, para ser aprovechada como ración animal, y en la explotación, identificación y descripción de las prácticas agrícolas más adecuadas para el cultivo de la *Jatropha*, bajo la premisa de que debería ser manejada como cultivo de bajo insumo.

En condiciones óptimas la *Jatropha* puede producir más de 6 toneladas de semilla por hectárea con un contenido de aceite arriba del 40% (Cuadro 4.2).

Cuadro 4.2: Algunos parámetros técnicos de la *Jatropha*

Parámetro	Unidad	Mínimo	Promedio	Máximo
Rendimiento de semilla	Tonelada seca/hectárea	0,3	1,5	6,0 (8,0)
Requerimiento de lluvia para producción de semillas	Milímetros/año	600	1.000	1.500 (2.000)
Contenido de aceite de semillas	% de la masa	20%	34%	40% (47%)
Rendimiento de aceite después de prensado	% de semillas de insumo		34%	40%
Contenido energético por kilogramo de aceite	MJ/kg		37	

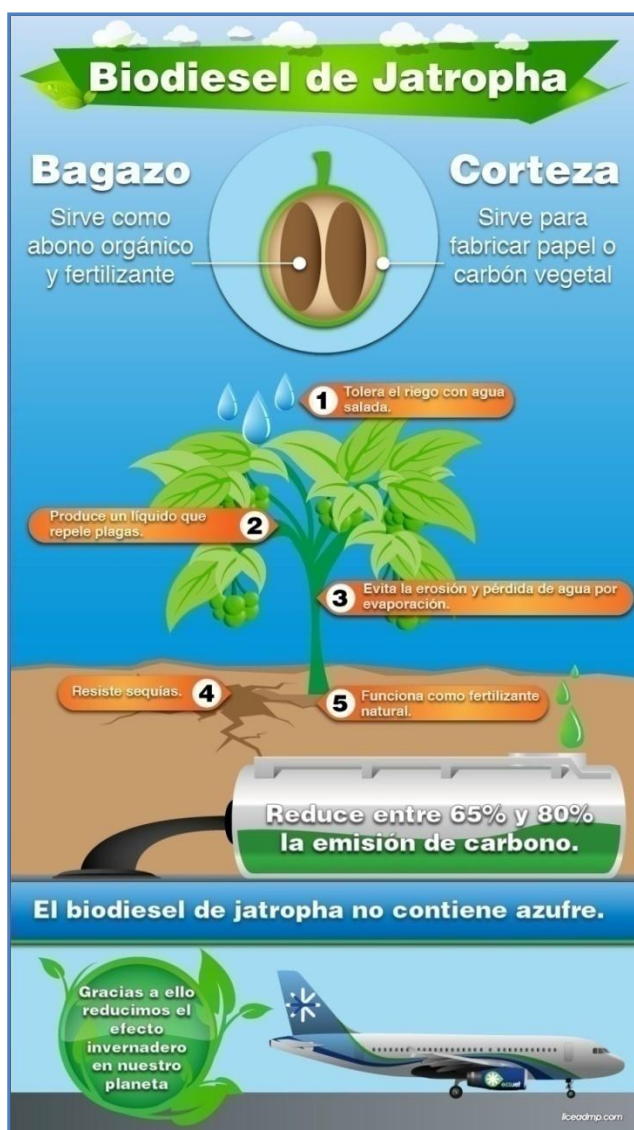
Fuentes: FACT, 2009, Loyola-Vargas, 2011

La *Jatropha* puede integrarse en los sistemas agrícolas tradicionales de la agricultura familiar en los países en desarrollo. Puede ser plantada como un cerco vivo alrededor de los campos agrícolas o en suelos pobres o degradados para controlar la erosión. Cuando el residuo de semillas prensadas se reintegra al suelo ocurre un reciclaje de nutrientes, conservando la productividad del suelo. Además, la producción de semilla, cosecha y su transformación en biocombustible, proporcionan oportunidades de empleo adicionales. Los biocombustibles producidos a partir de la *Jatropha* pueden utilizarse para el transporte y la producción de electricidad, de manera que las comunidades locales tienen la posibilidad de alcanzar su independencia energética. Cualquier exceso de biocombustibles que se produjera se puede vender si se adecuan las condiciones locales del mercado. El aceite también puede ser utilizado para la producción de jabón, proporcionando una actividad rentable a las comunidades. La producción de la *Jatropha* solo debería tener lugar cuando exista suficiente tierra para la producción local de alimentos. Intercalar cultivos de *Jatropha* con cultivos de alimentos es también

una buena opción; el incremento en las inversiones para la agricultura aumentará también la producción de alimentos.

Este sistema de producción, muy probablemente, tendrá que competir con la producción a escala industrial. Sin embargo, los pequeños productores juegan un papel importante en la mayoría de los proyectos de *Jatropha* (GEXSI, 2008), pero la estructura de la industria puede cambiar drásticamente. Una opción, sirviendo a las exigencias de producir una commodity en escala, por un lado, y ofrecer opciones de desarrollo para la agricultura familiar y los pequeños productores, por otro, podría ser la combinación de plantaciones manejadas con la producción contratada en pequeñas parcelas.

Figura .4.3: Utilización de la *Jatropha*



Fuente: <http://bloginterjet.com.mx/wp-content/uploads/2012/07/infograma-jatropha-01-2.jpg>

Un estudio sobre los impactos del cambio directo en el uso de la tierra (*direct Land Use Change – dLUC*) para establecer plantaciones de *Jatropha* con fines energéticos en varios países concluye lo siguiente (Bailis y McCarthy, 2011): Si se cultiva adecuadamente, la *jatropha* puede brindar beneficios sociales, ambientales y económicos en América Latina, así como contribuir a la reducción de gases de efecto invernadero hasta en un 60 por ciento en comparación con el combustible de aviación fósil. El estudio utilizó los criterios de sustentabilidad desarrollados por la Mesa Redonda para los Biocombustibles Sustentables (RSB, por sus siglas en inglés), con el propósito de evaluar las condiciones reales de explotación en una amplia gama de proyectos de *jatropha* en América Latina. Fueron realizadas entrevistas exhaustivas con los productores de *jatropha* y utilizadas mediciones en campo para desarrollar el análisis de la sostenibilidad de los proyectos actuales.

Los estudios de *jatropha* realizados incluyeron fincas de menor y gran escala, desde aquellas de menos de 10 hectáreas a las de miles de hectáreas. Los investigadores usaron un robusto marco analítico en condiciones de mundo real para comparar las condiciones de la tierra antes y después del cultivo de *jatropha*. Un hallazgo decisivo en el estudio identificó el uso previo del suelo como el factor más importante que determina los beneficios en los efectos de gas invernadero al utilizar un combustible de *jatropha*. Si se planta *jatropha* en tierras que previamente eran bosques, arbustos o pastizales, los beneficios

pueden desaparecer por completo. Si en vez, el cultivo se planta en tierra vacía o degradada, entonces el carbono adicional se almacena y la reducción de emisiones puede ser mayor al 60 por ciento.

Esta investigación resalta que los agricultores deberán poner una mayor atención al uso previo del suelo al momento de optar en dónde ubicar los proyectos de jatropha. Otro hallazgo es que los proyectos iniciales de jatropha sufrieron de una falta de variedades de semillas desarrolladas, lo que provocó bajos rendimientos en la cosecha. El avance en la tecnología de semillas de jatropha a través de la investigación privada y pública es crítico y muchos países de América Latina están ahora involucrados en apoyar el desarrollo de dicha tecnología.

Otro estudio de 2008 encomendado por el WWF (*World Wide Fund for Nature*) muestra que, de los aproximadamente 900.000 hectáreas plantadas de Jatropha, en 2008 menos del 2% se ubicaron en terrenos anteriormente (5 años) utilizados para la producción de alimentos (GEXSI, 2008).

4.1.1.2. Camelina

Camelina sativa es una especie de planta herbácea perteneciente a la familia Brassicaceae. Es nativa de Europa del Norte y Asia Central, pero se ha introducido en América del Norte, posiblemente como una maleza en el sector del lino. Es una planta que se ha cultivado tradicionalmente como una oleaginosa en cultivos para producir aceite vegetal. Este aceite se usa tradicionalmente para la producción de jabones, pinturas, mientras que los residuos de extracción se utilizan para la alimentación animal; el aceite de camelina históricamente también se utilizó en alimentación humana. Hay muchas pruebas arqueológicas que demuestran que ha crecido en Europa durante al menos 3000 años. *C. sativa* fue un importante cultivo de aceite en Europa oriental y central, y actualmente ha seguido siendo cultivado en algunas partes de Europa. Finalmente el aceite de camelina puede utilizarse como biocarburante como sustituto total o parcial del queroseno en aviones.

Es un cultivo herbáceo oleaginoso que produce una cantidad importante de aceite y que además, tiene la particularidad de que en función de su resistencia a heladas y sequías se puede cultivar en climas templados y fríos, como el de Estados Unidos, Europa o en el sur de América del Sur (Chile, Argentina). La camelina constituye una excelente alternativa para terrenos de secano en desuso o con bajas productividades, terrenos de barbecho, así como cultivo de rotación con el cereal tradicional.

Su cultivo está siendo investigado debido a los niveles excepcionalmente altos (hasta un 45%) de ácidos grasos omega-3 de sus semillas, lo cual es poco común en fuentes vegetales. Más del 50% de los ácidos grasos obtenidos en frío mediante presión son poliinsaturados. Los principales componentes son el ácido alfa-linolénico- C18: 3 (omega-3, ácidos grasos, aproximadamente 35-45%) y ácido linoleico - C18: 2 (omega-6 ácidos grasos, aproximadamente 15-20%). El aceite obtenido es también muy rico en antioxidantes naturales, tales como tocoferoles, lo que lo hace muy estable y muy resistente a la oxidación y el enranciamiento. El contenido de vitamina E en el aceite de camelina es de aproximadamente 110mg/100g. Se espera una producción de 1.500 hasta 1.700 kilogramos de semillas de camelina por hectárea en condiciones favorables (Cuadro 4.3).

Cuadro 4.3: Ficha técnica Camelina

Criterios técnicos	Camelina Sativa		
Robustez	Altamente resistente al frío y a la sequía		
Ciclo	Cultivo anual de ciclo corto (85 hasta 100 días)		
Tecnología	Cultivo mecanizado con maquinaria convencional		
Inversión	Baja inversión en establecimiento del cultivo. Siembra directa / cero labranza. Bajas cantidades de semillas en el establecimiento del cultivo. Baja fertilización.		
Terrenos	Terrenos marginales y en rotación con cereales		
Composición de semillas	Contenido de aceite: 29-41%		Contenido de proteína: 23-30%
Rendimiento de semilla (kg seca/hectárea)	Mínimo 600	Promedio 1.100 (1.200)	Máximo 1.500 (1.700)
Emisiones	Elevada reducción neta de emisiones de GEI		

Fuentes: compilado de CCE, 2012; Putnam et al. 1993, McVay y Lamb, 2008

Un estudio realizado por la Universidad Tecnológica de Michigan (Shonnard et al. 2010) mide las emisiones de dióxido de carbono del queroseno obtenido de la camelina a lo largo de su ciclo de vida útil, desde la plantación del cultivo hasta la generación de emisiones de escape. Los resultados demuestran que el queroseno de camelina es uno de los biocombustibles derivados de materias primas agrícolas que produce menores emisiones de GEI. El análisis de ciclo de vida concluyó emisiones de 22.4 g CO₂ equiv/MJ en caso del bioqueroseno y 18.0 g CO₂ equiv/MJ para el biodiesel, representando una reducción de las emisiones de GEI en un 75% y un 80%, respectivamente, en comparación con el queroseno de petróleo.⁹ Esto es debido a las características únicas que posee este cultivo: su bajo consumo de fertilizante, su alto rendimiento de aceite y la disponibilidad de sus coproductos, como harina y biomasa, para otros usos. Para evitar el conflicto con la producción de alimentos se recomienda plantar la camelina en terrenos marginales o – una alternativa bastante interesante – como cultivo de rotación durante periodos de barbecho. El aceite de camelina fue analizado por las principales empresas de producción de biodiesel, identificándose las proporciones de mezcla idóneas para su producción, cumpliendo así con la norma de calidad europea EN 14214¹⁰, sin presentar inconveniente alguno, ni a nivel de producción ni de consumo.

⁹ En otras publicaciones consta una posible reducción de las emisiones de GEI en un 84% en comparación con el queroseno de petróleo. <http://www.susoils.com/dynamic-content/csArticles/articles/000000/000046.htm>

¹⁰ Normativa de calidad como garantía para la producción y uso de bioqueroseno en EEUU, presente a lo largo de los últimos cinco años.

4.1.1.3. Otros

a) Halófitas: *Salicornia bigelovii*

Con las críticas relacionadas a la competencia con los cultivos alimentarios y el uso del suelo, la búsqueda de alternativas en áreas no aptas para la producción de alimentos es una conclusión lógica. Plantas halófitas prosperando en terrenos salinizados ofrecen una alternativa. El Instituto Masdar, con el apoyo de Arabia Saudita, Boeing, Etihad Airways (aerolínea de Emiratos Árabes Unidos) y Honeywell UOP desarrollará en Abu Dhabi, un parque que va a utilizar agua de mar para hacer crecer la *Salicornia* (*Salicornia bigelovii*, también conocida como hierba salada, espárrago de mar, hinojo marino). La *salicornia* es una halófito, creciendo en solución salina. Sus semillas ricas en aceite pueden ser transformadas en biocombustibles.

El proyecto pretende demostrar la viabilidad económica de la utilización de la acuicultura integrada para proveer de biocombustibles para la aviación, lo cual es consistente con los objetivos de Abu Dhabi de alcanzar el 7% de energías renovables para el año 2020. El proyecto se centra en una demostración en una granja acuícola de 2 kilómetros cuadrados. Situada en el desierto, fuera de la tierra cultivable, sería suplida por un canal de agua de mar. Esta agua provendría principalmente de estanques de acuicultura para la cría de peces o camarones. Al salir de estas cuencas, el agua se carga con material orgánico (heces), y se eliminaría un problema de contaminación. En esta granja, esta agua enriquecida fertiliza los campos de hinojo marino. Los campos de *salicornia* funcionarían como campos de arroz. Sin embargo, la sal de esta planta supone un problema para la mecanización de las operaciones. Las semillas se prensan y se convierte en biocombustible para aviones convencionales y otro tipo de biocombustibles. Esta integración de la producción (que es la acuicultura integrada), proporciona alimentos (pescado, camarón) y biocombustibles, prescindiendo de la utilización de agua dulce o tierras de cultivo, con pocos requerimientos de insumos (fertilizantes, alimentos) y escaso efecto ambiental. Por lo tanto, la huella de carbono de los biocombustibles, que aún debe ser evaluada por el Instituto Masdar y su impacto ambiental, supone una mejora. (MIT, 2010; Masdar Institute, 2010)

b) Babassu

Otro cultivo promisorio es el Babassu (*Attalea speciosa* u *Orbignya speciosa*). Es una imponente palmera con tronco erecto de hasta 20 m de alto y 30-40 cm de ancho, luce en el ápice una densa corona de hojas pinnadas, erecto-patentes, formadas por segmentos linear-lanceolados.

El babasú se encuentra distribuido en toda la región amazónica y en la Orinoquia pero también en las tierras bajas de Paraguay, Bolivia y especialmente Brasil, donde los bosques de estas palmeras cubren más de 200.000 km², lo que corresponde con su amplia tolerancia a los climas tropicales. En el Cerrado brasileño el babasú crece en zonas con 1,200 mm de lluvia al año, con seis o más meses de sequía. En esta zona ecológica se encuentra en los suelos bien drenados, siendo baja su tolerancia al mal drenaje; abunda más en los bosques de galería a lo largo de los cursos de agua. En las zonas con más de 1,500 mm de lluvia al año y menos de seis meses de sequía, se encuentra en los suelos de las partes altas y de los valles, formando manchas o zonas de babasú. Se conoce poco del manejo del babasú en plantaciones artificiales, ya que mayormente se explota las plantaciones naturales.

Las semillas producen un aceite comercialmente conocido como aceite de babassu. Para extraerlo, las semillas recogidas en la naturaleza se machacan y se exprimen en prensas hidráulicas o se tratan con disolventes químicos. El aceite, cuyo contenido varía por semillas del

60 al 70%, es transparente, emana un olor similar a las nueces y es líquido a 20-30°C. El aceite de babassu se utiliza ampliamente sobre todo en la preparación de cosméticos debido a sus propiedades suavizantes (aceites y cremas para el cuerpo y para el cabello, jabones, etc.); también se utiliza con fines alimenticios en la producción de margarinas y como lubricante y, a veces, como componente de los carburantes de los motores diesel. Tiene gran interés económico como fuente de aceite para alimentación y para usos industriales. En Brasil fueron colectadas aproximadamente 117.000 toneladas en 2006 (Santos, 2008, Repórter Brasil, 2008).

El rendimiento en las plantaciones naturales es bajo, en promedio de 1.5 t/ha/año en Maranhão, Brasil, aun cuando existen evidencias que este rendimiento se puede duplicar. Sin embargo, aun 3 t/ha/año es un rendimiento bajo, ya que *Orbignya oleífera* puede rendir 5 t/ha/año, lo cual indica el potencial para mejorar el rendimiento del género. Asimismo, el ingreso económico obtenido de la semilla del babasú puede ser complementado con el ingreso obtenido por otras actividades a partir de la misma palma, como sería la obtención de palmito.

También se puede generar gas de síntesis, metanol y coque a través de la pirolisis (destilación seca). Se han registrado rendimientos de hasta 30 Tm/ha-año de nueces, lo que representa 4.5 t de coque, 6.5 t de gas de síntesis y 4.5 t de metanol. Ya ha sido empleado en porcentajes menores en mezclas de biocombustibles en vuelos de prueba (véase Tabla 2.1)

El empleo del aceite de Babassu como biocombustible (predominantemente como Biodiesel pero también como Bioqueroseno) levanta críticas en Brasil: Autóctono de las regiones Sur de Pará, Oeste de Maranhão, Norte de Tocantins y Oeste de Piauí, el babasú es uno de los productos más importantes del extractivismo brasileño. De fácil y rápida proliferación, la palma demora cerca de 12 años para iniciar la producción. La recolección y extracción de la almendra del coco de babasú, actividad que responde por la renta familiar de más de 400 mil mujeres en los Estados de Pará, Maranhão, Tocantins y Piauí, ha sufrido un revés significativo desde que el potencial calorífico del carbón vegetal producido a partir del coco entero o de su cáscara y del aceite a partir de las almendras fue descubierto. La cuestión social de las “quebraderas de coco” es muy compleja. Las “quebraderas”, que por lo general son “sin tierra”, recolectan, tradicionalmente, los cocos de palmas localizadas en toda la región, independientemente de la situación fundaría de la tierra. No es posible, mantener una industria de biodiesel solamente con el extractivismo. (Repórter Brasil, 2008)

c) Coco (*Cocos nucifera*)

El cultivo del cocotero (*Cocos nucifera* L. otros nombres comunes coquero, palma de coco) esta difundido por todo el mundo y es de los árboles más cultivados en el planeta, su importancia económica es tan significativa que el desarrollo de varias culturas en los trópicos ha estado ligado al cultivo del coco. Su uso es diverso por lo que se han enumerado más de trescientos usos de este frutal. Entre los principales se pueden mencionar: Frutos, aceite, agua fresca y fibras. Las hojas se usan para techar viviendas, velas de embarcaciones etc. También los tallos se usan en construcción. La cultura del coquero posee amplia adaptabilidad, puede ser cultivada en áreas donde otras culturas tradicionales no se establecerían de forma sustentable, además de tener gran potencial para la producción de aceite, cuyo contenido en la copra varía de 65 a 72%, en coqueros gigantes, y en torno de 65 a 66%, en el híbrido, pudiendo alcanzar hasta 4.000 kg/ha. Este cultivo posee gran importancia social y económica, contribuyendo a la generación de renta y empleos, para el arraigo de las familias al campo, el suministro de materia prima para la producción de biocombustibles y en la sostenibilidad de ecosistemas frágiles.

En la actualidad se están estudiando diversos procedimientos para la producción de bioqueroseno. El aceite de coco es un aceite vegetal que contiene cerca del 90% de triglicéridos saturados extraídos mediante el prensado de la pulpa o la carne del coco, fruto del cocotero. Un estudio de la viabilidad como combustible para aviación de la destilación de un biodiesel (destilación FAME: obtención de bioquerosenos a partir de la destilación del metil éster de aceite de coco, tomando como bioqueroseno la fracción ligera de esa destilación) generado a partir de aceite de coco muestra que:

- La densidad, el poder calorífico y la viscosidad del bioqueroseno obtenido no cumplen con los límites establecidos por la normativa al respecto.
- En cuanto a mezclas de 5%, 10% 20%, las tres cumplen los límites establecidos en la normativa de queroseno respecto a densidad, lubricidad, poder calorífico y viscosidad. Esto implica que el bioqueroseno analizado en este trabajo podría ser viable como combustible de aviación utilizado en mezclas de como máximo el 20% en volumen con queroseno comercial. (Rodríguez de la Rubia, 2010).

Comparando seis biocombustibles procedentes de cultivos de jatropha, croton, calodendrum y coco, así como de aceites comerciales de girasol y soja, obtenidos todos ellos mediante transesterificación con metanol utilizando hidróxido de sodio como catalizador, se llegó a la conclusión general que el éster de coco es el que más se aproxima al queroseno, mientras que el resto de ésteres estudiados muestra propiedades muy cercanas al diesel de automoción. (Wagutu et al. 2009). Ha sido empleado en porcentajes menores en mezclas de biocombustibles en vuelos de prueba (véase Tabla 3.1)

d) Macauba

Macauba o coyol (*Acrocomia aculeata jacq.*) es una palmera nativa de los bosques tropicales que alcanza de 10 a 15 de altura y un diámetro de 20 a 30 cm. Es nativa de las sabanas, cerrados y florestas abiertas de América tropical, y concurre en muchas áreas afectadas por acción antropológica. Presenta grande dispersión en Brasil y en países vecinos como Colombia, Bolivia y Paraguay. En Brasil ocurren poblamientos naturales en casi todo el territorio, pero las mayores concentraciones están localizadas en Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso y Mato Grosso do Sul, siendo ampliamente difundidos por las áreas de Cerrado.

En Brasil están siendo estudiadas y utilizadas especies perennes como, por ejemplo, las palmeras oleíferas (dendé, macaúba y buritis) de alto rendimiento de aceite, con productividades superiores a 4.000 kg de aceite/ha y adaptadas a las distintas condiciones edafoclimáticas, incluyendo biomasa diversos, principalmente cerrado, caatinga y bosque amazónico. Existe, entonces, perspectivas reales de utilización de la macaúba como materia prima para producción de biodiesel en Brasil. Esta palmácea se destaca por el su potencial para la producción de grandes cantidades de aceite por unidad de área, además de la posibilidad de utilización en sistemas agrosilvopastoriles.

El fruto es la parte más importante de la planta, cuya pulpa es consumida in natura o usada para extracción de gordura comestible; la almendra sule un aceite claro con calidades semejantes al de la aceituna. Existen varios relatos de utilización tradicional de la macaúba como fuente de aceite para fines alimenticios, fabricación de jabón y quema para fines de iluminación y calentamiento. Presenta significativo potencial de producción debido al elevado contenido de aceite y capacidad de adaptación a densas poblaciones. Las productividades potenciales por área se asemejan a la del dende (Palma aceitera), pudiendo llegar a más de 5 t de aceite/ha de tipo

oleico-palmitico y 1,4 t de aceite de tipo láurico, a partir de plantíos con una densidad de 200 plantas/ha.

Los frutos están conformados por cerca de un 20% de cáscara, 40% de pulpa, 33% de endocarpio y 7% de almendra. Los contenidos de aceite son ligeramente mayores en la pulpa (60%), en relación a la almendra (55%). Así como de la palma aceitera, son extraídos dos tipos de aceite de la macaúba. De la almendra es retirado un aceite fino que representa alrededor del 15% del total de aceite de la planta, rico en ácido láurico (44%) y oleico (26%), teniendo potencial para utilizations nobles, en la industria alimenticia, farmacéutica y de cosméticos.

El aceite extraído de la pulpa, con mayor potencial para la fabricación de biodiesel, es dominado por ácido oleico (53%) y palmítico (19%) y tiene buenas características para el procesamiento industrial, pero presenta serios problemas de pérdida de calidad con el almacenamiento. Así como ocurre con la palma aceitera, los frutos deben ser procesados luego de la cosecha, pues se degradan rápidamente, aumentando la acidez y perjudicando la producción del biocombustible. Las tortas producidas a partir del procesamiento de la pulpa y de la almendra son aprovechables en raciones animales con óptimas características nutricionales y buena palatabilidad. Se tiene, aún, como importante subproducto el carbón producido a partir del endocarpio (cáscara rígida que envuelve la almendra), la cual presenta elevado poder calorífico.

Están siendo realizados estudios para desarrollar sistemas de producción, donde la macaúba será cultivada en siembras experimentales. Por lo tanto, están siendo hechas investigaciones con mejoramiento genético, siembra, fertilización, espaciamento entre plantas y obtenidas las informaciones necesarias para el establecimiento de sistemas de producción sostenible. Una gran ventaja de la macaúba es la posibilidad de la producción consorciada con otras especies. Pueden ser producidos alimentos (frijol, maíz) durante el establecimiento del cultivo y después de cuatro años, cuando las palmeras llegasen a la altura de 7 a 10 metros y tuviesen en producción normal de frutos, se puede plantar capín para la crianza de ganado. Constituye un sistema integrado con buen rendimiento, pues el ganado se alimenta del capín y de los frutos que, eventualmente, caen de las árboles y el estiércol producido por los animales fertiliza las palmeras (Bhering, 2009).

e) *Brassica carinata*:

La mostaza etíope (*Brassica carinata* A.) es una especie oleaginosa del género *Brassica* perteneciente a la familia *Brassicaceae* (*Crucíferas*). Se encuentra emparentada con otras especies del género *Brassica* como son la colza o canola (*B. napus*), la mostaza india (*B. juncea*), la mostaza negra (*B. nigra*), el nabo (*B. rapa*), y el grupo de las coles (*B. oleracea*), incluyéndosela dentro del grupo de las mostazas.

Se trata de una especie vegetal autóctona de Etiopía, donde se cultiva a pequeña escala como hortaliza, ya que se consumen sus hojas y como planta oleaginosa, porque sus semillas contienen un 32% de aceite. El aceite extraído de la mostaza etíope es la segunda fuente de aceite comestible en Etiopía.

La *B. carinata* se desarrolla con un mínimo de precipitaciones anuales de 400 mm. No soporta condiciones de anegamiento, por ello precipitaciones superiores a los 700 mm pueden ser perjudiciales por anoxia en los tejidos de la raíz y por mayor incidencia de enfermedades de tipo fúngico. Es resistente a sequías invernales, y la benefician las lluvias de primavera durante la floración y el cuajado de los frutos. Prefiere temperaturas bajas durante el desarrollo, de 20°C en promedio. Temperaturas muy altas durante la floración no favorecen la formación del grano ya

que acortan su ciclo. Es sensible a las bajas temperaturas durante el período que va desde la germinación hasta el estado de roseta. Su cultivo se puede realizar en suelos con una amplia gama de pH, aunque su rango óptimo se encuentra entre 5.5 y 7.0, soportando niveles de hasta 7.7. Resiste cierta salinidad, incluso algo de acidez. Es indiferente al fotoperiodo. En el hemisferio norte de América su área de dispersión va desde el Ecuador hasta Canadá, en el hemisférico sur ostenta una opción para las áreas con condiciones semejantes en Argentina, Chile, el sur de Brasil, Paraguay y Uruguay.

Fuera de su lugar de origen, *B. carinata* presenta un enorme interés para la agricultura en zonas de clima semiárido, como lo demuestran estudios realizados a nivel mundial debido a que presenta una mejor adaptación y comportamiento agronómico. Se presenta con grandes perspectivas como cultivo alternativo para estas zonas ya que a partir del aceite de sus semillas se puede elaborar biodiesel, mientras que el resto de la planta produce biomasa que podría ser aprovechable con fines térmicos, por ejemplo, en el proceso de transesterificación durante el proceso de obtención del biodiesel.

Su alto potencial productivo la hace capaz de producir hasta un 32% más que las variedades de colza tradicionales, aún en condiciones de sequía. Esta productividad se debe principalmente a que posee: un sistema radicular más desarrollado que el de la colza, que le permite extraer agua de mayores profundidades; un desarrollo rápido y exuberante de materia verde en estado de roseta; ciclos de floración y maduración más largos; una mayor producción de frutos por unidad de superficie, debido a sus ramificaciones secundarias, terciarias y cuaternarias y a su resistencia a la dehiscencia de las silicuas, facilitando la cosecha y evitando el desgrane.

A nivel mundial, el aceite que proviene del género *Brassica* constituye la tercera fuente de aceites vegetales después del aceite de soja y de palma, empleándose *B. rapa*, *B. napus*, *B. juncea* y *B. carinata*. Juntas totalizan a nivel mundial una superficie media anual que oscila entre 24 y 31 millones de hectáreas en los últimos cinco años, con una producción anual de 37 a 50 millones de toneladas. La colza es la más importante, mientras que la mostaza etíope, por el contrario, ocupa el último lugar.

La calidad de un aceite depende de su composición en ácidos grasos y del destino, sea alimentario o no alimentario. En las especies del género *Brassica*, el aceite presenta elevada proporción de ácidos grasos de cadena larga: ácido eicosenoico (20:1) y ácido erúxico (22:1). Desde el punto de vista industrial, los aceites vegetales ricos en ácido erúxico se utilizan para la producción de lubricantes, plásticos y biodiesel. El aceite de *B. carinata* posee de forma natural un alto porcentaje de ácido erúxico, entre el 38% y el 45%.

Se están creando e investigando diferentes cultivares en varias partes del mundo. El cultivar "Sincron", logrado luego de 7 años de ensayos en Italia, que alcanza 1.5-1.7 m de altura, produce 4.0 - 4.8 t de semilla por ha, con un 33-35% de aceite, con alto contenido de ácido erúxico (47%) y buenas características tecnológicas para producir biodiesel. El cultivar "Resonance", promovido por la empresa canadiense Agrisoma fue desarrollado específicamente para la producción de biocombustibles. Honeywell UOP ha producido bioqueroseno a partir de este cultivar aplicado en vuelos de prueba (Agrisoma 2012; Biofuels Digest, 2012; Greenair, 2012).

f) Algarrobo aceitero (*Pongamia pinnata* L. o *Milletia Pinnata*)

El Algarrobo Aceitero (Habas de la India, Favas Indianas), es un árbol natural de la India, al que últimamente se le están encontrando muchas utilidades. El *Pongamia* puede resistir

intensas radiaciones solares y altas temperaturas entre 0° y 50°. Siendo Leguminosa, es altamente resistente a las sequías y crece en tierras no aptas para cultivo de productos agrícolas y no necesita fertilizantes a base de nitratos. Tiene una gruesa raíz axonomorfa o pivotante, que puede alcanzar grandes profundidades, en busca de agua, junto con una densa red de raíces laterales, que le permiten soportar largos periodos de sequía. La amplia sombra que proporciona, ralentiza la evaporación del agua de la superficie del suelo y su estructura de raíces ayuda a la fijación del nitrógeno que recoge los nutrientes del aire para el suelo. El árbol puede crecer en zonas arenosas y rocosas, incluida piedra caliza, en fin, en la mayoría de los suelos, hasta con las raíces en contacto con agua salada.

Está siendo investigado en Australia como fuente importante de energía para la nascente industria del biodiesel. Es un árbol que puede crecer en zonas que no son empleadas para producir alimentos. En la India se emplea un biodiesel, llamado Honge oil, extraído con simples procesos técnicos de las semillas de la *Pongamia pinnata*, en pequeños pueblos sin luz para construir su propia red eléctrica a partir de generadores de diesel y así hacer funcionar bombas de agua y disponer de luz. En Australia, está siendo investigado como fuente para la producción de bioqueroseno. (Grasshoff, 2011, Queensland Sustainable Jet Fuel Initiative, 2011).

g) Otros:

- *Croton megalocarpus*
 - *Crambe (Crambe abyssinica)*
 - *Shineleaf Yellowhorn (Xanthoceras sorbifolium)*
 - *Moringa oleifera*
 - *Chinese Tallow tree (Sapium sebiferum)*
 - *Árbol del sebo (Triadica sebifera)*
 - *Ocuba (Virola surinamensis)*
 - *Copaiba (Copaífera langsdorfii)*,
 - *Caucho (Hevea brasiliensis)*
- ... y otros más.

4.1.2. Celulosa, Hemicelulosa y Lignocelulosa

El origen de la biomasa se halla en la función clorofílica que, a partir del CO₂ atmosférico y el agua, sintetiza la estructura celular de los vegetales. La biomasa así formada está compuesta por sustancias sólidas, de preferencia polisacáridos (celulosa, hemicelulosa, almidón, azúcares, etc.) que retienen humedad evaporable por secado y, en mucha menor medida, componentes en estado líquido en las condiciones ambientales (lípidos, terpenoides, jugos, etc.).

En el estado actual de la tecnología, los componentes en estado líquido son procesados con cierta facilidad, hasta el extremo de ser la materia prima origen de los biocarburantes comerciales:

- De los lípidos, se produce el biodiésel.
- Los jugos azucarados de uva, caña o remolacha originan el bioetanol.
- Los amiláceos constituyen un grupo especial intermedio entre los dos anteriores. Se presenta en forma sólida (almidón, inulina) pero son fácilmente

hidrolizados, obteniendo una disolución acuosa de azúcares y, a partir de aquí, procesados como líquidos.

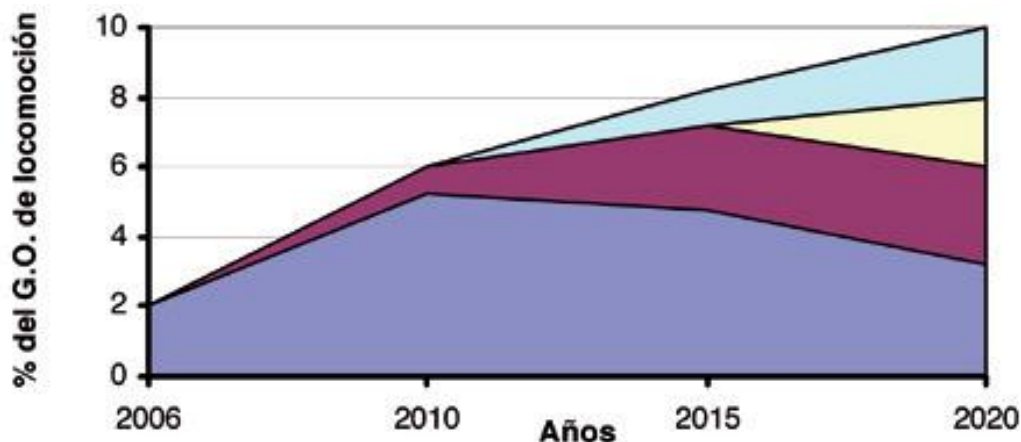
Por el contrario, la parte sólida de la biomasa está resultando refractaria a su conversión a biocarburantes líquidos o biolíquidos en condiciones económicas. Pese a la intensa labor investigadora, su utilización al día de hoy está restringida a combustibles sólidos o, en menor medida, biogás. Desde un punto de vista técnico y económico, la obtención de biocarburantes a partir de biomasa presenta problemática diversa según se trate de procesar la mayoritaria fracción leñosa o la menos abundante líquida o fácilmente solubilizable.

Los sistemas conocidos para la obtención de hidrocarburos a partir de biomasa sólida son (véase también Capítulo 3, Figura 3.2):

- Conversión Biológica, 2ª Generación: En fase de investigación avanzada. Algunas unidades de demostración. Probablemente más apropiada en la obtención de oxigenados para biogasolinas. (Algunos autores incluyen en este apartado al biodiésel a partir de algas).
- Pirolisis, 2ª Generación, avanzada: A partir de líquidos orgánicos, próxima comercialización, existen algunas unidades. Por lo común seguida de H₂. A partir de sólidos, lignocelulosa.
- B.T.L. (*Biomass To Liquid*); Proceso F-T, 2ª Generación: En fase de investigación avanzada. Incierta fecha de comercialización

Un reciente estudio sobre la evolución temporal del consumo de los diferentes tipos de biogasóleos se muestra en la figura 4.4 (Universidad de Warwick. “*Syngas Derived Biofuels from Biomass Gasification*” citado en Sanchez y Martinez, 2012). Próximamente, el mayor crecimiento vendría por el lado del hidrobiodiésel. Las últimas noticias mundiales sobre nuevas instalaciones parecen confirmar esta conclusión.

Figura .4.4: Evolución temporal del consumo de los diferentes tipos de biogasóleos



Fuente: Univ de Warwick, citado en Sanchez y Martinez, 2012

Una consideración importante acerca de todos los procesos de conversión a hidrocarburos es la inevitable pérdida de rendimiento en masa, a causa de la eliminación del oxígeno contenido en las moléculas de biomasa, más acusado en el caso de los materiales lignocelulósicos cuyos componentes fundamentales son celulosa, hemicelulosa y lignina; los dos primeros, formados por

cadenas de azúcares, tiene un contenido en O₂ del orden del 50% en peso, mientras que la lignina, polímero fenólico, del 30%; los lípidos ofrecen resultados más favorables: la proporción de oxígeno está en el entorno de 11%.

Conversión biológica: El material lignocelulósico ofrece las mayores oportunidades para la producción de compuestos oxigenados, cuyo conocimiento tecnológico se encuentra en una etapa preindustrial. La producción de hidrocarburos no parece tan favorable. No obstante, existen múltiples vías de investigación, todas ellas en etapa incipiente.

Pirolisis: el esquema de proceso así como el rendimiento en hidrocarburos es distinto según se trate de materia prima sólida o líquida. Dado que los potenciales insumos en estado líquido no son abundantes y, en muchas ocasiones, las rutas del biodiésel o hidrobiodiésel son más efectivas, el mayor interés de los investigadores se centra en desarrollar procesos con viabilidad técnica y económica para procesar sólidos. Probablemente, el mayor problema a resolver es la formación de carbón (coque). El tiempo de calentamiento resulta crítico para reducir su producción.

Gasificación y síntesis de Fischer-Tropsch (BTL): La producción de hidrocarburos a partir de materia prima sólida –carbón– ha sido utilizada con éxito tecnológico, si bien en circunstancias excepcionales al margen del mercado (Alemania durante la Segunda Guerra Mundial, SASOL en la Unión Sudafricana, a raíz del embargo petrolífero). Este proceso está siendo considerado como uno de los más prometedores para alcanzar los objetivos de utilización de energías renovables en el transporte. Sin embargo, sustituir carbón por biomasa conlleva nuevos problemas tecnológicos que están retrasando la implementación de la fase comercial.

Los desafíos para tornar esta cadena de valor económicamente viable y competitivo con el petróleo entonces están ubicados en la sección *downstream*.

Para la sección *upstream* se presenta una amplia gama de plantas - ya cultivadas o no – con alta producción de biomasa por unidad del tiempo como posibles fuentes de materia prima: árboles y arbustos, preferiblemente de ciclo corto: p.e. Eucalyptos spp, Salix spp, Populos spp, Cynara cardunculus, Paulownia spp, Acacia spp., y muchos otros; inclusive varias gramíneas que presentan potencial impresionante de formar biomasa sólida. Otra fuente importante son los residuos e desechos sólidos forestales y de la agricultura.

Los sistemas de producción son múltiples, en situaciones edafoclimáticas muy variadas, con factores de producción diferentes en cada caso, entre ellos los siguientes: rendimiento del cultivo (toneladas de materia seca), insumos requeridos (semillas, fertilizantes), requerimiento de prácticas agrícolas y actividades de manejo, grado posible de mecanización, infraestructura existente, distancia hasta las biorefinerías de conversión, eventuales cambios en el uso de la tierra, distancia hasta los mercados, etc. Existe bastante experiencia y conocimiento en las ciencias agrícolas y forestales para optimizar los sistemas de producción con respecto a los criterios de sostenibilidad económica, ecológica – incluyendo la cuestión de las emisiones GEI – y social.

Una vez avanzado en el desarrollo tecnológico de la sección *downstream* y alcanzando un nivel de producción en escala industrial, es indispensable el análisis de ciclo de vida, de los flujos de entrada y salida, para poder validar en qué situación, cuál cultivo o combinación de cultivos ofrece una opción económicamente viable, ecológicamente óptima.

4.1.3. Algas:

Otra de las posibles alternativas es un biocombustible producido a partir de algas, las cuales capturan dióxido de carbono (CO₂) en su rápido crecimiento y pueden cultivarse en agua salina en zonas desérticas, lo que garantizaría que no compitiesen por recursos valiosos para la producción de alimentos como el agua dulce y los terrenos cultivables. Una extensión de una hectárea de algas puede producir suficiente aceite para fabricar 30.000 litros / año de combustible de aviación. Una extensión de terreno equivalente a Bélgica sería suficiente para proporcionar carburante a todos los aviones comerciales del mundo.

Entre las especies de macro algas económicamente explotadas se encuentran *Macrocystis*, *Nerocystis*, *Alaria*, *Laminaria* sp., *Palmaria* sp. que, al no tener sus células envoltura lignocelulósica, se favorece el tratamiento de su materia orgánica. *Macrocystis pyrifera* es especialmente interesante por su productividad vinculada a una alta eficacia fotosintética. Puede alcanzar hasta 46 cm de longitud, pudiéndose obtener en una explotación en forma de "granja marina" con un rendimiento aproximado de 76 Tm/ha-año de materia seca, que posee un potencial energético de unos 10.8 MJ/kg. Este cultivo rebrota después de cada corte por lo que sólo hay que sembrar anualmente. Se debe explotar en granjas marinas debido a que sino se hace muy difícil su recolección posterior.

También hay que destacar entre las algas el cultivo de las algas unicelulares, o micro algas, principalmente de los géneros *Chlorella*, *Scenedesmus* y *Spirulina*. Desde hace muchos años se ha considerado el gran valor potencial de las mismas para la producción de alimentos, teniéndose hoy día unos conocimientos muy completos acerca de la fisiología, nutrición, crecimiento, reproducción, etc. de estos microorganismos. Aunque su importancia radica en su alto contenido en proteínas (alrededor del 50% de la materia seca en muchas especies), se ha pensado en utilizar el resto de la biomasa como fuente energética. La productividad de estos vegetales está alrededor de las 100 Tm/ha-año, pudiendo alcanzar la *Chlorella* valores hasta de 125 Tm/ha-año.

Actualmente se utilizan algas unicelulares en grandes bolsas de tratamiento de aguas residuales, donde se reproducen con gran facilidad, generando una considerable cantidad de biomasa que puede ser cosechada y transformada en metano por digestión anaerobia.

Las algas mas investigadas son:

- *Botryococcus braunii*
- *Chlorella*
- *Dunaliella tertiolecta*
- *Gracilaria*
- *Pleurochrysis carterae*
- *Sargassum*.

La planta acuática que quizás haya recibido más atención en los últimos años es el jacinto de agua dulce (*Eichornia crassipes*), especie de alga de origen tropical, cuyo crecimiento es óptimo entre los 26 y 28° C y nulo si la temperatura del agua baja a los 10° C. En condiciones térmicas y nutritivas adecuadas, su crecimiento y consiguiente reproducción vegetativa son extraordinariamente rápidos: una mata aumenta al día su peso fresco en un 10%, duplicándose el número de individuos cada 12 o 15 días. Su productividad media se estima superior a las 30

Tm/ha-año en peso seco (del 6 al 8% del peso fresco), habiéndose obtenido en algunos casos rendimientos de hasta 150 Tm/ha-año de materia seca.¹¹

Una característica interesante del jacinto de agua es su capacidad de depuración de aguas residuales de todo tipo, ya que tanto la materia orgánica como las sales inorgánicas quedan absorbidas por la planta y retenidos en sus tejidos, quedando el agua libre de las mismas. Las plantas empleadas como descontaminantes no se pueden usar posteriormente como alimento animal pero si pueden ser utilizadas como materia prima en la producción de energía. Debido a su alto contenido en agua, el empleo más indicado para ese fin es la producción de metano por digestión anaerobia (se registran la obtención de hasta 400 m³ de biogás por tonelada de materia seca, con un contenido de metano del 60%).

No obstante todas las cuestiones favorables cabe destacar que el jacinto de agua es la plaga acuática más importante en aguas dulces y puede ocasionar daños importantes. Daños de tipo físico (obstrucción de vías de agua), como de tipo biológico (destrucción de la fauna piscícola). Por ello, es recomendable la máxima precaución en el posible uso de esta planta, ya que los intentos de su eliminación por cualquier tipo de procedimiento han sido infructuosos después que la especie se ha establecido en un hábitat favorable.

La producción de algas con fines de producción de biocombustibles es una actividad emergente y varias empresas en todo el mundo están invirtiendo fuertemente en D&I de las tecnologías, citando algunos:


- Estados Unidos: Solazyme, Honeywell UOP, Solix Biofuels, BioCentric, Energy Cavitation Technologies, Sapphire Energy, Imperium Renewables, Simply Green Biofuels
- México: Biofields,
- Israel: Seambiotic, TransAlgae,
- Brasil: Amyris
- Alemania: Subitec, Cyano Biotech GmbH, Phytolutions, IGV, Hezinger AlgaeTec, Novagreen, Blue Biotech, Phytan Energy, Breen Biotec
- Austria: See Algae Technology

4.2. Certificación


El mercado para la bioenergía está en rápida expansión y ha recibido grandes inversiones en los últimos años debido a: (i) la necesidad de reducir las emisiones de CO₂ causadas por el uso de combustibles fósiles, que ocasionan cambios climáticos; (ii) la necesidad de fortalecer la seguridad energética, por la diversificación de las fuentes y de los países productores; (iii) la agenda de Desarrollo, con el objetivo de suministrar acceso a la energía en las regiones pobres en energía y renta adicional para comunidades rurales.

¹¹ MSc. Javier Fernández Rey. Energía de la biomasa: tipos de biomasa y su aprovechamiento energético Centro de Inmunología Molecular. Ciudad Habana, Cuba: Disponible en: <http://www.monografias.com/trabajos66/biomasa-eficiencia-energetica/biomasa-eficiencia-energetica3.shtml>

Tabla 4.1: Compilación de iniciativas y estándares de certificación de sostenibilidad de bioenergía

		Sustainability Aspects/Issues Addressed under the Initiatives Reviewed																								
		REGULATORY FRAMEWORKS	Biofuel Life Cycle Assessment (BIOALCOA) - Swiss Confederation	Biomass Sustainability Ordinance (BLAO) - EU	Renewable Energy Directive (RED) - Germany	Low Carbon Fuel Standard (LCFS) - California (USA)	Renewable Fuel Standard (RFS) - USA	Social Fuel (Social - Brazil)	Testing Framework for Sustainable Biomass ("Common Criteria") - The Netherlands	VOUNTARY STANDARDS / CERTIFICATION SCHEMES	Basin Criteria for Responsible soy Production - Bureuro (BS)	Council on Sustainable Biomass Production (CSBP)	Forest Stewardship Council (FSC)	Global Bioenergy Partnership (GBEP)	Green Gold Label 2: Agriculture Source Criteria (GGLC2)	International Sustainability & Carbon Certification (ISCC)	Nordic Eco-labeling of Fuels	Roundtable on Responsible Soy (RTS)	Roundtable on Sustainable Biofuels (RSB)	SEMA Identified Sustainable Palm Oil (ISPO)	Sustainable Bioethanol Initiative	Sustainable Bioethanol Alliance (SBA)	SCORECARDS	ISCC Biofuels Sustainability Scorecard	WWF Biofuels Environmental Sustainability Scorecard	
1. ENVIRONMENTAL																										
1.1	Land-use changes (both direct and indirect)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
1.2	Biodiversity and ecosystem services	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
1.3	Productive capacity of land	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
1.4	Crop management and agrochemical use	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
1.5	Water availability and quality	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
1.6	GHG emissions	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
1.7	Air quality	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
1.8	Waste management	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
1.9	Environmental sustainability (cross-cutting)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
2. SOCIO-ECONOMIC																										
2.1	Land tenure/access and displacement			✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
2.2	Rural and social development				✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
2.3	Access to water and other natural resources				✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
2.4	Employment, wages and labour conditions			✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
2.5	Human health and safety				✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
2.6	Energy security and access									✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
2.7	Good management practices and continuous improvement				✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
2.8	Social sustainability (cross-cutting)				✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
3. GOVERNANCE																										
3.1	Compliance	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
3.2	Participation and transparency	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
4. FOOD SECURITY																										
4.1	Food availability			✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
4.2	Food access			✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
4.3	Food utilization					✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
4.4	Food stability						✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
4.5	Food security (cross-cutting)						✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

The BEFSCI *Compilation of Bioenergy Sustainability Initiatives* (2011) is available here:
www.fao.org/bioenergy/foodsecurity/befsci/compilation



Para maximizar estos beneficios sin crear nuevas presiones ambientales o sociales, son necesarias la gestión y la planificación de la bioenergía. Una manera para mejorar consiste en la creación de un conjunto de criterios y principios de sustentabilidad internacionalmente aceptables. En los últimos años, se han llevado a cabo varias iniciativas para abordar las repercusiones ambientales y socioeconómicas asociadas con la producción de biocombustibles o de materias primas específicas para producir biocombustibles. Estas iniciativas comprenden los marcos reglamentarios, las normas voluntarias, los sistemas de certificación y las fichas de evaluación. Algunas de éstas cubren toda la cadena de suministro, mientras otras abarcan solamente parte de ella; una parte de éstas aún están en desarrollo o están en vías de experimentación, mientras otras ya están en ejecución o implementación.

La Comisión Europea ha autorizado los primeros sistemas de garantía de sostenibilidad para biocombustibles. Con esta medida se quiere asegurar que los carburantes de origen vegetal no dañen entornos naturales y contaminen menos que los combustibles fósiles. El objetivo de la Unión Europea es que, para 2020, al menos el 10% de los combustibles usados por el sector del transporte sean de origen renovable producidos de un modo responsable y sostenible.

Los biocarburantes pueden ser una respuesta respetuosa con el medioambiente para sustituir a los combustibles fósiles. Ahora bien, hay que evitar que la selva tropical y las turberas ricas en carbono se conviertan en plantaciones de palma aceitera o de caña de azúcar. También hay que asegurarse de que se produzca una disminución tangible de la emisión de gases de efecto invernadero en comparación con la de los combustibles fósiles. Para ello, la sostenibilidad de los biocarburantes debe demostrarse, bien a través de los Estados miembros, o de regímenes voluntarios aprobados por la Comisión Europea.

La Comisión ha reconocido hoy siete regímenes voluntarios:

– ISCC:	Régimen alemán financiado públicamente que cubre todos los tipos de biocarburantes;
– Bonsucro EU	Iniciativa sobre los biocarburantes a base de caña de azúcar, centrada en Brasil;
– RTRS EU RED	Iniciativa sobre los biocarburantes a base de soja, centrada en Argentina y Brasil;
– RSB EU RED	Iniciativa que cubre todos los tipos de biocarburantes
– 2BSvs:	Régimen instaurado por el sector francés, que cubre todos los tipos de biocarburantes;
– RSBA	Régimen instaurado por Abengoa para cubrir su cadena de abastecimiento;
– Greenergy:	Régimen instaurado por Greenergy, centrado en el etanol de caña de azúcar de Brasil.

La Comisión está negociando con otros regímenes voluntarios para ver cómo pueden mejorarse sus características de forma que se ajusten a las condiciones de sostenibilidad de los biocarburantes.

Se trata de impedir que los biocombustibles usados y comercializados en Europa no procedan de bosques tropicales u otros ecosistemas de gran importancia para el medio ambiente. Además, la medida tiene como objetivo impedir que se usen biocombustibles procedentes de cultivos que sirvan para producir alimentos en países en desarrollo. Por último, para lograr la

nueva certificación, se deberá garantizar que las emisiones de dióxido de carbono, principal responsable del efecto invernadero y del cambio climático, sean un 35% menos que las de los combustibles fósiles, considerando para ello toda la cadena de producción.

Se ha previsto que esas cifras aumenten dentro de unos años: hasta el 50% para 2017 y hasta el 60% para 2018. La certificación es un modo de promover ese aumento y de convertirlo en sostenible. Los biocombustibles certificados por estos sistemas, tanto producidos en la UE como importados del exterior, podrán ser comercializados en cualquier estado miembro.

Los siete sistemas seleccionados son de empresas y organizaciones no gubernamentales y el mecanismo consiste en el trabajo de auditores independientes que verifican el uso anterior de las tierras donde ahora se producen cultivos para biocombustibles.

The Roundtable on Sustainable Biofuels - RSB

La Mesa Redonda Internacional sobre Biocombustibles Sustentables (International Roundtable on Sustainable Biofuels – RSB), es una iniciativa que tiene el objetivo de desarrollar un patrón de garantía en un abordaje de múltiples interesados directos (*multi-stakeholders*), reuniendo todos los sectores de la actividad relacionados con los biocombustibles, incluyendo agricultores, productores de biocombustible, la industria del transporte, ONGs medioambientales y sociales, institutos de investigación, gobiernos e inversores representantes para definir principios y criterios basados en prioridades y experiencias regionales. La misión de la RSB es asegurar que los biocombustibles cumplan la promesa de mitigación del cambio climático, desarrollo económico, y seguridad energética, sin causar daños medioambientales y/o sociales, tales como la deforestación y la inseguridad alimentaria. Uno de los requerimientos principales de la norma RSB es que los biocombustibles, a lo largo de su ciclo de vida, deben tener emisiones de gases de efecto invernadero significativamente menores comparadas con las emisiones de los combustibles fósiles

La norma desarrollada por la RSB consiste en una serie de documentos normativos así como documentos de apoyo. Esta norma cubre todas las partes de la cadena de suministro, desde la producción de materia prima hasta el suministro del biocombustible para su consumo, y observa los impactos negativos que puedan ser causados por los biocombustibles. Los Doce Principios y Criterios que forman el núcleo de la Norma RSB describen los requerimientos principales para la producción sostenible de biocombustibles, tales como la necesidad de consultar a los grupos de interés locales, las emisiones de gases de efecto invernadero, la conservación de ecosistemas importantes y la mitigación de inseguridad alimentaria en la región de operación.

El propósito de la norma RSB es su utilización como un sistema de certificación a través de organismos de certificación independientes. El modelo de certificación de la RSB está basado en la gerencia del riesgo, un modelo que asegura seguridad y solidez y al mismo tiempo es flexible para los operadores participantes. Para satisfacer las necesidades de los operadores, la norma propone varias opciones de cadenas de custodia (segregación 100%, balance de materia, etc.). También es posible certificar a grupos de productores. La RSB se compromete a trabajar con transparencia, tomar decisiones por consenso e incluir todos los grupos de interés.

Cuadro 4.4: Doce Principios y Criterios forman el núcleo de la Norma RSB

Doce Principios y Criterios de la Norma RSB	
<ul style="list-style-type: none"> • Las operaciones de biocombustibles cumplirán con todas las leyes y reglamentos aplicables. • Las operaciones para la producción sostenible de biocombustibles se planificarán, implementarán y mejorarán continuamente mediante una Evaluación del Impacto Ambiental y Social (ESIA por sus siglas en inglés) abierta, transparente y de consulta y un análisis de viabilidad económica. • Los biocombustibles contribuirán a la mitigación del cambio climático reduciendo significativamente las emisiones de GEI a lo largo del ciclo de vida del combustible en comparación con los combustibles fósiles • Las operaciones de biocombustible no violarán los derechos humanos ni los derechos laborales y promoverán el trabajo digno y el bienestar de los trabajadores • En regiones pobres, las operaciones de biocombustible contribuirán al desarrollo social y económico de los pueblos y comunidades locales, rurales e indígenas • La operaciones para la producción de biocombustibles garantizarán el derecho humano a recibir alimentación adecuada y a mejorar la seguridad alimentaria en regiones de inseguridad alimentaria. 	<ul style="list-style-type: none"> • Las operaciones de biocombustible evitarán los impactos negativos sobre la diversidad biológica, los ecosistemas y otros valores de conservación. • Las operaciones de biocombustible implementarán prácticas con el fin de revertir la degradación del suelo y/o a mantener la salud del suelo • Las operaciones de biocombustible mantendrán o mejorarán la calidad y cantidad de recursos hídricos superficiales y subterráneos, y respetarán los derechos al agua formales o consuetudinarios existentes • La contaminación del aire debida a operaciones de biocombustibles se reducirá al mínimo a lo largo de la cadena de suministro • El uso de las tecnologías en las operaciones para la producción de biocombustibles buscará maximizar la eficiencia productiva y el desempeño social y ambiental, y minimizar el riesgo de causar daños al medio ambiente y a las personas • Las operaciones de biocombustible respetarán los derechos a la tierra y los derechos al uso de la tierra.

4.3. Demanda y consideraciones económicas – sección *upstream*

El efecto de los biocombustibles en los precios de los alimentos sigue siendo objeto de un intenso debate, como también ocurre con su capacidad para contribuir a la seguridad alimentaria, la mitigación del cambio climático y el desarrollo agrícola. Los biocombustibles, a la vez que compensarán solo una parte modesta del consumo de energía fósil, tendrán efectos mucho más importantes en la agricultura y la seguridad alimentaria.

La demanda de materias primas agrícolas para la producción de biocombustibles líquidos será un factor de peso para los mercados agrícolas y la agricultura mundial durante el próximo decenio y tal vez más allá. Esta demanda podría ayudar a invertir la tendencia a la baja que desde hace tiempo afecta a los precios reales de los productos básicos, creando así tanto oportunidades como riesgos. Todos los países deberán hacer frente a los efectos del desarrollo de los

biocombustibles líquidos – independientemente de que participen o no directamente en ese sector – ya que todos los mercados agrícolas se verán afectados. (FAO 2008)

El rápido aumento de la demanda de materias primas para la producción de biocombustibles ha contribuido al alza de los precios de los alimentos – aun cuando la atribución no ha sido de la dimensión como se delató pocos años atrás y existe consenso de que los biocombustibles solo son uno de los diversos factores que causan este aumento – lo que representa una amenaza directa para la seguridad alimentaria de las personas pobres que son compradores netos de alimentos (en valor), tanto en las zonas urbanas como en las rurales. Una buena parte de la población pobre del mundo gasta en alimentos más de la mitad de los ingresos de sus hogares, e incluso en las zonas rurales la mayoría de los pobres son compradores netos de alimentos. Se necesita establecer con urgencia redes de seguridad para proteger a las personas más pobres y vulnerables del mundo y garantizar su acceso a una alimentación adecuada. Ahora bien, esas redes de seguridad deberán estar bien orientadas y no obstruir la transmisión de las señales de los precios a los productores agrícolas.

A largo plazo, el aumento de la demanda y de los precios de los productos agrícolas básicos puede crear oportunidades de desarrollo agrícola y rural. Sin embargo, las oportunidades de mercado no pueden superar las barreras sociales e institucionales que se interponen al crecimiento equitativo – con factores de exclusión como el de género, el de origen étnico y la falta de poder político – e incluso pueden reforzarlas. Además, no basta con que aumenten los precios de los productos básicos; es urgente la necesidad de que se invierta en investigaciones que mejoren la productividad y la sostenibilidad, así como instituciones habilitadoras, infraestructura y políticas acertadas. Para lograr un desarrollo rural de base amplia es esencial que se dé prioridad a las necesidades de los grupos de población más pobres y menos dotados de recursos.

El sector de aviación tuvo la “suerte” de que el empleo de bioqueroseno en las operaciones de vuelo, “se atrasó” en comparación con el empleo de biocombustibles en el sector de transporte terrestre, debido a mayores exigencias tecnológicas y de seguridad y rutas tecnológicas todavía no desarrolladas para la producción industrial económicamente viable. En cuanto a las políticas públicas para incentivar y reglamentar la aplicación de biocombustibles en el transporte terrestre, en muchos países se establecieron medidas obligatorias y de fomento, incluyendo mezclas compulsorias sucesivamente crecientes, a partir de la mitad de los años 2000 (IICA, 2010b); la aviación ganó una ventana de algunos años.

Considerando los aspectos anteriores con respecto a los biocombustibles – en su mayoría siendo empleados en el transporte terrestre a través de los productos bioetanol y biodiesel - y sus efectos en la evolución de precios de alimentos, la capacidad para contribuir a la seguridad alimentaria, la mitigación del cambio climático y el desarrollo agrícola, el sector de aviación en sus compromisos, hasta ahora voluntarios, enfatiza en la exigencia de que el bioqueroseno no sea obtenido de materia prima apta para la producción de alimentos. También exige, de que no ocurran cambios en el uso de la tierra en el sentido de que no se tumba vegetación natural y no se utilicen terrenos aptos para alimentos.

Asimismo, el sector de aviación muy probablemente no puede evitar por completo entrar en este debate por las siguientes razones:

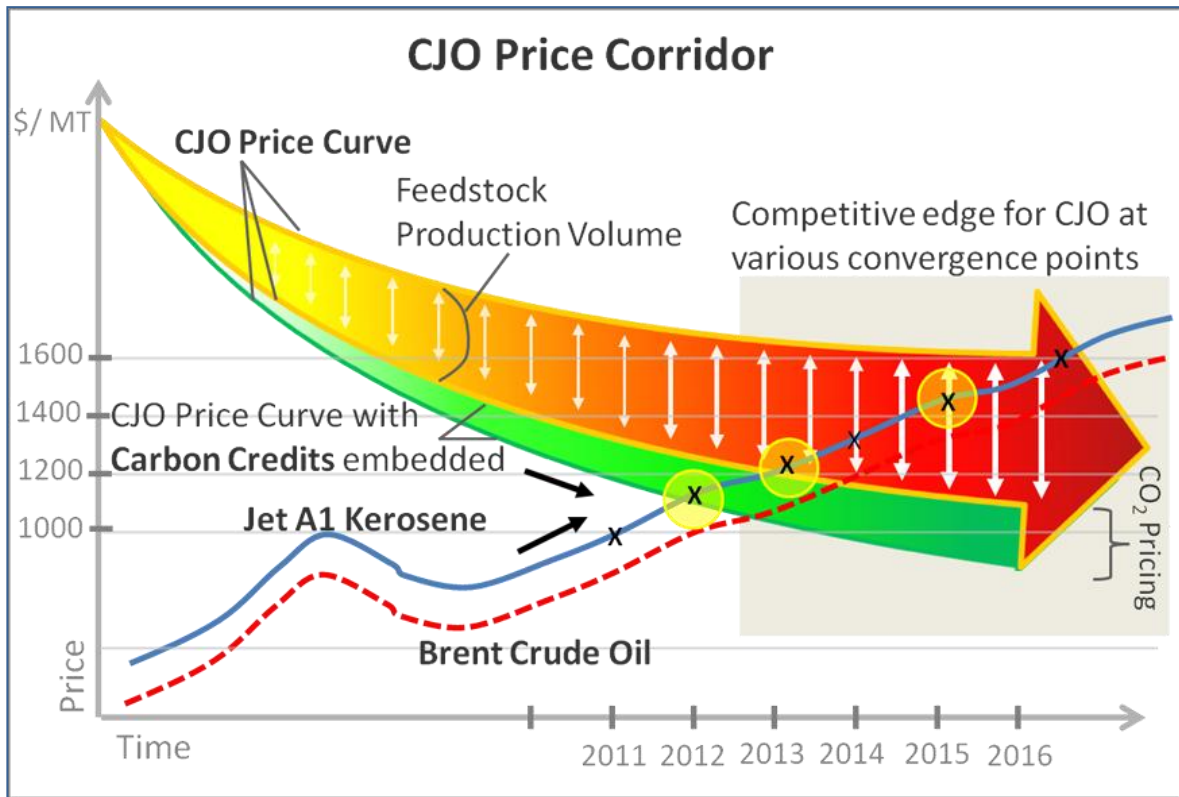
- (i) Los biocombustibles líquidos compiten directamente con los derivados del petróleo. Dado que los mercados energéticos tienen un mayor tamaño que los agrícolas, los precios de la energía tenderán a impulsar los precios de los biocombustibles y sus materias primas agrícolas.

- (ii) Las materias primas para la generación de biocombustibles compiten por los recursos productivos con otros cultivos agrícolas; en consecuencia, los precios de la energía tenderán a influir en los precios de todos los productos agrícolas que dependen de la misma base de recursos. Por la misma razón, producir biocombustibles a partir de cultivos no alimentarios de ninguna manera supondrá eliminar necesariamente la competencia entre los alimentos y los combustibles.
- (iii) La aparición de los biocombustibles – esta vez, si, incluyendo al bioqueroseno – como una nueva e importante fuente de demanda, se aumentaría la presión sobre los medios de producción agrícola (tierra, agua, mano de obra, semillas, nutrientes, energía...), eventualmente contribuyendo al aumento de los precios de los recursos usados para producirlos. Esto obviamente tendría efecto en el sector de alimentos y otros productos agrícolas.
- (iv) Muchos de las materias primas discutidas (véase Capítulo 3.1), especialmente los aceites vegetales, incluyendo la camelina, también ofrecen la posibilidad de ser aprovechadas de forma diferente de la conversión energética, por ejemplo en la industria farmacéutica y de cosméticos o hasta como alimentos mismos.
- (v) Considerando que también los cultivos principalmente aptos para terrenos marginales, en muchos casos consiguen mejores rendimientos cuando son cultivados en situaciones edafoclimáticas más favorables, y los sistemas de producción tienen que encontrar el punto de equilibrio para definir su viabilidad económica, es poco probable que la producción acontezca exclusivamente en terrenos marginales.

Como fue mostrado en Capítulo 3.4, los biocombustibles, para que sean aceptados, requieren de la comprobación a través de análisis de ciclo de vida de la sustentabilidad ecológica, económica y social a lo largo de la cadena de suministro, además del requisito de una reducción de las emisiones GEI. Con las tecnologías actuales, la competitividad de los biocombustibles dependerá de estos factores y de los precios relativos de las materias primas agrícolas y los combustibles fósiles. La relación diferirá según los cultivos, los países, los lugares y las tecnologías empleadas en la producción de biocombustibles. En cuanto a las exigencias del sector aeronáutico de que las materias primas para el bioqueroseno deberían resultar de fuentes no alimenticias y en su mayoría producidas en terrenos no aptos para la producción de alimentos, esto no solamente facilita su aceptación por la sociedad, sino también la identificación de los sistemas de producción, rutas tecnológicas y cadenas de suministro más competitivos considerando las exigencias de sostenibilidad y reducción de emisión de GEI.

Considerando el factor limitante como el área productiva agrícola y forestal disponible en el mundo, la competencia 'Alimentos \leftrightarrow Energía', y 'Alimentos \leftrightarrow Aprovechamiento Sustancial en la industria \leftrightarrow Energía', respectivamente, no es por la biomasa sino por el área. Aplicando un uso racional de la tierra, la producción de biomasa puede ser aumentada considerablemente en las áreas disponibles sin ceder en las exigencias de sostenibilidad. Este potencial puede y debe ser explorado sucesivamente a través de la estimulación de la demanda y apertura de mercados nuevos con precios económicamente viables no mucho encima de los costos de producción. La tendencia ideal del mercado energético se pronostica para esta tarea: Cuando hubiera escasez en el suministro de biomasa competitiva con finalidad de consumo energético, ésta podría ser sustituida fácilmente por energía fósil.

Figura 4.5: Brecha de competitividad del aceite crudo de Jatropha



Fuente: Jatrofuels.com

Durante los últimos 5 años la competitividad de los biocombustibles de transporte terrestre ha aumentado considerablemente en función de los avances tecnológicos en las rutas de conversión, las capacidades de producción instaladas y una mayor oferta de materia prima. Asimismo, con la excepción del etanol producido a partir de la caña de azúcar en el Brasil, que tiene los costos de producción más bajos entre los países que producen biocombustibles a gran escala, en general, los biocombustibles, todavía no pueden competir sin subsidios con los combustibles fósiles, incluso con los elevados precios del crudo de la actualidad. Sin embargo, la competitividad puede cambiar en consonancia con las modificaciones de los precios de las materias primas y la energía, y el desarrollo de la tecnología. En la competitividad influyen también directamente las políticas aplicadas. La competitividad varía enormemente según el biocombustible, la materia prima y el lugar de producción de que se trate, y la viabilidad económica varía en la misma medida en que los países hacen frente a los cambiantes precios de mercado de los insumos y el petróleo, así como en virtud de avances tecnológicos en la propia industria.

Específicamente para el bioqueroseno todavía existe un potencial alto de reducir los costos de la producción agrícola y la elaboración de biocombustibles a través de innovaciones tecnológicas. Las inversiones en materia de investigación y desarrollo son de importancia fundamental para el futuro. Ello es válido tanto en la innovación agronómica como en la de las tecnologías de conversión. Las investigaciones y el desarrollo en materia de tecnologías de segunda generación, en particular, podrían fortalecer considerablemente el papel de los

biocombustibles en el futuro. La Figura 3.5. muestra la brecha de competitividad del aceite crudo de *Jatropha* (CJO) considerando escenarios para un aumento en el volumen producido, una reducción de los costos de producción, un aumento del precio del petróleo respectivamente del queroseno Jet A1, empleando o no los créditos de carbono.

4.4. Cuestiones ambientales: Disponibilidad de tierra y cambio directo o indirecto en el uso de la tierra

Se ha generalizado la percepción de que la tierra arable está totalmente ocupada o que existe poco margen para ampliarse a nuevos cultivos. Las cifras para ALC muestran lo contrario, ya que existe aún un gran potencial para su aumento. Parte de esta tierra arable disponible podría ser utilizada para cultivos energéticos que si están acompañados de un paquete de políticas y programas bien diseñados, podrían beneficiar a miles de pequeños productores rurales que actualmente se encuentran en condiciones de pobreza, sin comprometer los bosques ni la seguridad alimentaria de la región.

Sin embargo, si se desagregan los datos de la región de América Latina, a las situaciones particulares de cada uno de los países, de acuerdo con *el Land and Water Development Division* de la FAO, en *World Soil Resources Report 90*, citado por Gazzoni (2009), se conforman los siguientes tres grandes grupos según la disponibilidad de área cultivable potencial:

- **Baja disponibilidad:** Chile, República Dominicana, El Salvador, Haití, Jamaica, Honduras, Trinidad y Tobago, Costa Rica, Belice, Guatemala y Panamá. Este grupo de países tendría límites inferiores a un millón de hectáreas de suelos altamente adecuados.
- **Mediana disponibilidad:** Cuba, Nicaragua y Guyana Francesa, con disponibilidades de hasta cinco millones de hectáreas, lo que muestra una situación confortable para la oferta interna de biocombustibles, alimentos y otros productos agrícolas y con un pequeño margen para exportaciones agrícolas.
- **Alta disponibilidad:** Ecuador, Surinam, Guyana, Paraguay, Uruguay, México, Perú, Venezuela, Colombia, Bolivia, Argentina y Brasil, con disponibilidad entre 6 y 343 millones de hectáreas. Esto permite la expansión de cualquier tipo de agricultura, incluso para proveer de alimentos y biocombustibles a otros países.

De acuerdo con la FAO, el potencial total de expansión de la agricultura de ALC, en términos de suelos altamente adecuados, es de 599,9 millones de hectáreas.

Esta disponibilidad confrontada con la demanda prospectiva de cultivos anuales (116,0 millones de hectáreas), cultivos perenes (9,9 millones de hectáreas), bosques (7,7 millones de hectáreas) y biocombustibles (9,5 millones de hectáreas) para el período 2010 – 2030, determina una demanda positiva de área de 143,1 millones de hectáreas, de conformidad con estimaciones realizadas en el estudio Gazzoni (2009).

Con referencia al Cuadro 4.5, si se relaciona la demanda de área agrícola de los biocombustibles sobre el área agrícola total de expansión, se demandaría únicamente una proporción de un 2,4% con respecto a la expansión total de tierra que ha sido proyectada para el año 2030, conforme se aprecia en la Figura 4.6.

Cuadro 4.5: Región América Latina y el Caribe: Demanda prospectiva del área agrícola en el período 2010 – 2030 (millones de hectáreas)

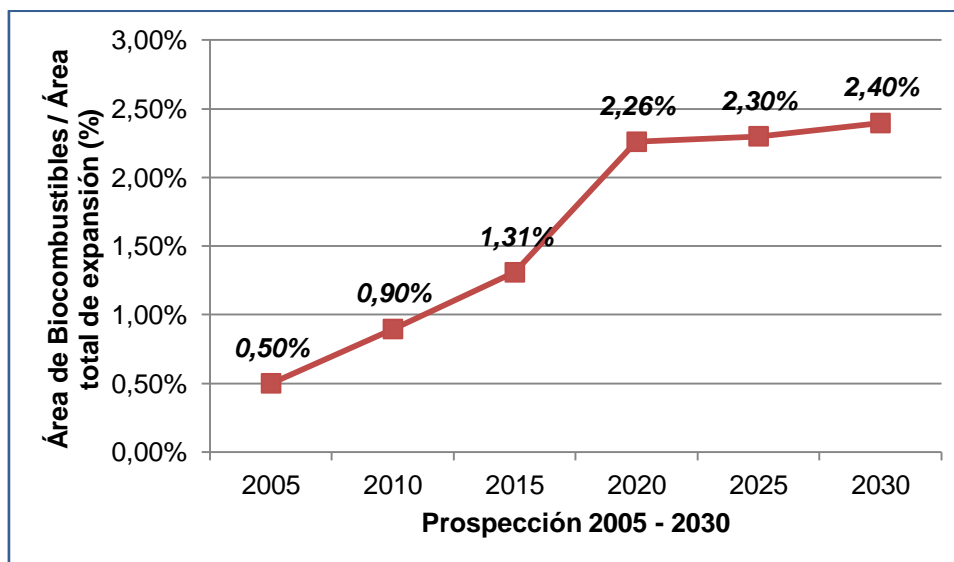
Año	Bio-Combustibles	Cultivos anuales	Cultivos perennes	Pasturas ^{1/}	Bosques	Total	Área de expansión
2005	3,0	144,0	19,8	550,0	12,0	728,8	599,9
2010	5,0	175,0	20,0	557,0	13,3	770,3	558,4
2015	7,0	197,0	22,0	553,0	14,7	793,7	535,0
2020	11,8	215,0	24,4	539,0	16,2	806,4	522,3
2025	12,0	234,0	26,9	516,0	17,9	806,8	521,9
2030	12,5	260,0	29,7	485,0	19,7	806,9	521,8
Incremento	9,5	116,0	9,9	-65,0	7,7	78,1	

Nota: 1/ El área utilizado con pasturas se espera que disminuya aproximadamente 65,0 millones de hectáreas.

Fuente: Gazzoni 2009.

Los sistemas de biocombustible pueden desarrollarse bajo diversas situaciones de uso de la tierra (Figura 4.7) (Bass, Hawthore y Hughes, 1998, citado en Dubois 2008). Los métodos de gestión convencionales permiten diferenciar eficientemente entre los usos con arreglo a criterios físicos. Sin embargo, conforme evolucionan la demanda de la sociedad, las oportunidades de mercado y los derechos de las partes interesadas, el uso efectivo de la tierra cambia, y no solo por factores físicos sino también porque las necesidades se modifican.

Figura 4.6: Incidencia de la demanda de área agrícola de los biocombustibles sobre el área agrícola total de expansión en ALC

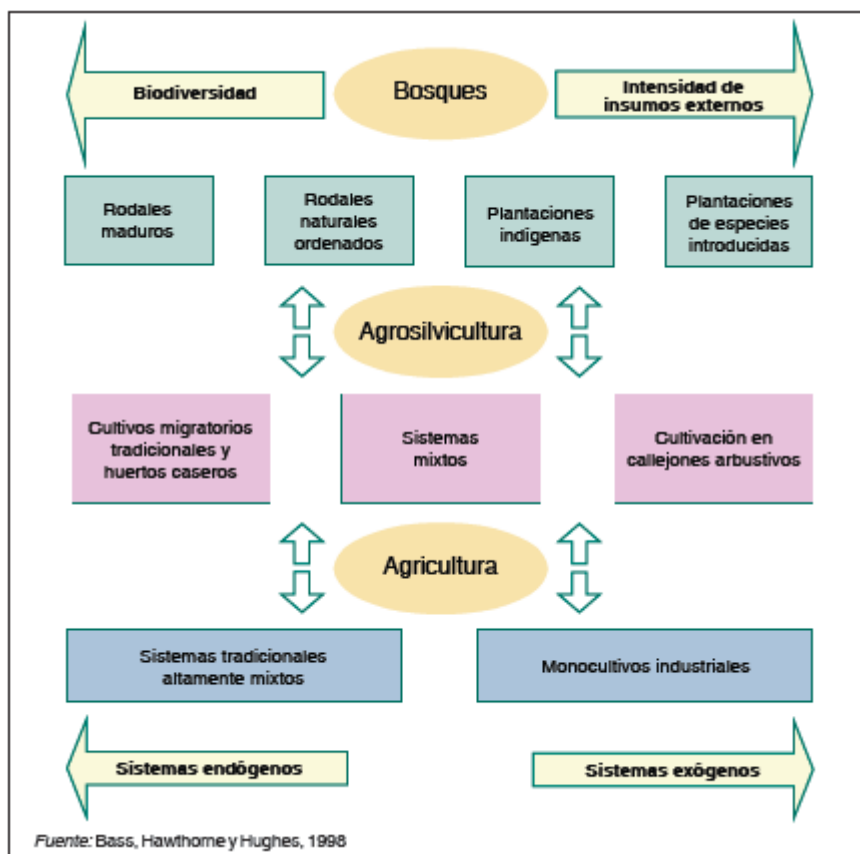


Fuente: Gazzoni 2009.

Al evaluar las repercusiones medioambientales, económicas y sociales de los usos de la tierra es importante tomar en consideración la dinámica que los determina. La trayectoria de cubierta vegetal responde a las necesidades de los medios de vida y contribuye a ellas de formas diversas y conforme a modalidades cambiantes en el tiempo.

Las consecuencias de los biocombustibles para las emisiones de gases de efecto invernadero – una de las principales motivaciones que subyacen al apoyo que recibe el sector de los biocombustibles – difieren según la materia prima, el lugar, la práctica agrícola y la tecnología de conversión. En muchos casos, el efecto neto es desfavorable. Las repercusiones más importantes están determinadas por los cambios en el uso de la tierra – por ejemplo, como resultado de la deforestación – a medida que se expanden las zonas agrícolas para satisfacer la creciente demanda de materias primas para la producción de biocombustibles. Otros posibles efectos negativos –para los recursos de tierras y aguas y para la biodiversidad– tienen lugar principalmente como resultado de los cambios en el uso de la tierra. La producción acelerada de biocombustibles, impulsada por el apoyo a las políticas, aumenta considerablemente el riesgo de que se produzcan cambios en gran escala en el uso de la tierra, además de otras amenazas conexas para el medio ambiente.

Figura 4.7: El abanico de usos de la tierra como base del desarrollo del biocombustible



Fuente: Bass, Hawthorne y Hughes, 1998, citado en Dubois 2008.

Se pueden sacar lecciones de otros tipos de usos de la tierra. Las experiencias en materia de ordenación de recursos forestales indican que:

- En el terreno pocas veces funcionan las estrategias de “control y mando/sanciones y barreras”, porque no son rentables y son difíciles de hacer cumplir.
- Las estrategias participativas aplicadas a la ordenación sostenible de los recursos tienen mayores probabilidades de conseguir resultados duraderos pero suponen a corto y mediano plazo costos de transacción significativos (los costos de interacción). Para reducirlos, conviene seleccionar las partes interesadas según su importancia e influencia e involucrar en las negociaciones de acuerdos a los representantes de los grupos de interesados: organizaciones de pequeños productores y organizaciones comunitarias (Dubois y Lowore, 2000; Abramovay y Magalhães, 2007).
- El empleo de planes voluntarios, tales como la certificación, ha respondido fundamentalmente a impulsos externos y con frecuencia a la iniciativa de donantes. Los subsidios proporcionados por éstos ayudan a las empresas de la comunidad a obtener la certificación pero pueden minar la toma de decisiones de la empresa. A pesar de beneficios extra comerciales de la certificación, como el reconocimiento y la credibilidad, el motor de la certificación es la promesa de una mayor seguridad de mercado. Si tal seguridad no existe, las comunidades suelen abandonar la certificación tras un período inicial de gracia durante el cual el apoyo de donantes y certificadores había conocido su apogeo (Bass et al., 2001).

Las iniciativas voluntarias son las que inspiran la mayor parte del trabajo realizado en la actualidad sobre los instrumentos de desarrollo sostenible del biocombustible (véanse secciones 2.2.2 y 4.2).

Se señaló la influencia del cambio del uso de la tierra en los balances de GEI de la producción de biocombustibles. A la hora de examinar los posibles efectos de la creciente producción de biocombustibles en términos de emisiones, es necesario un entendimiento más profundo de la medida en que se puede conseguir un aumento de la producción mediante una mejor productividad de la tierra o a través de la ampliación del área cultivada; en este último caso, la categoría de la tierra también resulta importante. Las técnicas de producción agrícola contribuyen asimismo al cálculo de los balances de GEI.

Aproximadamente el 80% del incremento de la producción mundial de productos agrícolas durante los últimos 50 años ha sido resultado del aumento del rendimiento y el 20 por ciento restante ha sido consecuencia de la ampliación del área cultivada y de una mayor frecuencia de cultivo (FAO, 2003; Hazell y Wood, 2008). La tasa de crecimiento de la demanda de biocombustibles en los últimos años supera con creces los valores históricos de crecimiento de la demanda de productos agrícolas y de aumento del rendimiento de los cultivos. Esto sugiere que el cambio del uso de la tierra y las repercusiones medioambientales conexas podrían convertirse en un problema más importante con respecto a las tecnologías tanto de primera como de segunda generación. Por ejemplo, aplicando escenarios diferentes de cambio directo en el uso de la tierra (direct Land Use Change – dLUC) para el establecimiento de plantaciones de *Jatropha* en la región del *cerrado* en Brasil, se llegaron a calcular valores de una reducción de las emisiones GEI en torno del 60% con respecto al escenario referencial cuando fueron establecidas en áreas anteriormente utilizados como pastizales, y contrariamente, hasta un incremento en emisiones en

torno del 85% cuando fueron establecidas tumbando la vegetación natural del cerrado (Bailis y Baka, 2010).

A corto plazo, esta demanda podría satisfacerse mediante el aumento del área destinada a los cultivos para biocombustibles mientras que, a medio y largo plazo, podrían empezar a dominar la mejora de las variedades de cultivos para biocombustibles, los cambios en las prácticas agrarias y las nuevas tecnologías tales como la conversión celulósica. Significativas mejoras del rendimiento y grandes avances tecnológicos serán fundamentales para la producción sostenible de materias primas para biocombustibles, con el fin de reducir al mínimo el cambio del uso de la tierra en áreas que ya están siendo cultivadas y la conversión de tierras que en la actualidad no se emplean para el cultivo, como los pastizales y los bosques (FAO, 2008).

Hay que señalar que aun no existe consenso en la forma de contabilizar las emisiones de GEI. El debate es especialmente intenso en relación a los efectos indirectos que puede producir el incremento en la producción de biocombustibles, en particular para el cambio indirecto del uso de la tierra (*indirect Land Use Change* – iLUC). El factor iLUC se refiere a la destrucción indirecta de masa forestal para dedicarla a la producción agrícola a partir de los requerimientos de más espacio para producir la biomasa necesaria en la producción de biocombustibles. Estos efectos indirectos son muy difíciles de identificar y evaluar pero, evidentemente, modificarían a la baja los efectos sobre la reducción de GEI. Hay estudios basados en modelos de equilibrio parcial que indican que los efectos del factor iLUC – planteados específicamente para el cultivo de maíz en Estados Unidos – son muy considerables, apostando más por la utilización de residuos vegetales en la producción de biocombustibles.

Durante el desarrollo de la Norma de la RSB resultó evidente que, si bien es posible cambiar el comportamiento de cada uno de los operadores y mejorar la sostenibilidad de las operaciones para la producción de biocombustibles, es menos sencillo tratar muchos de los impactos a gran escala o macro impactos a nivel de cada operador. Los grandes impactos pueden surgir de interacciones macroeconómicas entre los mercados de alimentos, forraje, combustible y fibras, y es necesario tratar los impactos indirectos.

La certificación voluntaria por sí sola puede no resultar la mejor herramienta para tratar los impactos indirectos, ya que estos impactos a nivel macro probablemente estén más allá del control del granjero o de los productores de biocombustibles que buscan la certificación. Sin embargo, los grupos de interés son cada vez más conscientes de que los impactos indirectos son una consecuencia no prevista de la expansión de los biocombustibles, y de que dichos efectos deben ser incluidos para dar cuenta de manera apropiada de los impactos de los biocombustibles. El potencial de los impactos negativos indirectos es alto, y siguiendo el espíritu del Principio de Precaución, quienes respaldan el biocombustible sostenible deben estar seguros de que sus buenas intenciones no producirían consecuencias imprevistas.

Un estudio encargado por la RSB reveló que si bien existen considerables diferencias en la manera de tratar los impactos indirectos, la mayoría de las reglamentaciones los toman en consideración. Debido a la incertidumbre con respecto a la mejor manera de cuantificar los impactos indirectos en un sistema de certificación de operaciones individuales, el estudio sugirió el desarrollo de un mecanismo para promover los biocombustibles con un riesgo menor de causar impactos negativos indirectos.

CAPÍTULO

5.

Vinculación de los territorios rurales a la cadena de valor de bioqueroseno

5.1. El concepto del Desarrollo Rural Territorial - DRT

La reorientación ocurrida en el desarrollo socioeconómico y en los sistemas institucionales de América Latina a partir de la década de los años 80, genera significativas transformaciones en el medio rural de la región. La centralidad asignada en las políticas públicas a la promoción de las exportaciones y a la atracción de inversiones externas, contribuye a conformar un dinámico sector de productores y empresarios agrícolas, agroindustriales y comerciales vinculados a los mercados internacionales. El substancial crecimiento de las exportaciones y las importaciones agrícolas, ocurridas en el marco de la estrategia de apertura económica implantada en estos países, son una clara expresión de los resultados alcanzados con las medidas económicas y los estímulos a la liberalización y expansión del comercio internacional.

Por otra parte, por factores tales como, la reducción o el traslado al sector privado, de funciones públicas esenciales de apoyo al desarrollo agrícola (investigación, extensión, fomento productivo, financiamiento) y los débiles mecanismos de encadenamiento entre el sector más dinámico de la agricultura, la agroindustria y los agronegocios, con extendidos grupos de productores familiares o con los territorios más deprimidos de la región, generan un paisaje rural más complejo, con situaciones productivas y económicas más diversas (Alfaro, 2006). La diversificación de las actividades agrícolas, la acentuación de los procesos de diferenciación social de los territorios, la multiplicación de las actividades rurales no agrícolas, la intensificación de los movimientos migratorios internacionales y desde los espacios rurales a las áreas urbanas o de los espacios rurales deprimidos hacia otros territorios de mayor dinamismo económico, llevan a la configuración de un medio rural con fuertes necesidades y demandas.

El estado enfrenta la necesidad de buscar estrategias alternativas para revertir los desequilibrios regionales, resolver las apremiantes situaciones de exclusión social y buscar mecanismos eficaces para promover el desarrollo territorial, la generación de empleo y el bienestar en las comunidades rurales. Las medidas de descentralización y fortalecimiento de los gobiernos locales y los intentos dirigidos a diseñar diversas iniciativas de desarrollo rural, encuentran en el enfoque del desarrollo rural territorial (DRT), una opción que pareciera responder adecuadamente a la búsqueda de una ruta alternativa para impulsar las transformaciones requeridas por el medio rural de la región.

El enfoque territorial del desarrollo rural promueve la articulación y armonización, en el territorio, de políticas sectoriales, fundamentadas en procesos de planificación participativa con los actores sociales e institucionales y en función de una visión compartida del territorio. En el ámbito territorial, este esfuerzo conjunto se consolida en un plan estratégico para el desarrollo del territorio cuyo objetivo es potenciar su riqueza cultural, ambiental y productiva, como base para fortalecer y mejorar las condiciones de vida y generar nuevas alternativas para los y las habitantes del territorio. Para ello, se requiere de mecanismos de acceso a activos productivos y servicios, así como la generación y aprovechamiento de nuevas oportunidades económicas, empleos e ingresos dignos, facilidades crediticias apropiadas, y el desarrollo de instituciones y capacidades tanto técnicas como de gestión.

Son varios, los elementos o componentes de un enfoque que permita plantear cambios significativos en las estrategias de desarrollo rural y de superación de la pobreza o por lo menos en los proyectos de campo orientados a dichos propósitos:

(i) Un primer elemento explícito lo constituye la incorporación de la dimensión territorial en las propuestas de desarrollo, en el sentido de considerar que el ámbito de acción de la propuesta va más allá del espacio agrícola. (ii) Un segundo componente es la consideración de la heterogeneidad social de los espacios o territorios, en el sentido de ir más allá de la focalización de las iniciativas en las familias rurales pobres e incorporar o convocar a los distintos agentes que tienen presencia relevante en el espacio rural. (iii) Un tercer elemento, vinculado con el anterior, lo constituye la incorporación de empleos agrícolas y no agrícolas como destinatarios de acciones orientadas al incremento de la productividad. (iv) Un cuarto elemento está dado por el énfasis en las articulaciones entre los sectores agrícola, industrial y de servicios, considerando incluso a la agroindustria y el agrocomercio como motores potenciales del propio desarrollo agrícola. (v) Un quinto elemento derivado de los tres anteriores es la incorporación de los vínculos urbano-rurales en la definición del espacio de acción relevante, en lugar de reducirse a espacio agrícola. (vi) Un sexto elemento, de importancia crucial en las propuestas de renovación, lo constituye la creciente relevancia que se da al componente institucional del desarrollo rural, a partir sobre todo de los aportes hechos en la década de 1990 por las ciencias sociales. (Schejtman y Berdegué, 2004)

La integración de los conceptos de espacio rural como territorio, de heterogeneidad social de los agentes, de multisectorialidad en el empleo, de articulación intersectorial, de incorporación de los vínculos urbano-rurales y de relevamiento de lo institucional, permite intentar una síntesis que recoja los aportes de distintas experiencias, propuestas y teorías denominado Desarrollo Rural Territorial (DRT).

Definición del DRT

Es un proceso de transformación paralelo y entrelazado de las dimensiones económica, institucional, social, cultural y ambiental de los territorios rurales, en función de políticas públicas concertadas y del esfuerzo mancomunado entre las diversas organizaciones de la sociedad civil e instancias públicas nacionales y locales.

Esto con el fin de contribuir a la cohesión social y territorial, tanto nacional como transfronteriza, y al bienestar social y económico de la gente vinculada a los territorios.

De la definición se desprende que el DRT descansa sobre dos pilares estrechamente relacionados, la transformación productiva y el desarrollo institucional cuyo contenido es necesario precisar:

- 1) La transformación productiva tiene el propósito de articular competitiva y sustentablemente a la economía del territorio con mercados dinámicos, lo que supone cambios en los patrones de empleo y producción de un espacio rural determinado.
- 2) El desarrollo institucional tiene como objetivo estimular la concertación de los actores locales entre sí y entre ellos y los agentes externos relevantes, así como modificar las reglas formales e informales que reproducen la exclusión de los pobres en los procesos y los beneficios de la transformación productiva.

El medio rural de América Latina y el Caribe muestra, desde esta perspectiva, la conformación de una clara diversidad territorial, que de forma generalizada, pueden ser agrupadas en tres categorías (Alfaro, 2006):

- A. Espacios rurales **dinámicos**: Son espacios rurales plenamente incorporados a los procesos de desarrollo de la economía, con un aprovechamiento de las oportunidades ofrecidas por la creciente integración de los mercados y con diversos tipos de encadenamientos territoriales, nacionales e internacionales. En algunos casos estas vinculaciones son un resultado de la orientación predominante de las políticas económicas, las inversiones dirigidas a fortalecer el sector exportador de las economías y la atracción de inversiones en actividades agrícolas y rurales no agrícolas, tales como el turismo, los agronegocios, los servicios o las agroindustrias.
- B. Espacios rurales **estancados**: El potencial de desarrollo no se impulsa enteramente, por no contar con los instrumentos (políticas, proyectos, fondos, sistema institucional local) con los cuales es posible inducir su diversificación y reconversión productiva. Por lo general, se encuentran en estos espacios empresas agrícolas, agroindustriales o comerciales con formas tradicionales de funcionamiento o con poca capacidad de impulsar el desarrollo territorial. En ciertos casos establecen vínculos contractuales con productores familiares quienes abastecen parte de la demanda de estas agrupaciones.
- C. Espacios rurales en **declive**: asiento de grupos de productores familiares dedicados a la producción de alimentos y materias primas destinadas al mercado doméstico, cuyas actividades productivas tradicionales enfrentan problemas de precios o de incapacidad para competir con los productos agrícolas importados. La ausencia de recursos para dar un uso productivo a los activos, la ausencia de encadenamientos y la pérdida de dinamismo de las escasas empresas agrícolas o agroindustriales establecidas, el debilitamiento de la base de recursos naturales locales, las dificultades para generar empleo e ingresos para la subsistencia de las familias y la ausencia o debilidad de las organizaciones comunales, reducen las posibilidades de desarrollo sustentable.

El Desarrollo Rural Territorial también favorece la colaboración público-privada local y estimula la innovación social, partiendo del rescate y valorización de los conocimientos y saberes locales, y posibilitando un diálogo creativo entre los sistemas de conocimiento, tanto tradicionales como modernos. Además, ofrece oportunidades para acceder a tecnologías e información, así como la capacidad para involucrarse activamente en procesos nacionales e internacionales en beneficio del propio territorio

5.2. Biocombustibles y Desarrollo Rural: Oportunidades y Riesgos

La producción de biocombustibles se sustenta en la biomasa, que depende de la agricultura y silvicultura. Ahora bien, dependiendo de las condiciones en que se desarrolla su producción, los biocombustibles pueden contribuir a fomentar o frenar el desarrollo rural. En otras palabras los impactos de la producción de biocombustibles sobre la economía o desarrollo rural pueden resultar positivos en algunos casos y negativos en otros; por lo tanto, pueden traducirse en términos de oportunidades y riesgos.

Las oportunidades están relacionadas con los potenciales beneficios que los biocombustibles brindan a las comunidades rurales en términos de ingresos adicionales o creación de empleos; los riesgos están asociados con los casos de profundización de la pobreza rural, que se han dado en varios países en desarrollo involucrados en la producción de etanol o biodiesel, la cuestión de seguridad alimentaria (IICA, 2010) y los impactos en el medio ambiente, como, por ejemplo los cambios indirectos en el uso de la tierra (iLUC *Indirect Land Use Change*). Las preocupaciones que despiertan los efectos perjudiciales potenciales de la deforestación y la competencia entre la producción de alimentos y biocombustible han determinado que surja una demanda de instrumentos de sostenibilidad, tales como normas, criterios e indicadores cuya aplicación deba ceñirse a una reglamentación obligatoria o a planes voluntarios, por ejemplo a la certificación. Si se pretende asegurar que los biocombustibles contribuyen al logro de los Objetivos de Desarrollo del Milenio, y en particular al primero de ellos –la seguridad alimentaria y la reducción de la pobreza–, es esencial que el desarrollo de los biocombustibles no solo no perjudique sino que en lo posible fomente las estrategias en materia de medios de vida de pequeños productores y comunidades de zonas rurales (Dubois, 2008).

La creación de un mercado de biocombustibles tiene el potencial de fortalecer la economía agrícola, incrementando el valor de los productos agrícolas que sirven de materias primas para la elaboración de los biocombustibles. La experiencia de varios países que ya están involucrados en la producción de biocombustibles, muestra que ésta trae beneficios para algunos sectores productivos agrícolas y vulnera a otros (Germain Lefèvre y Ramírez, 2010):

1. Oportunidad: La producción de biocombustibles contribuye a mejorar los ingresos de las comunidades rurales a través de:

- a) Al aumentar la demanda de determinados productos agrícolas que sirven de materia prima para la fabricación de biocombustibles, la producción de biocombustibles contribuye a incrementar o mantener los precios de estas materias primas agrícolas. Esta tendencia se ha comprobado en varios países industrializados (maíz en EUA y colza en la Unión Europea) y países como Brasil, Tailandia, Filipinas, entre otros.
- b) Al generar una mayor demanda para determinados productos agrícolas, los programas de biocombustibles pueden incrementar en forma significativa el empleo en las áreas rurales. En los EEUU la industria de biocombustibles emplea entre 147,000 y 200,000 empleos en la producción de materia prima y construcción de plantas y su funcionamiento, en cuanto en Brasil la industria del etanol emplea alrededor de medio millón de trabajadores. En Colombia se estima en 170,000 los empleos que serán creados en la industria del etanol con la aplicación de la normativa que exige mezcla de etanol y en Venezuela se espera la creación de 1 millón de empleos en la industria de la caña de azúcar

con la mezcla E10 para el año 2012.

En comparación con los monocultivos (caña, soya, maíz), los cultivos oleaginosos como la jatropha y la pongamia son opciones más interesantes para crear más y mejores empleos. La cosecha suele hacerse en forma manual y la mecanización no resulta ser una ventaja como en los monocultivos. Además, el proceso de conversión del aceite al biodiesel puede realizarse a pequeña escala dado que es sencillo y no requiere de temperaturas y presiones elevadas.

Por otro lado, si la industria de los biocombustibles, actualmente en expansión, crea empleos, difícilmente puede compensar las pérdidas de empleo resultante de la agricultura intensiva. Para los grandes hacendados, la mecanización de la cosecha puede ser una opción más ventajosa que la contratación de mano de obra adicional o el pago de mejores salarios. En este caso, el mayor riesgo asociado a los BC es que éstos aceleren el proceso de mecanización de las cosechas, con los mismos efectos sociales atribuidos a los monocultivos tradicionales.

- c)** La fabricación de biocombustibles añade valor a la materia prima agrícola. La creación de valor agregado contribuye a mejorar los ingresos de las comunidades rurales cuando los agricultores tienen una participación en las ganancias/beneficios que surgen a lo largo de la cadena de valor; las plantas de procesamiento proporcionan empleos más calificados y mejor remunerados que los empleos en la producción de materia prima. El valor de los recursos agrícolas utilizados como materia prima se incrementa con el procesamiento, como por ejemplo, la fermentación. En Brasil, el pago recibido por los trabajadores de las plantas procesadoras de etanol es en promedio 30 por ciento más elevado que el de los involucrados en la cosecha de la caña. También, las fábricas que transforman productos agrícolas en biocombustibles, generan productos residuos/subproductos, de los cuales pueden beneficiarse cuando éstos se utilizan como insumos en la industria. Por ejemplo subproductos de alto contenido proteico que sirven de alimento para el ganado y otros animales de cría, el cascarón de la semilla de la jatropha se usa como fertilizante, otros residuos se usan como fuente de energía o en la industria de farmacéuticos y cosméticos (glicerina). Se vislumbra el surgimiento de futuras “biorefinerías” que añadirán valor agregado a las materias primas agrícolas.
- d)** Los biocombustibles de segunda generación hacen posible el uso de nuevas materias primas agrícolas y otras tradicionalmente subutilizadas o desechadas; conforme los biocombustibles de 2^a generación hagan un mayor uso de residuos agrícolas y forestales (por ser de fácil acceso y de costo reducido), el valor de los mismos irá creciendo. La creación de mercados para estas materias primas puede generar nuevas oportunidades de ingresos para los agricultores o trabajadores rurales.

Los riesgos asociados a esta primera oportunidad son los siguientes:

Si bien algunos productores se benefician de los precios elevados de sus cultivos, esto puede repercutir negativamente en los costos de producción de la ganadería, porcicultura y avicultura, que utilizan estas materias agrícolas para la alimentación animal. Los problemas de encarecimiento de los costos de producción para algunos sectores y de competencia entre

alimentos y biocombustibles pueden ir reduciéndose con el desarrollo de los biocombustibles de 2ª generación. Las nuevas tecnologías de producción asociadas a estos últimos harán posible el uso de una diversidad más amplia de materias primas y la apertura de nuevos mercados para algunas formas de biomasa tradicionalmente subutilizadas (ejemplo: Desechos de silvicultura y agricultura).

2. Oportunidad: La producción de biocombustibles a pequeña o mediana escala tiende a proporcionar más beneficios a los pequeños productores que la producción de biocombustibles a gran escala. Las comunidades rurales pueden beneficiarse de los biocombustibles en la medida que los pequeños agricultores logren tener una participación no sólo en la producción de materias primas, sino también en la fabricación de los biocombustibles. De allí la importancia de diseñar políticas públicas para asegurar que los agricultores se beneficien de dicho proceso.

Por ejemplo en EEUU, los agricultores se favorecen entre 5 y 10 veces más de la presencia de una fábrica de etanol, cuando tienen una participación accionaria en la misma. También existen programas públicos y privados, que permiten a los pequeños agricultores tener una mayor participación en la economía de los biocombustibles y, por lo tanto, obtener más ingresos por sus cultivos cada año:

- Desde finales de los años ochenta, el Estado de Minnesota (EEUU) ha estado aplicando un programa para favorecer a los pequeños agricultores y cooperativas, con el pago de US\$0.20 el galón de etanol por los primeros 15 millones de galones producidos por una fábrica. Como resultado del programa, 12 de las 14 fábricas creadas funcionan como cooperativas de agricultores y éstas actualmente producen el 40% del etanol vendido en los EEUU.
- Radicada en Colorado, la compañía Blue Sun Biodiesel ha estado promoviendo la participación de los agricultores en la propiedad de las instalaciones de producción de biocombustibles. A los agricultores se les ha garantizado un mercado para sus materias primas y un beneficio adicional por la venta de biodiesel. En cambio, cada agricultor ha invertido \$5,000 en la empresa y ha cambiado parte de sus cultivos por la colza. La compañía ha logrado abastecer de biodiesel producido localmente a buses escolares, urbanos y camiones de reparto. Actualmente, se busca replicar el modelo en el estado de Nuevo México.
- En Brasil, a cada año los pequeños productores de caña, quienes se adueñan de alrededor del 30% de la superficie de caña, negocian con los grandes hacendados (dueños del resto de la superficie y de los ingenios donde se procesan el azúcar y la caña) un acuerdo para compartir los beneficios de la industria cañera.

Los riesgos derivados de esta segunda oportunidad:

La producción de biocombustibles a larga escala está ganando terreno en relación a la producción de pequeña escala. Considerables economías pueden realizarse con el procesamiento y la distribución de los biocombustibles. En varios países, la producción de biocombustibles a gran escala ya ocupa una posición dominante. También es muy probable que la producción de biocombustibles de 2a. generación (con base en la celulosa) estimule el proceso de concentración de la industria por la necesidad de contar con instalaciones de producción intensiva en capital.

3. Oportunidad: Con la fabricación de biocombustibles en las áreas rurales, se crean las condiciones para que las comunidades rurales puedan auto-provisionarse de combustible para

fines de transporte (de personas o mercancías); los mismos agricultores podrían ver sus costos de producción disminuir con el uso de etanol o biodiesel en su maquinaria agrícola. La posibilidad del autoabastecimiento en biocombustibles es también una ventaja en lugares alejados o remotos, donde factores como la lejanía o el mal estado de las carreteras encarecen los precios de los combustibles tradicionales. Esta oportunidad obviamente no es válida en caso de producción de materia prima con destino al bioqueroseno.

Esto mismo vale con respecto a la oportunidad de que los biocombustibles pueden ser aprovechados para otros usos que el transporte en las comunidades rurales, por ejemplo, como fuente de energía en la industria y para satisfacer las necesidades de calefacción, cocción de alimentos y alumbrado. En Mali ya existen experiencias interesantes donde las mujeres obtienen el aceite de la *jatropha* y lo utilizan como combustible para cocer alimentos; adicionalmente el proceso de combustión es más limpio que con el diesel (MFC, sin año).

5.3. Caracterización de un modelo de vinculación

El concepto de cadena hace referencia a una visión integral de un proceso productivo, que permite contemplar adecuadamente su eslabonamiento, es decir la representación de nuevas formas y vínculos que se desarrollan en una economía y que implican la convivencia de un conjunto de actores y de actividades relacionadas entre sí para obtener un producto en un espacio dado (Infante y Tobón, 2010). En este concepto y su derivación, el enfoque de cadenas es entonces una herramienta ordenadora que permite representar una realidad económica en su globalidad. El enfoque de cadenas ha sido adoptado como un instrumento plenamente incorporado al diseño de políticas públicas para el desarrollo del sector agropecuario y agroindustrial.

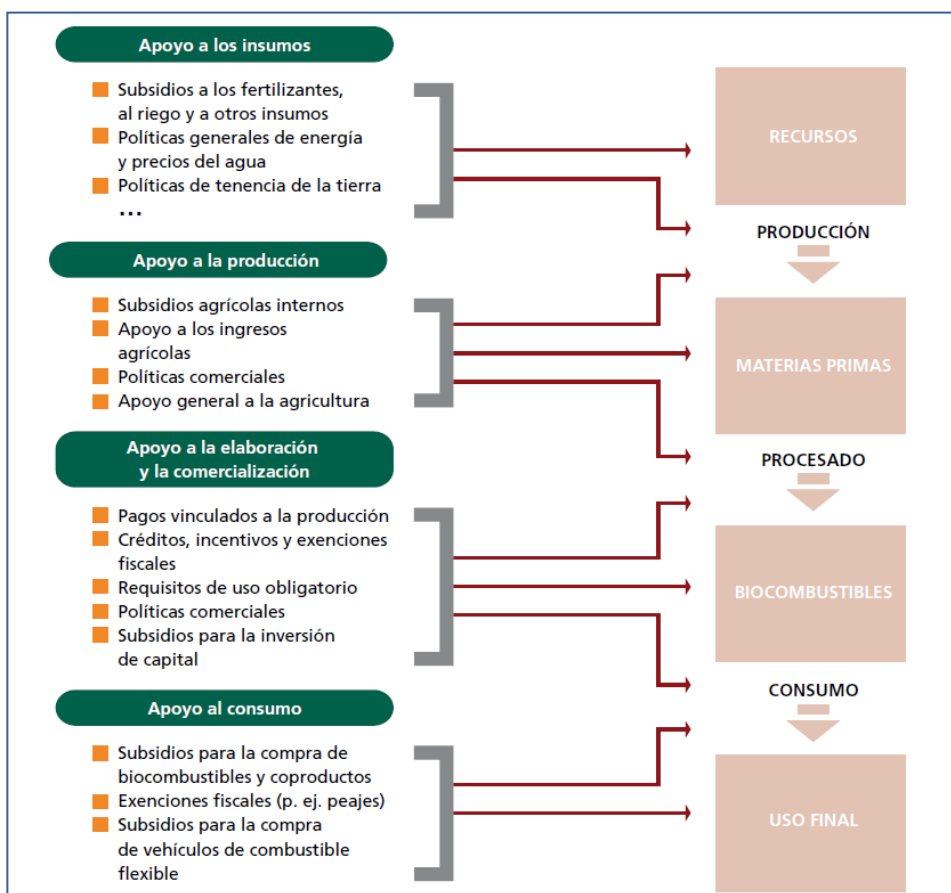
Las cadenas agroindustriales de los biocombustibles, cuyo eslabón final es energético, está en el extremo de las cadenas que se inician con la producción primaria de las materias primas y ofrecen y demandan flujos de servicios, mercaderías y dinero hacia atrás y hacia adelante. El Gobierno interviene en distintos puntos de estas cadenas, regulando su operación y aplicando estímulos y/o subsidios que favorecen a algunos de los actores que en ella participan (Figura 4.1).

Como mostrado, el desarrollo de los biocombustibles tiene efectos directos, positivos y negativos. Bajo ciertas condiciones de normatividad y estímulo, los efectos positivos priman sobre los negativos. Por ejemplo, el beneficio de la disminución en la contaminación ambiental resultante del uso de biocombustibles, en principio sobrepasa al costo de los estímulos tributarios y de incentivos que concede el Gobierno para promover su desarrollo. Sin embargo, si se excede la magnitud o duración, el otorgamiento de tales estímulos puede llevar a que el balance neto social y económico resulte comprometido negativamente. Estos temas han sido objeto de un debate mundial sobre las externalidades que produce la producción, comercialización y consumo de los biocombustibles centrándose en los siguientes aspectos – algunos de ellos discutidos en los capítulos anteriores:

- El impacto de los biocombustibles en la seguridad alimentaria;
- El balance neto ecológico y ambiental de los diversos agrocombustibles;

- El balance energético de los biocombustibles (relación entre la energía contenida en el combustible y la energía consumida para fabricarlo) frente al de los combustibles de origen fósil;
- La incidencia del consumo de biocombustibles altamente subsidiados, en el incremento del precio de los combustibles;
- La reducción de la generación masiva de empleo rural permanente, resultante de la mecanización utilizada para disminuir los costos unitarios de producción a lo largo de toda la cadena productiva, particularmente en los primeros eslabones que son de naturaleza agrícola.
- La necesidad de ofrecer participación a los pequeños productores nacionales, tanto de biocombustibles como de sus materias primas y la de atraer a los grandes inversionistas nacionales y extranjeros.

Figura 5.1: Posibilidades de intervención gubernamental en diferentes puntos de la cadena de suministro de los biocombustibles



Fuente: FAO, 2008

- El impacto que puede tener el desarrollo de los biocombustibles en la distribución de la propiedad y tenencia de la tierra, pues se trata de un tipo de inversión que requiere grandes extensiones para aprovechar las economías de escala, requisito para competir exitosamente en los mercados internacionales.

Este aspecto también aparece como una externalidad preocupante, porque puede conducir a la concentración de la propiedad de la tierra a manos de unos pocos y grandes inversionistas.

- La incidencia que han tenido los biocombustibles en correlacionar los precios de los combustibles con los precios de los alimentos, que se acentúa en la medida que los biocombustibles representan un mayor porcentaje de la matriz energética.
- Cuando la naturaleza de las medidas regulatorias son de corte altamente proteccionista, impiden la creación y consolidación del nuevo mercado de los biocombustibles con competencia sana y abierta.

Analizando las posibles implicaciones de la adopción de biocombustibles como motor de crecimiento sobre la cohesión social y territorial, tomando en consideración los acelerados cambios tecnológicos (segunda generación), así como en las estructuras de mercado en este sector, en aproximación (“especulación informada”) se llegó a describir tres posibles escenarios de adopción (Sepulveda, 2007). Se parte de la premisa de que la incorporación de los biocombustibles transformará la dinámica del proceso de desarrollo de los territorios rurales, consecuentemente, sus impactos diferirán a lo largo del tiempo y entre territorios (Sepulveda, 2007):

(E1): Escenario de corto plazo:

Biocombustibles más trabajo – más seguridad alimentaria:

En este caso, se parte del supuesto que los bienes producidos por la agricultura son alimentos y biocombustibles. Ambos carecen de características especiales, por lo que es posible aplicar el instrumental de la teoría clásica para explicar la decisión óptima de destinación de los medios de producción y de los posibles efectos sobre los precios relativos, así como, la distribución de los factores de producción y su correspondiente pago (renta y salario).

Suponiendo rendimientos de escala constantes y que la producción de biocombustibles se realice en condición próxima de competencia perfecta, la misma se ajusta de acuerdo a su oferta y demanda, sin mayor alteración, ya sea sobre los precios relativos a los biocombustibles, como a los alimentos.

(E2): Escenario de mediano plazo: Rol fundamental de la tecnología:

Es un segundo nivel del mismo proceso de transformación de la dinámica territorial. Asumiendo la posibilidad de rendimientos de escala internos y poca movilidad laboral, el mercado induce a la combinación óptima de producción de alimentos y biocombustibles, tomando como referencia los principios básicos (frontera de posibilidades de producción y los precios relativos de los bienes). Los rendimientos de escala internos para los biocombustibles podrían propiciar la concentración de la producción en pocas empresas y generarían una demanda creciente por la tierra, lo cual es el principal factor productivo para los biocombustibles (véase también los planteamientos del capítulo 3.3). El exceso de demanda se resolvería con un mayor precio, el cual probablemente presionaría los costos de producción, afectando los precios relativos de los bienes. Podría presentarse una tendencia a la concentración de la tierra en manos de los empresarios más eficientes.

(E3): Escenario de largo plazo:

Modo de producción determinante de la distribución:

Manteniendo el supuesto de los rendimientos a escala internos, asumiendo además movilidad laboral, la principal diferencia con el caso anterior, radica en el modo empleado para el aprovechamiento de las economías de escala internas. Al igual que en E2 se genera un exceso de demanda por tierra, lo cual incrementaría el costo de ambos bienes (tierra y mano de obra).

Con aumentos sólo en el precio de los biocombustibles inducidos por la diferencia en el tamaño y la concentración de la tierra - que es el sector que requiere más tierra para aprovechar las ventajas de las economías de escala - siendo la “comida” apenas un “cultivo residual”, este mayor precio hace que la demanda por mano de obra se desplace, lo cual impactará positivamente en los salarios, pero en menor proporción que el aumento en el precio de los biocombustibles, lo que generaría un desplazamiento de trabajadores del sector “alimentos” al sector que produce biocombustibles.

Los impactos positivos de los biocombustibles como actividad dinamizadora del desarrollo se hacen más evidentes en el último escenario. Si a la par de los grandes productores de biocombustibles existen asociaciones, cooperativas, entre otros pequeños grupos productivos, existen mayores posibilidades de encadenamientos, que generen más y mejores empleos. Eso, al mismo tiempo, podría ayudar a compensar el encarecimiento en el precio de los biocombustibles y de los alimentos.

La participación de los pequeños agricultores en la producción de materias primas para biocombustibles es importante tanto por razones de equidad como de empleo. La propiedad de segmentos de valor agregado de la cadena de producción también es fundamental para comprender los beneficios del desarrollo rural y los efectos totales del multiplicador económico asociado con la bioenergía. Cuando los productores de biomasa tienen dinero invertido en estos segmentos de valor agregado (por ejemplo, en las etapas de procesamiento), los beneficios son múltiples. La propiedad por parte de los agricultores de las instalaciones de procesamiento reduce el riesgo de suministro de materia prima para la planta, ya que los agricultores tienen un interés personal en asegurar un suministro de alta calidad de materia prima a la instalación. El efecto económico multiplicador en las comunidades rurales se ve fuertemente reforzado cuando los agricultores reciben una participación mayor de las ganancias producto de las actividades de valor agregado (ONU-Energía, 2007).

Los beneficios locales se pueden fortalecer si se organiza a los pequeños productores como un grupo para satisfacer el volumen de materia prima y las necesidades de confiabilidad de las instalaciones de conversión. En zonas donde las grandes corporaciones dominan la industria de la bioenergía, las cooperativas agrícolas juegan un papel muy útil en vincular estas grandes firmas con los agricultores independientes.

No obstante, cuando la elaboración y la comercialización son cada vez más complejas y centralizadas, la agricultura de plantaciones representa una solución a la necesidad de la integración vertical de la producción con otros procesos. La necesidad de inversiones en gran escala es otro ejemplo en el que la agricultura de plantaciones puede resultar ventajosa. Si los inversionistas tienen que construir las infraestructuras de apoyo tales como el riego, las carreteras y muelles de atracamiento, la escala de la operación que se requiera para compensar los costos será incluso mayor. En consecuencia, es probable que en zonas poco pobladas o de población dispersa, la producción de cultivos para biocombustibles se desarrolle a escala de plantaciones.

Ejemplos de alianzas productivas entre grandes y pequeños productores (Colombia, Brasil, otros países), sugieren que este mecanismo permitiría asegurar una equitativa distribución de los beneficios obtenidos de la producción de aceite y de biocombustibles (Infante y Tobón, 2010). A través de estas alianzas se establece una relación de mutua conveniencia entre un promotor o gestor – que en la mayoría de los casos, es una empresa integrada a la fase de extracción – con un conjunto de pequeños agricultores que se unen para participar en forma organizada en el proceso productivo y para compartir los riesgos y beneficios.

Es muy probable que la economía de los biocombustibles del futuro se caracterice por una mezcla de tipos de producción, algunos dominados por grandes empresas con un alto coeficiente de capital, algunos marcados por las cooperativas agrícolas que compiten con grandes compañías – posiblemente protegidas por políticas de apoyo – y otros en donde los biocombustibles líquidos se produzcan en una escala menor y sean utilizados localmente. Sin embargo, mientras más involucrados estén los agricultores en la producción, el procesamiento y el uso de los biocombustibles, más probabilidades tienen de participar de sus beneficios (ONU-Energía, 2007).

En términos generales, para los tres escenarios, se hace evidente que el alza de los precios de las *commodities* genera impactos en los precios de los comestibles y, por ende, en el bolsillo de los consumidores, lo que podría transferirse de los consumidores (urbanos) hacia los productores rurales, contribuyendo a cierto tipo de redistribución de ingresos entre los sectores (Sepulveda, 2008).

A continuación se presentan diez criterios de éxito para la vinculación de los territorios rurales con los beneficios derivados de la agregación de valor en la cadena de bioqueroseno:

Cuadro 5.1: Criterios de éxito para la vinculación de los territorios rurales con los beneficios derivados de la agregación de valor en la cadena de bioqueroseno

Criterios de éxito para la vinculación de los territorios rurales con los beneficios derivados de la agregación de valor en la cadena de bioqueroseno
I. Inclusión: Promoción de un modelo inclusivo de gestión en los territorios rurales, para la apropiación social y económica de tecnologías para la generación de energías renovables, la agregación de valor y sobre todo, el mejoramiento de la calidad de vida de las comunidades rurales
II. Asertividad: En la identificación de las barreras y el planteamiento de alternativas para mejorar las condiciones de acceso a la energía, particularmente las energías renovables
III. Empoderamiento: Desarrollo de habilidades y destrezas en el uso eficiente de energías renovables, en un marco de participación conjunta de las comunidades rurales y las autoridades locales
IV. Participación coordinada: La identificación previa de los diferentes actores involucrados en el uso eficiente de energías renovables, para garantizar la coincidencia de intereses, desde la Comunidad hasta las instancias del Estado, generar sinergia y asegurar la gestión de proyectos energéticos.
V. Impacto: Contribución al acceso a la energía renovable, a las oportunidades de empleo y generación de ingreso para las comunidades rurales y pequeños propietarios de los medios de producción.
VI. Transparencia: Cumplimiento de los plazos establecidos y aplicación de la regulación pertinente, alejado del juego político, esto es, ajustado a los criterios establecidos para la viabilidad técnica y financiera del proyecto, y administrado bajo un razonable riesgo de inversión inherente a las energías renovables y a la eficiencia energética.

VII. Modelo: La identificación de un adecuado insumo energético renovable (fuente renovable de energía) y de un esquema de conversión energética (proceso de producción), basado en criterios de sustentabilidad y desarrollado para ser replicable.

VIII. Tecnología: Que sean lo menos dañina posible para el ambiente, en especial en relación a la emisión de Gases de Efecto Invernadero (GEI), el balance energético y su impacto sobre el Cambio Climático (CC), pero también sobre la deforestación.

IX. Gestión del conocimiento: Desarrollo del conocimiento, innovación técnica y casos concretos para demostrar mejores prácticas para la conversión eficiente de la energía.

X. Coherencia: Integración de los instrumentos de implementación de política pública con los emprendimientos de energías renovables en los territorios rurales, mediante acuerdos o alianzas estratégicas.

Fuente: Vega, 2011

5.4. Gestión de conocimiento: Curva de aprendizaje para la adopción del conocimiento técnico científico aplicado, capital humano y ruta para la gestión del conocimiento.

5.4.1. Curva de aprendizaje para la adopción del conocimiento técnico científico aplicado y lecciones aprendidas

Para poder explotar al máximo las oportunidades para el desarrollo rural, evitando de la mejor manera las posibles desventajas, amenazas y riesgos, es indispensable adoptar y aplicar el conocimiento técnico científico y las lecciones aprendidas, tanto en casos de introducción y fomento de la producción de biocombustibles, como también de otros cultivos, o sistemas de uso de la tierra.

Los sistemas de biocombustible son sistemas complejos debido a que:

- Intrínsecamente se componen de tres elementos heterogéneos: el suministro de materia prima, la tecnología de conversión y el uso de energía;
- Estos elementos sufren simultáneamente la influencia de factores medioambientales, económicos y sociales;
- Pueden tener diversas finalidades, desde el suministro de energía para el país hasta la autonomía energética de la comunidad;
- Su funcionamiento tiene lugar en diferentes escalas, desde los grandes planes descentralizados hasta los planes de aldea. (Dubois 2008)

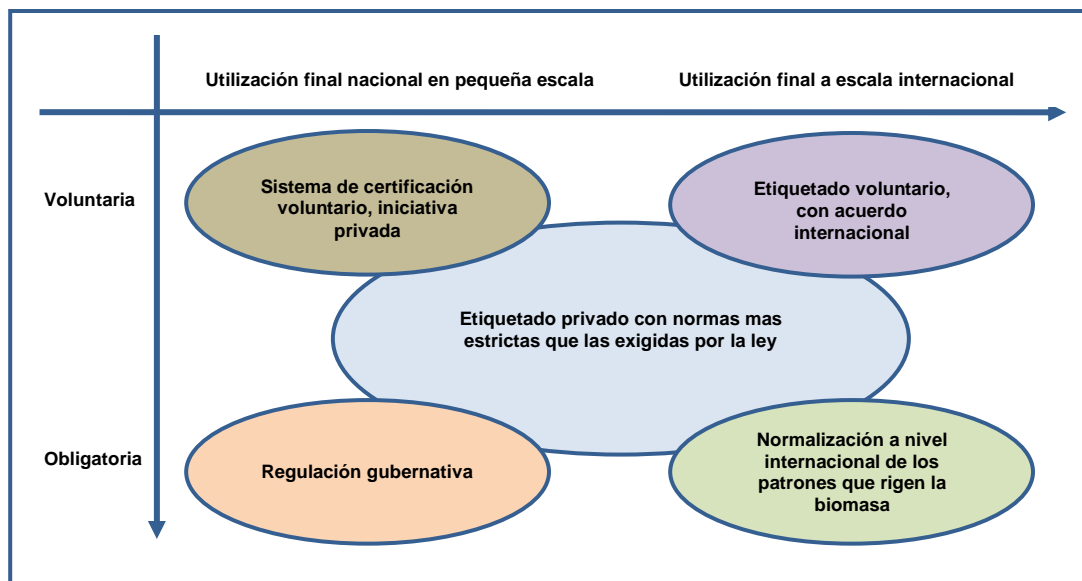
También influyen fuertemente en el desarrollo del biocombustible las tendencias mundiales presentes, tales como la transición a una economía de mercado, la mundialización o globalización, el alza y volatilidad del precio del combustible y las crecientes preocupaciones acerca del cambio climático. Sin embargo, el desarrollo del biocombustible ha de orientarse tanto hacia los medios de vida individuales como hacia la satisfacción de las necesidades energéticas mundiales y nacionales.

Tal como se ilustra en la Figura 5.1 los enfoques e instrumentos con los que se busca conseguir un desarrollo sustentable del biocombustible se pueden caracterizar con arreglo a su

índole obligatoria o voluntaria, así como a su escala de aplicación (Dubois 2008, Van Dam *et al.*, 2006). También es posible obtener lecciones de otros tipos de usos de la tierra. Las experiencias en materia de ordenación de recursos forestales indican que:

- En el terreno pocas veces funcionan las estrategias de «control y mando/sanciones y barreras», porque no son rentables y son difíciles de hacer cumplir.
- Las estrategias participativas aplicadas a la ordenación sustentable de los recursos tienen mayores probabilidades de conseguir resultados duraderos, pero suponen a corto y mediano plazo costos de transacción significativos (los costos de interacción). Para reducirlos, conviene seleccionar las partes interesadas según su importancia e influencia e involucrarlas en las negociaciones de acuerdos con los representantes de los grupos de interesados –organizaciones de pequeños productores y organizaciones comunitarias– (Dubois y Lowore, 2000; Abramovay y Magalhães, 2007).
- El empleo de planes voluntarios, tales como la certificación, ha respondido fundamentalmente a impulsos externos y con frecuencia a la iniciativa de donantes. Los subsidios proporcionados por éstos ayudan a las empresas de la comunidad a obtener la certificación, pero pueden minar la toma de decisiones de la empresa. A pesar de que algunas comunidades aprecian los beneficios extra comerciales de la certificación, como el reconocimiento y la credibilidad, el motor de la certificación es la promesa de una seguridad de mercado mayor. Si tal seguridad no existe, las comunidades suelen abandonar la certificación tras un período inicial de gracia durante el cual el apoyo de donantes y certificadores tuvo su apogeo (Bass *et al.*, 2001).

Figura 5.2: Enfoques posibles de la ejecución de las políticas relativas al desarrollo sustentable del biocombustible



Fuente: Dubois, 2008, adaptado de Van Dam *et al.* 2006

Las iniciativas voluntarias son las que inspiran la mayor parte del trabajo realizado en la actualidad sobre los instrumentos de desarrollo sustentable del biocombustible (Dubois, 2008) (véase capítulos 2.2.2 y 4.2). Para conseguir mitigar las repercusiones perjudiciales de ese desarrollo, será menester sostener las iniciativas mediante el respeto de la ley. En muchos países el proceso judicial podrá ser lento. Los costos legales a menudo sobrepasan la capacidad financiera de los grupos rurales más débiles como pequeños agricultores y pueblos indígenas, y la ejecución de los derechos de estos sujetos puede verse impedida por los nexos que acercan a inversionistas poderosos a una minoría política selecta (PNUD, 2007).

Se reconoce cada vez más que las políticas y estrategias de planificación del uso de la tierra y ordenación de los recursos naturales modernas deben tener en cuenta factores «impredecibles» y «desconocidos»; eso explica la incertidumbre en el uso de la tierra y en la ordenación de los recursos naturales (Dubois, 2003). Las políticas y estrategias deberían tener un carácter adaptativo y conformarse a un proceso de aprendizaje; y la dinámica de los cambios medioambientales y socioeconómicos debería ser objeto de un control continuo. Se debería asimismo considerar con un enfoque adecuado la dimensión política del uso de la tierra y la ordenación los recursos naturales, incluidas las relaciones de poder.

La incertidumbre no se produce tan sólo por circunstancias ecológicas sino también por circunstancias socioeconómicas y conduce, en zonas rurales, a diferentes formas de vulnerabilidad. El desarrollo sustentable debe pues tener como propósito manejar en el espacio y el tiempo los cambios que resultan de las interacciones entre los factores ecológicos, económicos y sociopolíticos.

El fomento de la producción de biocombustibles, en general, y de bioqueroseno en especial, está marcado por grandes intereses nacionales e internacionales. Sin embargo, la sustentabilidad del desarrollo de los biocombustibles no ocurrirá automáticamente, y requerirá un análisis cauteloso y profundo de los gobiernos. Hay varios factores claves que deben analizarse previamente para decidir las políticas, alcances y viabilidad de la implementación de proyectos en cada país para el desarrollo de este sector, partiendo de lecciones aprendidas, comprensiones y conocimientos tales como (CAC, 2009):

Cuadro 5.2: Lecciones aprendidas: Factores claves a analizarse para decidir las políticas públicas al respecto de los biocombustibles / bioqueroseno.

Lecciones aprendidas
<p><u>Seguridad alimentaria:</u> La producción de biocombustibles podría influir en el tema alimentario debido al aumento del precio de la tierra, a los efectos en los precios (mercado) y en la disponibilidad de otros productos de consumo humano, en el reemplazo de actividades de ganadería y agricultura. También en la inocuidad de alimentos genéticamente modificados, y en la situación de cultivos y variedades.</p>
<p><u>Bienestar social e inclusión socioeconómica y desarrollo rural:</u> Una fuente de energía sustentable no solamente deberá crear una prosperidad adicional en los países importadores de la misma, sino también en los países productores; beneficio que no sólo debe ser para los grandes inversionistas de los proyectos sino también para las comunidades vecinas. De este modo, la concentración de la propiedad y de los beneficios económicos, lo que ocurre especialmente en las economías de escala, es uno de los riesgos que deben ser evitados mientras se desarrolla este nuevo sector, por ejemplo, a través de la inclusión de pequeños productores en la cadena productiva.</p>
<p><u>Rentabilidad y competitividad</u> La racionalidad económica de la producción y exportación de los biocombustibles se relaciona con los precios del petróleo, precios de las materias primas y</p>

substitutos, y el consumo de combustibles fósiles con fuertes subsidios. A esto se suman las necesidades de infraestructura. Adicionalmente, los procesos de certificación a los cuales serán expuestos los biocombustibles tendrán sus costos y es necesario analizar quiénes serán los actores que asumirán estos costos. Es necesario desarrollar instrumentos de financiamiento y de inversión, y alcanzar niveles de eficiencia en la producción de biocombustibles a través de avances tecnológicos.

Gases efecto invernadero (GEI): La reducción de emisiones de GEI no está comprobada para todos los biocombustibles, esto dependerá básicamente del uso de la tierra anteriormente de la producción agro-energética, del tipo de cultivo y las tecnologías aplicadas. Así, si los procesos de elaboración de biocombustibles tienen un consumo de petróleo a lo largo de la cadena productiva, pueden resultar en una reducción del 0% o inclusive en un incremento de emisiones. Adicionalmente, la producción a gran escala puede tener efectos en el aumento de las emisiones de gases de efecto invernadero debido a la degradación de los sumideros de carbono y a la deforestación.

Biodiversidad, recursos naturales: La producción no controlada y desmedida de los biocombustibles pudiese tener efectos negativos sobre la diversidad biológica y uso de recursos naturales: fragmentación y la degradación de los hábitats, contaminación y eutrofización del agua, y la sobreexplotación de suelos, entre otras. La biodiversidad se podría ver especialmente afectada por la expansión de la frontera agrícola y la erosión. En la producción hay varios factores que tomar en cuenta: el uso controlado del recurso agua, manejo de aguas residuales que contienen carga orgánica y sólidos suspendidos; contaminación del aire en procesos industriales, producción de vinazas y glicerina.

Políticas Públicas y dialogo: Es necesario la concertación de políticas e instrumentos para evitar impactos sociales y ambientales: certificación + controles + gestión. De la misma manera debe ser promovido el diálogo entre los actores y fortalecida la implementación de sistemas de monitoreo y estándares para el control ambiental, económico y social.

Fuente: adoptado de CAC, 2009

5.4.2. Fortalecimiento de capacidades, capital social y capital humano

El fortalecimiento de la cohesión territorial de los países y la inclusión social en los territorios rurales ofrece diversos e importantes beneficios potenciales para las sociedades. Entre ellos cabe destacar el logro de mayor seguridad y soberanía alimentarias, sustentabilidad, mejoramiento de la gobernabilidad democrática y construcción de ciudadanía plena. Con este fin, urge fortalecer las capacidades creativas e innovadoras de la población rural, las instituciones públicas y las organizaciones de la sociedad civil en los territorios de la Región, de manera que se establezcan mecanismos incluyentes de acceso al desarrollo, que conduzcan a la cohesión social y territorial.

Los procesos continuos de fortalecimiento de capacidades, el aprendizaje colectivo y la innovación social son esenciales para el Desarrollo Rural Territorial. Por eso, el fortalecimiento de habilidades y destrezas, capacidades y talentos humanos se plantea como una actividad permanente de todas las estrategias de DRT. Para que los y las habitantes de los territorios puedan generar nuevas oportunidades y beneficiarse efectivamente de las existentes, es fundamental fortalecer las capacidades de las personas, las entidades y las organizaciones para la gestión de sus territorios (ECADERT, 2010)

El término capital social hace referencia a las normas, instituciones y organizaciones que promueven la confianza y la cooperación entre las personas, en las comunidades y en la sociedad en su conjunto. En aquellas formulaciones del paradigma del capital social que se concentran en

sus manifestaciones colectivas, se plantea que las relaciones estables de confianza y cooperación pueden reducir los costos de transacción, producir bienes públicos y facilitar la constitución de actores sociales o incluso de sociedades civiles saludables (Durston, 1999).

La educación formal y no formal y la apropiación de nuevos conocimientos, conceptos, habilidades, actitudes y valores son componentes esenciales y factores de éxito en procesos de DRT. Para que la gente de los territorios pueda generar y beneficiarse efectivamente de oportunidades existentes, es fundamental fortalecer sus capacidades, así como las de las entidades y organizaciones para la gestión de sus territorios. También es importante tomar en cuenta los procesos de aprendizaje informal que tienen lugar en diversos espacios socio-culturales, donde las prácticas desarrolladas por los sujetos en la cotidianidad contribuyen a dar respuesta efectiva a sus necesidades.

Para la formación de capacidades en DRT cabe considerar la pertinencia del enfoque crítico-reflexivo, a fin de desarrollar diversas capacidades teórico-prácticas en los y las participantes, para incidir en su realidad socio-cultural. Los programas de formación de formadores deben contribuir a desarrollar capacidades en los participantes integrando el saber, el saber hacer y el ser, de manera que puedan tener un desempeño autónomo y crítico. Se debe partir del reconocimiento de que los sujetos que participan en la formación son actores capaces de provocar cambios transformadores de su realidad territorial. En estos procesos formativos, el conocimiento se construye con base en las experiencias de vida y los conocimientos previos, con materiales de apoyo y facilitación educativa. La formación de capacidades promueve el intercambio de saberes y el inter-aprendizaje, fomentando la búsqueda conjunta de soluciones a las problemáticas de interés (ECADERT, 2010).

El papel de la extensión en el desarrollo rural territorial consiste en el establecimiento de condiciones vinculantes para la cohesión social y la cohesión territorial, simultáneamente. Mediante los esfuerzos de los extensionistas por propiciar la cohesión social y territorial, se estarían integrando a los diversos grupos sociales que buscan fortalecer el tejido social por medio de actividades productivas generadoras de empleo y de ingreso en los territorios rurales (Vega, 2010)

La gestión del conocimiento, por medio de una nueva forma de gestión sustentable de los recursos naturales o de la implementación de una ruta tecnológica de avanzada, no es condición suficiente para procurar el desarrollo sustentable de un territorio rural. Se requiere del ejercicio de las funciones de extensión para llevar a buen término la cooperación técnica o alguna otra modalidad de intervención en los territorios rurales: En el tema de los biocombustibles y otras energías renovables, la extensión puede y debe generar un impacto positivo en las economías y el desarrollo de los territorios rurales, en simultaneidad con la mitigación y adaptación al cambio climático, sin comprometer el acceso a los alimentos.

La bioenergía, en particular aquella cuya fuente de aprovisionamiento está constituida por los residuos agrícolas de cosechas y la lignocelulosa, ofrece un rango de alternativas en las cuales es posible conciliar sistemas productivos o combinación de ellos para el mejoramiento de las condiciones de vida de los territorios rurales, a través del acceso a la energía y la creación de espacios y estilos de vida más saludables en estos territorios.

5.4.3. Mapa de ruta para la gestión del conocimiento intensivo

Estimulado por los grandes intereses nacionales e internacionales en al fomento de la producción de biocombustibles, en general, y de bioqueroseno, en especial, en los últimos años se ha formado una serie de iniciativas de actores interesados (*multi-stakeholder initiatives*, véase también capítulo 1.2.2) a nivel nacional, regional y/o global, trabajando en mejorar y alcanzar la viabilidad *integral* de las cadenas de valor de los biocombustibles respectivamente del bioqueroseno, incluyendo las secciones *upstream* y *downstream*. El termo viabilidad *integral*, en un sentido más holístico, explícitamente encierra todos los aspectos sociales y ambientales a lo largo de la cadena de valor – los más importantes discutidos en los capítulos anteriores – además de los aspectos económicos generalmente asociados con el termino viabilidad.

Especialmente para la sección *upstream* es necesario construir canales de comunicación efectivos entre investigadores y productores, de manera que los resultados de la I+D se transfieran al campo. La extensión cobra relevancia pues actualmente, por ejemplo, en el caso de la *jatropha*, los productores utilizan especies silvestres de baja productividad y rendimientos, que no generan una renta significativa en los primeros años del cultivo. Esto también hace necesario el establecimiento de un mecanismo que defina los precios al productor agrícola. La transferencia de I+D permitiría incluso una gestión más sustentable de los residuos de la industrialización de la *jatropha*. La asociatividad entre productores de pequeña escala, aún de aquellos que emprendan el cultivo de esta planta en procesos de agricultura familiar, puede convertirse en un elemento que facilite el acceso a recursos financieros y la obtención de certificaciones de sustentabilidad.

Como ejemplo concreto, a continuación se ostenta una iniciativa para promover la innovación en cultivo de *Jatropha* para impulsar la producción de biocombustibles y bioqueroseno. Mediante el mejoramiento genético, la definición de zonas agroclimáticas adecuadas y la aplicación de tecnologías sustentables de cultivo y cosecha, la *Jatropha curcas* podría ser una fuente rentable y eficiente de biocombustibles en América Latina y el Caribe, sin que su producción compita con la seguridad alimentaria. Bajo ese concepto, especialistas apoyados por el Instituto Interamericano de Cooperación para la Agricultura (IICA) y el Programa Cooperativo de Investigación, Desarrollo e Innovación Agrícola para los Trópicos Suramericanos (PROCITROPICOS) delinearán la ruta por la que transitaría esta actividad productiva en la región (Cuadro 5.3).

Cuadro 5.3: El papel de los diferentes sectores en la producción de biodiesel y bioqueroseno a partir de *Jatropha curcas*.

<p><i>Workshop Panamericano de Sustentabilidad en las Plantaciones de Jatropha</i> <i>Brasilia, 01 diciembre 2011</i></p> <p>Mesa Redonda: <i>El papel de los diferentes sectores en la producción de biodiesel y bioqueroseno a partir de Jatropha curcas</i></p>
<p>Propósito:</p> <p>Contribuir con la identificación de las diferentes tareas que permitirían desplegar el desarrollo y la investigación de la <i>Jatropha</i> como materia prima para el segmento de biodiesel (transporte terrestre) y del bioqueroseno para la aviación comercial.</p> <p>Los Miembros de la Mesa Redonda¹², junto con los demás participantes del Workshop¹³, identificaron los principales desafíos para lograr la viabilidad económica y la sustentabilidad socio ambiental del cultivo de piñón manso, a lo largo de los diversos</p>

¹² Moderador: Markus Ascher / IICA – PROCITROPICOS. Relator: Orlando Vega / IICA – Sede Central

segmentos de la cadena de agregación de valor: en la investigación y la producción de materia prima (*upstream*), en los procesos de transformación y en la industria de conversión de energía (*downstream*). El entorno del sector gubernamental y regulador también fue considerado en esta mesa redonda.

Investigación y producción de materia prima

Se requiere el desarrollo de cultivares comerciales adaptados a las condiciones ambientales de cada región como primera prioridad, para enfrentar los problemas de los bajos rendimientos. Tales cultivares se obtendrían como resultado de los esfuerzos realizados en el mejoramiento genético del cultivo, proceso para el cual se necesitarán de esfuerzos colectivos de los distintos centros de investigación y desarrollo en la región. Con la carencia de recursos suficientes para I+D, los esfuerzos de investigación deben orientarse a los aspectos que permitirían superar los bajos rendimientos y la baja rentabilidad del cultivo:

- ✓ **Mejoramiento genético:** La amplia variabilidad genética que posee la Región Mesoamericana, constituye uno de los cimientos para un proyecto conjunto que permita la obtención de las variedades mejoradas junto con sus respectivas validaciones de campo en diferentes zonas agroclimáticas. Se debe recurrir a un ciclo completo de I + D para la capitalización de la información generada y la gestión de bancos activos de germoplasma.
- ✓ **Zonificación del cultivo:** La consolidación de la cadena de agregación de valor para la *Jatropha* requiere una zonificación agroclimática del cultivo. Se requiere de la certeza y de criterios técnicos para la validación de las zonas de cultivo con óptimo potencial de desarrollo del cultivo, en cuanto a condiciones favorables de clima, disponibilidad de agua y suelos que no compitan con el cultivo de alimentos.
- ✓ **Sistemas de Producción:** La implementación de sencillas prácticas de producción para mantener a niveles aceptables el rendimiento es requerida. Es necesario implementar un sistema de manejo agronómico eficiente que incluya un adecuado balance entre el genotipo del cultivo y la influencia del ambiente, para procurar una incidencia favorable sobre la expresión productiva del cultivo y los rendimientos por unidad de insumo. La eficiencia del sistema de producción también tiene alcance sobre el balance energético y de emisiones, de tal forma que se han evidenciado una magnitud positiva y una reducción significativa, respectivamente.

Para lograr adecuados niveles de abastecimiento de materia prima, se visualiza la importancia de la promoción de la asociación y la capacitación a los productores con criterios de sustentabilidad. La escalabilidad de experiencias piloto a la explotación comercial del cultivo debe ser alcanzada mediante la gestión de la asociatividad y organización de los productores. Debe consolidarse un eficiente proceso de transferencia y difusión de tecnologías, realizado mediante un programa de asistencia técnica dirigido a capitalizar el conocimiento generado en I + D.

Se debe construir y consolidar el canal de comunicación entre los investigadores y los productores. Se llama al IICA a integrar los esfuerzos para I + D aprovechando la capacidad demostrada en redes. Para dar respuesta a este desafío se presentará ante la Junta Directiva de PROCITRÓPICOS / IICA la iniciativa de la plataforma de *Jatropha* para la facilitación de las acciones en I + D.

Se deberá encontrar un mecanismo adecuado para la definición del precio al productor agrícola. Se debe sustentar el ingreso de los productores de *Jatropha* debido a las condiciones por las cuales el cultivo no genera una significativa renta durante los 4 primeros años después del establecimiento de las plantaciones.

Procesos de transformación

La *Jatropha curcas* es una de las oleaginosas que podría suplir de aceite para atender la demanda de biodiesel y bioqueroseno. Una vía para el alcance de la viabilidad económica del cultivo debe ser la integración de la cadena de valor, incluyendo el eslabón de la producción primaria en conjunción con los destinos finales de uso del aceite de *Jatropha*. La visión original había sido la obtención de biodiesel a partir del aceite de *Jatropha curcas*. Ahora se suma la oportunidad de inversión para la producción de bioqueroseno.

Se requiere consolidar la credibilidad de los diferentes sectores, incluyendo gobierno y emprendedores. Se requiere una locomotora que promueva las acciones para la consolidación de una cadena de valor apoyada por la demanda de mercado, que garantice el suceso de la misma. Las señales claras del gobierno son importantes para el sector empresarial en el proceso de liderar el fomento del cultivo. La I + D aplicada es otro acelerador de este proceso.

Entorno

El sector productivo reconoce la relevancia de inclusión de los órganos oficiales en los aspectos de la extensión rural para el

¹³ Iniciativa de la *Associação Brasileira dos Produtores de Pinhão-Manso (ABPPM)* y de *Curcas Brasil*, con el apoyo de *Embrapa Agroenergía*, de *Embrapa Cerrados*, de la *Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA)*, por sus siglas en inglés) y del *Instituto Interamericano de Cooperación para la Agricultura (IICA)*.

desarrollo del cultivo, con el objetivo de una efectiva transferencia tecnológica y de una oportuna gestión del conocimiento hacia los productores. Asimismo, para recuperar de forma sustentable las áreas plantadas de piñón manso se requiere de fondos para la investigación y de líneas de financiamiento agrícola. El sector gubernamental podría realizar las anteriores acciones de fomento si se cuenta con una adecuada zonificación del cultivo. Los gobiernos deben procurar el financiamiento cuando se haya madurado la tecnología, a fin de administrar el riesgo que podría representar el fomento del cultivo. A partir de una zonificación agroclimático se podrá superar una de las barreras para el financiamiento del cultivo.

Los modelos de desarrollo persiguen la inclusión social y la agricultura familiar como una base para el crecimiento del cultivo. El sistema de cultivo de jatropha debe ser posicionado en los lineamientos de políticas y programas que promuevan la producción de pequeños productores. La integración de la agricultura familiar es importante para ser desarrollado el cultivo como un sistema agroforestal que permitiría la conservación del recurso suelo y del agua, e incluso la mitigación del cambio climático.

Muchas de las normas de sustentabilidad han surgido del sector privado y de organizaciones no gubernamentales. La certificación de los sistemas de producción dependerá de la capacidad de organización del productor, pero debe evitarse la imposición de barreras a la producción y comercialización. Por el contrario, las normas de certificación no deben ser mayores que las que han sido aplicadas a otros cultivos por el Gobierno. La capacidad de los productores de asumir los requerimientos de desempeño podrían ser alcanzados con la aplicación prácticas tecnológicas sustentables, por ejemplo, el desarrollo de sistemas de producción que contribuyen con la reducción de emisión de gases de efecto invernadero.

Conclusión

Con base en la discusión generada en esta mesa redonda, es posible elegir las prioridades por las cuales se construiría una plataforma de apoyo a las actividades para el mejoramiento de la Jatropha.

En la procura de avanzar con un proceso panamericano de domesticación y de desarrollo de conocimiento de Jatropha curcas que permita la construcción del dominio tecnológico en relación con el manejo agronómico y agroindustrial para determinar su viabilidad técnica y económica en las diversas regiones panamericanas, se perfila una agenda común para encauzar los esfuerzos colaborativos en I + D en Jatropha curcas en la América, a través de grupos de trabajo que tendrían a cargo la siguiente temática.

Grupos de trabajo asociados a temas de Jatropha curcas

Grupos de Trabajo	Temática
GT1	Mejoramiento genético
GT2	Paquete tecnológico / prácticas agrícola
GT3	Sincronización floral
GT4	Postcosecha y coproductos
GT5	Zonificación Agroclimática
GT6	Sustentabilidad

Serán priorizadas las siguientes actividades:

- a) Zonificación agroclimática: estructurar un proyecto de zonificación agroclimática siguiendo parámetros validados y/o referenciados, para, indicación de áreas aptas para cultivo de la Jatropha curcas y definir el potencial de producción de aceite de Jatropha en las diferentes regiones de las Américas.
- b) Descriptores morfológicos de Jatropha para mejoramiento genético: adoptar los 65 descriptores morfológicos y agronómicos de tipo cualitativo y cuantitativo da Jatropha curcas L. de la Plataforma Jatropha Colombia.

- c) Campos de evaluación: preparación de un proyecto panamericano para determinar el grado de similitud y variación genética con las accesiones seleccionadas para implementación en campos de evaluación en distintos países panamericanos, con un marcado y contrastante modelo SUELO-CLIMA para medir la interacción GENOTIPO-AMBIENTE, incorporando productores de moléculas para combate a las plagas y enfermedades.

CAPÍTULO

6.

Conclusiones: Oportunidades y desafíos

6.1. Oportunidades, desafíos tecnológicos e impactos

Más allá de una nueva opción de actividad agrícola, el surgimiento y configuración de la cadenas de valor de agroenergía y biocombustibles constituye la posibilidad de protagonizar un nuevo paradigma con múltiples oportunidades y desafíos. Para los países de ALC, tanto los actuales productores como los potenciales, el desarrollo de los biocombustibles representa oportunidades en términos económicos, ambientales, sociales y estratégicos (IICA, 2010b).

Los sistemas de producción de biocombustibles son de extrema complejidad. En ellos influyen múltiples factores interconectados, como los mercados domésticos y mundiales, el impacto sobre posible cambio climático, asuntos geopolíticos y decisiones sobre políticas públicas vinculadas al tema.

Además, ante los altos niveles de dinamismo e incertidumbre propios del surgimiento de una nueva actividad, sus conflictos, tensiones y riesgos latentes, se destaca el dilema “alimentos vs energía” y las potenciales externalidades negativas sobre el medio ambiente y la biodiversidad que podrían ser generadas por una expansión descoordinada del sector a nivel mundial. Con la implementación y el fomento de los programas de producción y uso de biocombustibles de transporte terrestre en muchos países a partir de la mitad de los años 2000, diversos de los posibles conflictos, tensiones y riesgos latentes se tornaron evidentes en alguna o otra situación. Durante la última década las fortalezas y oportunidades, delimitaciones y amenazas de los biocombustibles han sido discutidas ampliamente.

a) Importancia del análisis del ciclo de vida:

El sector de aviación civil tiene la gran ventaja de poder aprovecharse de estas discusiones y de la búsqueda de soluciones para evitar algunos de los errores y polémicas. Dado que las aeronaves seguirán siendo el único medio de transporte que dependerá por un tiempo prolongado de combustibles líquidos, la industria de aeronavegación y el área de investigación deberían desarrollar y probar alternativas nuevas. Lo cierto es que las materias primas fósiles son agotables. Para que la solución no desemboque en un nuevo problema, es necesario adoptar un enfoque integrado de todo el ciclo de vida de las alternativas planteadas e incluso de las interrelaciones entre unas alternativas y otras.

El consenso sobre la introducción del ciclo de vida como herramienta principal de evaluación de procesos y sostenibilidad de obtención de biocombustibles, de hecho, ha sido uno de los avances más importantes en la discusión sobre el empleo de los biocombustibles – tanto en el transporte terrestre como en el aéreo.

Figura 6.1: Análisis de ciclo de vida, herramienta principal para evaluar la viabilidad



Fuente: OBSA, 2012

b) Criterios para el empleo de combustibles alternativos en la aviación:

La seguridad es un aspecto clave del transporte aéreo y que siempre debe estar garantizada, por lo que hay que asumir que los procesos de ensayo y certificación serán largos y complicados. Para que los biocombustibles de aviación representen una alternativa factible y sustentable, deben cumplir los siguientes criterios durante todo el ciclo de vida del combustible:

Seguridad: Sus características físico químicas deben garantizar que no suponen un riesgo para la aeronave o los pasajeros.

Equivalencia tecnológica (compatibilidad): Equivalencia tecnológica (*drop-in*) al combustible convencional, de modo que no se requieran modificaciones tecnológicas en las aeronaves o en los sistemas de distribución, sino que sea posible utilizar todos los sistemas actualmente en funcionamiento.

- Alta densidad energética que permita a las aeronaves actuales cubrir las distancias para las que fueron diseñadas sin afectar negativamente a la eficiencia energética. Su densidad energética debe ser similar o mejor a la del combustible convencional.

- Resistencia a temperaturas extremas. Debe resistir sin problemas las condiciones extremas a las que lo someten las particulares condiciones de operación de los vuelos de presión y temperatura.

Sustentabilidad:

- Reducción neta de las emisiones de gases efecto invernadero en todo el ciclo de vida: la captura de CO₂ de la fuente del combustible, menos las emisiones requeridas para su procesado y transporte, constituyen su reducción neta del CO₂.
- Procedente de materiales producidas conforme a criterios de sostenibilidad: suelo, agua, competencia, justicia social y biodiversidad (véase también capítulo 3.3).

c) Aspectos beneficiosos generados por la implementación de las cadenas de biocombustibles

Otro consenso mayoritario en la discusión sobre el empleo de los biocombustibles en el sector de transporte, derivado del consenso sobre la aplicación de la herramienta del análisis de ciclo de vida, es la aprehensión de que si, los biocombustibles, en principio, presentan una alternativa a los combustibles fósiles, entonces su viabilidad integral - su balance energético, ambiental, económico y social - depende mucho de factores tales como las materias primas utilizadas, las rutas tecnológicas, la infraestructura de transporte y conversión, cambio directos y/o indirectos del uso de la tierra y otros, y por ende, tiene que ser comprobado caso por caso a través del análisis del ciclo de vida.

Entre los aspectos más relevantes generados por la implementación de las cadenas de biocombustibles incluyendo la cadena específica del bioqueroseno, se pueden enumerar los siguientes puntos: a) disposición de alternativas al petróleo para paliar las posibles crisis de precios (dado que son fuentes agotables y monopolizadas), mayor independencia energética de los países y mayor seguridad en el abastecimiento energético; b) mejoras ambientales a partir de la reducción de emisiones contaminantes; c) generación de inversiones y empleo, directo e indirecto, regional y rural, lo cual crea nuevas posibilidades de inserción para las pequeñas y medianas empresas agropecuarias y la agricultura familiar; d) diversificación productiva del sector agropecuario; e) agregación de valor a la cadena agroindustrial; y f) oportunidad para el desarrollo de economías regionales postergadas, a partir del cultivo energético en áreas marginales (Ganduglia et al. 2009).

La producción, comercio y uso de los biocombustibles debe asumir dentro de sus objetivos la necesidad de garantizar los beneficios sociales, ambientales y económicos de los actores involucrados y la sociedad toda. Debe ser evaluada a partir de las fuerzas que actúan como motivadoras. Estas fuerzas son de diferentes naturalezas (estratégicas, económicas, ambientales y sociales) y actúan y se combinan de diversas maneras para diferentes países, aunque hay veces en que estas fuerzas son contrarias y se pueden anular (CEPAL, 2011).

El creciente mercado de los biocombustibles presenta nuevas oportunidades de renta para los agricultores, incluyendo los pequeños. Sin embargo, la distribución de beneficios al nivel de los hogares podría no ser equitativa, existiendo evidencias de un mayor beneficio masculino en contra de los miembros femeninos del hogar (FAO, 2008). A pesar de eso, experiencias comparadas indican que la producción de algunos biocombustibles, en concreto etanol, es más competitiva si

recae en economías de escala relacionadas a producción industrial a gran escala. Esto es debido al elevado coste asociado al procesado. Mientras que el potencial para la generación de empleo, particularmente poco especializado, puede ser significativo, evidencias preliminares indican una rápida reconversión a la mecanización y descenso de la mano de obra utilizada. Además, los derechos de los trabajadores y las condiciones socioeconómicas en las plantaciones a gran escala de biocombustibles pueden ser precarias, estando las trabajadoras especialmente en desventaja. En situaciones de inseguridad con respecto a la propiedad de la tierra, las explotaciones a gran escala pueden llevar a un desplazamiento (de las tierras) de las comunidades vulnerables, particularmente las indígenas. Los impactos sociales del desarrollo de los biocombustibles dependerán del cultivo y del sistema productivo utilizado. Cuando es económicamente viable, los cultivos a pequeña escala de *jatropha* y uso a escala local de aceite vegetal crudo pueden revitalizar economías rurales mejorando la mecanización, irrigación y transporte y descentralizando el suministro energético (OBSA, 2009). Adicionalmente, la producción de biocombustibles proporciona subproductos como la glicerina, piensos para el ganado y fertilizantes.

A pesar de que la producción de biocombustibles sigue siendo reducida en el contexto de la demanda total de energía, deben reconocerse las posibilidades de provocar ciertos efectos negativos inesperados en la tierra, el agua y la biodiversidad que resultan especialmente preocupantes. Esto realza la necesidad del desarrollo y perfeccionamiento de instrumentos como el ordenamiento territorial o la zonificación económica-ecológica, así como la implementación de buenas prácticas agrícolas (agricultura de conservación), elementos fundamentales para atenuar las externalidades negativas de la producción de biocombustibles.

d) Competitividad de los sistemas de producción:

Para mantener la competitividad de los sistemas de producción de bioqueroseno, será fundamental que se muestren avances tecnológicos en las vertientes *upstream* y *downstream*:

- a. En la producción de materia prima, que deberá centrarse en productos de alta densidad energética, de fácil producción y transporte, sin conflictos con la producción de alimentos o de otros productos de la agricultura. En este particular, la celulosa y la hemicelulosa son las moléculas orgánicas con más ventajas para producir energía de bajo costo. Los desechos orgánicos y las algas representan excelentes alternativas para el mediano plazo. Estas últimas dependen fuertemente del desarrollo tecnológico para producción masiva.
- b. En los procesos de transformación, que conduzcan a biocombustibles más eficientes y de más bajo costo, con reducido impacto ambiental adverso, más seguros para inventario, transporte y uso.

De la misma forma, es necesario potencializar la capacidad de gestión del “negocio” de biocombustibles. Existen algunas experiencias exitosas en cuanto a la producción y comercialización de biocombustibles, como el caso de la introducción del etanol en la matriz energética de Brasil. Esta experiencia podría ser objeto de un programa de cooperación para capacitar empresarios y formuladores de políticas públicas de los demás países de ALC.

Una de las limitaciones del bioqueroseno todavía es su alto costo de producción en relación con los combustibles fósiles. Factores como el precio internacional del petróleo, el costo de transformación del biocombustible y el precio de los usos alternativos de los cultivos, desempeñan un papel importante en la determinación de la rentabilidad, en costos de oportunidad

y, por consiguiente, en los incentivos para producir biocombustibles. Estos aspectos deben ser considerados en el diseño de políticas públicas, de tal manera que se generen los incentivos adecuados para la producción de biocombustibles.

El aumento de cultivos energéticos puede provocar cambios importantes en la estructura agraria, como una mayor concentración de producción y tenencia, y en la aparición de nuevos tipos de actores y normas. También se generarían cambios significativos en la estructura económica, principalmente por la creación de economías de escala, y se aumentarían las presiones sobre recursos naturales, ecosistemas y sobre el empleo agrícola.

Cuadro 6.1: Criterios de competitividad y de sustentabilidad del eslabón agrícola en la cadena de valor de bioqueroseno

Criterios de competitividad y de sustentabilidad del eslabón agrícola en la cadena de valor de bioqueroseno	
<p>Se requiere de un adecuado nivel de robustecimiento y maduración de la tecnología para la utilización de la biomasa en la conversión a bioqueroseno, que contribuya al alcance de la competitividad de los sistemas agrícolas; como también se debe propiciar la sostenibilidad mediante la creación de capacidades humanas y técnicas junto con la adecuada gestión del uso de recursos renovables en los territorios rurales.</p>	
<p>La siguiente lista de criterios de competitividad y sustentabilidad contiene algunos aspectos relevantes que podrían tomarse en cuenta para la agregación de valor en el eslabón agrícola de la cadena de bioqueroseno (lista no exhaustiva, únicamente como referencia):</p>	
<i>i.</i>	<u>Inclusión social</u> : Se identifican adecuadamente los segmentos de población beneficiaria, su localización espacial en el territorio rural y el rango de soluciones tecnológicas para la agregación de valor en el eslabón agrícola.
<i>ii.</i>	<u>Sustentabilidad</u> : Se realiza un balance de emisiones de GEI y se considera medidas de conservación de los recursos suelo, agua, bosque y los elementos de la biodiversidad.
<i>iii.</i>	<u>Socio económicos</u> : <ul style="list-style-type: none">✓ Las iniciativas agrícolas contiene la particularidad de escalabilidad, esto es, que pueden ser extendidas o replicadas en la medida en que crece el mercado y en la medida en que se desarrolla la infraestructura, la capacidad de manejo de recursos humanos y el conocimiento.✓ Las iniciativas propician la agregación de valor y el efecto multiplicador, esto es, los actores están involucrados en la producción y el procesamiento, participando de sus beneficios.✓ Se contribuye a fortalecer la organización agro empresarial de los pequeños productores para satisfacer el volumen de materia prima y las necesidades de confiabilidad de las instalaciones de conversión energética, o bien, a vincular agricultores independientes a grandes firmas bajo un modelo de alianza e inclusión social.
<i>iv.</i>	<u>Complementariedad</u> : Se identifican las ventajas comparativas en I+D+i, como la disponibilidad y acceso a tecnologías de conversión eficientes y ambientalmente amigables; potencial, diversidad y usos alternativos de materia prima con origen en fuentes renovables; valor de los subproductos; y mejores prácticas agrícolas.
<i>v.</i>	<u>Gestión</u> . Se promueve la construcción y desarrollo de capacidades (técnicas, administrativas, negociación e inversión) y fortalece la institucionalidad y el mejoramiento continuo para la difusión de lecciones aprendidas y el conocimiento acumulado.

En concreto, el aumento en la demanda por biocombustibles podría generar un aumento de los precios de los cultivos energéticos y no energéticos, y una reducción de los productos

derivados de la producción de biocombustibles. La ganadería y la silvicultura no estarían exentas de ser afectadas por los biocombustibles. El efecto en el sector ganadero puede manifestarse a través de cambios en los precios del alimento para animales. Este efecto podría estar alineado con el objetivo de algunos países de fortalecer el ingreso de las zonas rurales.

Es importante que los países diseñen políticas de biocombustibles que promuevan y aseguren su rentabilidad. También deben determinar los beneficios de la producción de biocombustibles, de manera que alcancen a las zonas rurales y garanticen y promuevan el acceso a alimentos de los sectores más desprotegidos.

e) Impulsos para el Desarrollo Rural Territorial

Si bien la producción de biocombustibles trae oportunidades de desarrollo rural, esto no se logrará de manera automática; es necesaria la adopción de determinadas políticas públicas, para aprovechar y/o potenciar estas oportunidades. En otras palabras, de no ser atendidas de manera adecuada, las oportunidades se perderán. La producción de biocombustibles puede fomentar el desarrollo rural con la creación de empleo y/o la generación de ingresos adicionales, siempre y cuando se definan y viabilicen las modalidades por medio de las cuales los pequeños agricultores pueden participar activamente en esta nueva actividad económica, más allá de ser meramente proveedores de materias primas. Se dará prioridad a: i) Las iniciativas de producción de biocombustibles a pequeña escala con enfoque de negocios inclusivos que benefician a los pequeños agricultores y sus familias. ii) Los proyectos de biocombustibles elaborados a partir del aceite vegetal usado y desechos orgánicos generados por las empresas (Germain Lefèvre y Ramírez, 2010).

Adoptando una perspectiva a más largo plazo, en la medida en que la demanda de biocombustibles provoque una constante presión al alza sobre los precios de los productos agrícolas, deben ser aprovechadas las oportunidades que se generan para el desarrollo agrícola y la mitigación de la pobreza. Esto requiere superar algunos de los obstáculos a largo plazo que han dificultado el crecimiento del sector agrícola en muchos países en desarrollo durante demasiado tiempo. La aparición de los biocombustibles como una nueva fuente de demanda de productos agrícolas fortalece el argumento para aumentar las inversiones e incrementar los niveles de asistencia al desarrollo, orientadas al sector agrícola y las áreas rurales. Hay que prestar una especial atención para garantizar que los agricultores tengan acceso a los insumos necesarios, como por ejemplo, el riego, los fertilizantes y las variedades mejoradas de semillas a través de mecanismos que apoyen el mercado. Las posibilidades de los países en desarrollo para beneficiarse de la demanda de biocombustibles se acelerarían considerablemente mediante la eliminación tanto de las subvenciones a la agricultura y los biocombustibles como de las barreras comerciales, que actualmente benefician a los productores de los países de la OCDE en detrimento de los productores de los países en desarrollo (FAO, 2008).

Desde la perspectiva social, la promoción de desarrollo y empleo rural mejorando las condiciones de los pequeños agricultores y sus medios de vida surge como uno de los objetivos primordiales de los gobiernos de la región para incentivar la producción de biocombustibles. Si bien existe un potencial importante para la materialización de dichos objetivos, también existen riesgos e importantes *trade-offs* que se deberán considerar y sopesar. En ese sentido, en aquellos países en que la promoción de los biocombustibles persigue el doble objetivo estratégico de desarrollo rural junto a la creación de polos de exportación, un tema clave que surge para los gobiernos es la necesidad de promover la coexistencia de sistemas de producción a gran y pequeña escala. Mientras que los sistemas a gran escala son, por lo general, globalmente

competitivos y orientados a la exportación, los sistemas a pequeña escala ofrecen mayores oportunidades para la creación de empleo y reducción de la pobreza. (CEPAL 2011).

f) Las relaciones entre grandes y pequeños productores:

El sector privado debe ampliar su visión acerca del papel que pueden desempeñar los pequeños productores en la producción/fabricación de biocombustibles, y buscar nuevas formas de entendimiento con estos últimos para que ambos sectores saquen provecho de esta actividad económica:

- i. El sector privado y, en particular, la gran empresa debe visualizar a los pequeños productores no sólo como proveedores de materias primas, sino como socios, los cuales tienen un potencial para desempeñar un papel en las diferentes fases de la cadena productiva de los biocombustibles. Por ejemplo, los pequeños agricultores pueden proveer las semillas y participar en la extracción y refinado de aceite, a fin de obtener mayor valor agregado por sus productos. Para tanto, habrá que evaluar la escala más eficiente de producción de aceite ya que se necesita cierto volumen de producción para alcanzar la viabilidad económica y tener un mejor control de la calidad del producto final. La formación de asociaciones o cooperativas será de importancia para unir esfuerzos y desarrollar estas unidades de producción.
- ii. Los pequeños productores deben aprovecharse de los ingresos asociados a los subproductos que se obtienen a lo largo de la cadena productiva del etanol y biodiesel. El aprovechamiento de los subproductos puede ser crucial para asegurar la rentabilidad, por lo que deben buscarse mecanismos de pago a los agricultores por la venta del aceite y por la torta de la semilla u otro subproducto que se genere a partir de la materia prima.
- iii. Para responder a la mayor demanda de materias primas energéticas, el sector privado (ingenios) debe asociarse y trabajar conjuntamente con las cooperativas y los pequeños agricultores en lugar de comprar grandes extensiones de tierra. Un sistema de asociación (*partnership*) permite evitar el desplazamiento de comunidades y potencia el desarrollo rural, ya que la gran empresa puede proveer asistencia técnica y financiamiento, siendo esto necesario para que los pequeños productores mejoren su rendimiento y sus ingresos. No es de más recordar que la concentración de la tierra y el desplazamiento de comunidades son una de las críticas más acerbadas de las organizaciones sociales hacia los biocombustibles.

Las relaciones contractuales en la cadena de biocombustibles, en la mayoría de los casos son bastante informales (Infante y Tobón, FAO, 2010). Si bien pueden existir reglas para establecer el pago de la materia prima y/o de subproductos y para determinar la distribución de los beneficios obtenidos de la extracción, en muchos casos estas relaciones están sometidas a acuerdos verbales y de buena voluntad. En los últimos años se ha promovido el avance hacia esquemas más formales para organizar los vínculos entre los agricultores y las plantas extractoras. Es necesaria una mayor seguridad en el suministro de la materia prima, pues todavía se observa la ausencia de modelos de contratos que contengan los términos comerciales, técnicos, económicos y jurídicos que regulen ordenadamente dichas relaciones.

g) Reducción de las emisiones GEI

Hay que llevar a cabo medidas eficaces para asegurar que los biocombustibles presten una contribución positiva a las reducciones de emisiones de GEI y al mismo tiempo minimicen otras consecuencias medioambientales negativas. Es especialmente necesario lograr una mejor comprensión de los efectos de los biocombustibles en el cambio de uso de la tierra, que generará las consecuencias más importantes en las emisiones de GEI además de otros efectos medioambientales. Los criterios para una producción sostenible de biocombustibles pueden ayudar a garantizar la sostenibilidad medioambiental. Sin embargo, es fundamental que estos criterios sean evaluados y aplicados de forma cuidadosa, solo en bienes públicos mundiales, y que se diseñen de tal forma que eviten la creación de barreras comerciales adicionales y no supongan obstáculos indebidos para países en desarrollo que quieran aprovechar las oportunidades ofrecidas por los biocombustibles (FAO, 2008).

h) Cambios – directos o indirectos – en el uso de la tierra.

La producción de la materia prima para los biocombustibles en muchos casos requiere un cambio directo en el uso de la tierra. Como en América Latina y el Caribe existen países con baja, mediana y alta disponibilidad de tierra (Capítulo 3.4), entonces este cambio puede acontecer en áreas anteriormente utilizadas para otros cultivos, áreas degradadas o hasta áreas con vegetación natural (véase también Figura 3.6). Obviamente la recuperación de áreas degradadas o ineptas para la producción de alimentos ofrece la mejor opción para alcanzar la viabilidad integral deseada para la producción de biocombustibles. El uso improductivo de las tierras está asociado a múltiples factores que limitan el aprovechamiento de su potencial. La estructura de propiedad se caracteriza por tener un alto grado de concentración y por generar rentas que no tienen relación con su capacidad productiva, lo cual es causa principal de la deficiente operación del mercado de tierras.

En el futuro, uno de los retos más importantes para las políticas de desarrollo agropecuario es la aplicación de medidas orientadas a lograr una utilización más eficiente de las tierras disponibles. Tales medidas deben responder al doble objetivo de apoyar con incentivos a quienes deciden modificar el uso actual cuando es improductivo o ineficiente y, a la vez, aplicar mecanismos para desestimular el uso actual e inducir su reconversión productiva.

i) Políticas públicas

Las políticas gubernamentales han jugado y seguirán jugando un rol clave en el desarrollo de la industria. No obstante, se debe considerar que estas políticas son costosas y de largo plazo y por lo tanto su costo-efectividad debe ser evaluado de cara a los objetivos de política establecidos tras la promoción de los biocombustibles. Los gobiernos deben asegurar que los beneficiarios de dichas políticas son aquellos grupos objetivos que inicialmente se deseaba beneficiar con estas políticas de promoción - como pequeños agricultores, etc. Es conveniente ser cautos al establecer objetivos de política razonables para los biocombustibles y acompañarlas de instrumentos de promoción coherentes, siendo mandatario el desarrollo y/o fortalecimiento de las capacidades de implementación. Este es y será un tema crucial para la materialización de los beneficios que las iniciativas de biocombustibles pueden generar (CEPAL 2011).

Existe una problemática general, común en todos los países, para la promoción y establecimiento de programas sostenibles de biocombustibles, sin embargo se deben reconocer particularidades, que requieren soluciones y planteamientos específicos de cada caso. Existen

dificultades que están asociadas con la necesidad de establecer un marco regulatorio que permita: (a) claridad para que los inversionistas puedan apostarle al proyecto; (b) en algunos casos más que en otros, incentivos fiscales; y (c) analizar los *trade-off* que ocasionaría la posibilidad de establecer esquemas que desincentiven la importación de biocombustibles (salvo en caso de desabastecimiento), a fin de potenciar la madurez de un mercado interno con productores nacionales, entre otros.

En general, las medidas regulatorias adoptadas con el fin de apoyar el desarrollo de los biocombustibles, son numerosas y tienen influencia directa sobre diversos sectores de la economía. No obstante, la ejecución de este conjunto de medidas ha tenido limitaciones y, en algunos casos, ha carecido de rigor técnico, como por ejemplo, la falta de identificación y coordinación entre los actores del proceso, aun al interior del mismo Gobierno o la falta de consistencia en la aplicación de los instrumentos regulatorios respecto a las reglas del juego planteadas en su creación - por ejemplo, el manejo de los precios internos de los combustibles. Es aconsejable evitar políticas como las prohibiciones a la exportación y los controles de precios directos, que, en la práctica, pueden empeorar y prolongar la crisis mediante el bloqueo de los incentivos de precios para los agricultores, impidiendo a estos aumentar la producción.

j) Financiación

En el camino hacia la consecución de los objetivos asociados con el fomento de la producción de biocombustibles, los principales retos de esta industria vuelven a ser los medios, recursos y fuentes de financiación. Continúa el interés por involucrarse en proyectos de producción de biocombustibles, siempre y cuando se garantice a los agentes la recuperación de su inversión, por medio de reglas claras que garanticen un clima adecuado para la actividad. Superar las dificultades existentes, significa realizar un trabajo conjunto entre gobiernos y representantes de las bases productivas de los países.

6.2. Desarrollo de Bioqueroseno - Líneas Prioritarias de Acción

(incluyendo los seis pasos para que los gobiernos promuevan la comercialización de biocombustibles sostenibles con éxito)

- Desarrollar, completar o revisar los objetivos de política y marcos políticos adecuados para promover el desarrollo de los biocombustibles en varios países de la región, considerando diversos aspectos clave tales como:
 - El objetivo específico establecido para el desarrollo del sector;
 - La necesidad de fortalecer la coordinación entre los sectores energético, agrícola y medio ambiental con miras a establecer políticas integradas.
 - La posibilidad de formar capacidades y facilitar herramientas de planificación energética como medio de favorecer el diálogo intersectorial.
 - El esquema de negocios - a gran escala o cooperación entre gran y pequeña escala - y los incentivos y mecanismos que aseguren un acceso equitativo a la propiedad y al valor a lo largo de la cadena de producción;
 - La especificidad local y horizonte de tiempo;
 - Promover el acceso a las tecnologías de biocombustibles, incluyendo aquellas más avanzadas;

- Promover el desarrollo de salvaguardias ambientales, inversión en buenas prácticas y adhesión a estándares de sustentabilidad
 - Establecer las condiciones para promover el desarrollo de una industria inclusiva de pequeños productores;
 - El acceso a créditos blandos, garantías, instrumentos de mitigación de riesgo y cooperación con organismos financieros internacionales para reducir el riesgo;
 - Evaluar y revisar periódicamente las políticas de promoción de biocombustibles de cara a los beneficios/objetivos que se desean alcanzar, procurando que los grupos beneficiados sean en efecto aquellos originalmente establecidos;
 - Promover el desarrollo del sector en torno al concepto de biorefinerías, incluyendo el aprovechamiento de coproductos asociados que mejoren la viabilidad económica
 - Avanzar en la identificación y cuantificación de los co-beneficios ambientales y sociales de los biocombustibles para poder hacer una correcta evaluación del costo-efectividad de las políticas.
- Evaluar la viabilidad económica de fomentar los biocombustibles. Analizar la disponibilidad de materia prima y los costos de producción, y evaluar el potencial para desarrollar mercados domésticos y regionales de biocombustibles, tomando en plena consideración los riesgos y beneficios ambientales y sociales.
 - Apoyar I&D en biocombustibles y bioqueroseno: Fomentar la investigación de nuevas materias primas y procesos de refinado.
 - Eliminar o reducir el riesgo de inversiones públicas y privadas en biocombustibles para la aviación.
 - Consolidar la cadena de valor.
 - Atraer a los inversionistas para construir instalaciones de producción de biocombustibles para la aviación.
 - Apoyar a la instalación de o plantas de demostración, como primer paso del despliegue a gran escala industrial.
 - Buscar las sinergias con la producción de biocombustibles para automóviles.
 - Ampliar la capacidades instaladas
 - Crear incentivos públicos para la producción y el uso de biocombustibles en la aviación civil. Incentivar a las aerolíneas que utilicen biocombustible desde las primeras etapas,
 - Alentar a los actores a que se comprometan a cumplir criterios internacionales de sostenibilidad. Facilitar los acuerdos a nivel mundial sobre los estándares de sostenibilidad a aplicar.
 - Aprovechar al máximo las oportunidades locales de desarrollo ecológico.
 - Fomentar coaliciones que engloben todos los eslabones de la cadena de suministro. Incentivar y fomentar Cooperaciones Publico-Privadas (*Public Private Partnership – PPP*).

- Facilitar asistencia para el desarrollo de políticas en materia de biocombustibles en los países. Ayudar a eliminar barreras e introducir políticas e instrumentos financieros que contribuyan al desarrollo de mercados internos, promover acceso a los mercados internacionales y mitigar los efectos ambientales adversos.
- Financiar programas de biocombustibles. Otorgar financiamiento para el desarrollo de materias primas, instalaciones de producción de biocombustibles e infraestructura relacionada.
- Financiar la adaptación de tecnologías de biocombustibles nuevas y emergentes. Desarrollar instrumentos financieros para someter a prueba y demostrar la eficacia de las nuevas tecnologías, incluyendo préstamos para programas experimentales y para la comercialización de nuevas tecnologías e innovaciones. Prestar apoyo a redes y centros de conocimientos.
- Asegurar un ambiente competitivo entre los proveedores de combustible en los aeropuertos. Dejar que el combustible biojet compita en iguales condiciones con el transporte terrestre.
- Desarrollar métodos de contabilidad de biocombustibles fáciles de emplear.

Armonizar las políticas de energía y transporte en general.

7.

Bibliografía

- ABRABA Aliança Brasileira para Biocombustíveis de Aviação, 2012. Formada a Aliança Brasileira para Biocombustíveis de Aviação. www.abraba.com.br, <http://www.abraba.com.br/Documents/press-releases/048-Ins-VAC-Abraba-P-10.pdf>
- ABRAMOVAY, R. y MAGALHÃES, R. 2007. The access of family farmers to biodiesel markets: partnerships between big companies and social movements. São Paulo, Brasil, Universidad de São Paulo. Disponible en: www.regoverningmarkets.org/en/global/innovative_practice.html
- AGUSDINATA Datu B., ZHAO Fu, ILELEJI Klein y DeLAURENTIS Dan. 2011. Life Cycle Assessment of Potential Biojet Fuel Production in the United States. Environmental Science & Technology DOI: 10.1021/es202148g
- AGRISOMA. 2012. First Biojet Test Flight Program to Use New Resonance™ Energy Feedstock Launches in Ottawa. 18.04.2012. http://agrisoma.com/images/pdfs/News%20Releases/Agrisoma_Flight_Program%20Announcement%20Apr18_2012.pdf
- AIREG - Aviation Initiative for Renewable Energy in Germany. 2011. AIREG – Connecting Know-How, Propelling Progress. http://www.aireg.de/images/downloads/aireg_2012.pdf
- Airliners.de. 2011. AIREG: Neue Initiative für Biokraftstoffe <http://www.airliners.de/rahmenbedingungen/oeffentlichkeit/aireg-neue-initiative-fuer-biokraftstoffe/24354>
- ALFARO Jorge Mora. 2006. Desarrollo territorial rural en América Latina: discurso y realidades. Asociación Española de Economía Agraria (AEEA) / Sociedad Portuguesa de Estudios Rurales (SPER) VI Coloquio Ibérico de Estudios Rurales. http://mpira.ub.uni-muenchen.de/8468/1/MPRA_paper_8468.pdf
- EL PAPEL DE LAS REGIONES EN LAS ECONOMÍAS RURALES
- ALTONIVEL, 2012. Sudamérica apuesta por la economía verde. AltoNivel, 25.01.2012; <http://www.altonivel.com.mx>
- ATAG - Air Transport Action Group. 2011a. Powering the future of flight - The six easy steps to growing a viable aviation biofuels industry. <http://www.enviro.aero/The-6-easy-steps.aspx>
- _____. 2011b. Compromiso de Acción de la Industria de la Aviación contra el Cambio Climático. http://es.enviro.aero/Content/Upload/File/ATAG_declaration_Espa%C3%B1ol.pdf
- _____. 2011c. A Multi-Stakeholder Approach In Brazil. <http://www.aviationbenefitsbeyondborders.org/environmental-efficiency/case-studies/multi-stakeholder-approach-brazil>
- _____. 2012. , Biocombustibles sostenibles. <http://es.enviro.aero/biocarburantes.aspx>

- BAILIS Robert E. BAKA Jennifer E. 2010. Greenhouse Gas Emissions and Land Use Change from Jatropha Curcas-Based Jet Fuel in Brazil. *Environ. Sci. Technol.*, 2010, 44 (22), pp 8684–8691. <http://pubs.acs.org/doi/abs/10.1021/es1019178?journalCode=esthag>
- BAILIS, Robert y McCARTHY Heather. 2011. Carbon impacts of direct land use change in semiarid woodlands converted to biofuel plantations in India and Brazil. *GCB BIOENERGY*. Volume 3, Issue 6, December 2011, Pages: 449–460. <http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/j.1757-1707.2011.01100.x/abstract>
- BASS, S., HAWTHORNE, W. y HUGHES, C. 1998. Forests, biodiversity and livelihoods: linking policy and practice. Issues paper for DFID. Londres, Reino Unido
- BASS, S., THORNER, K., MARKOPOULOS, M., ROBERTS, S. y GRIEG-GRAN, M. 2001. Certification's impacts on forests, stakeholder and supply chains: instruments for sustainable private sector forestry series. Londres, Reino Unido, Instituto Internacional de Medio Ambiente y Desarrollo (IIMAD). Disponible en: www.iiied.org/pubs/pdf/full/9013IIED.pdf
- BHERING, Leonardo. 2009. Macaúba: Materia prima nativa con potencial para la producción de biodiesel. <http://www.procitropicos.org.br/portal/conteudo/item.php?itemid=1057>
- BID – Banco Inter-Americano de Desarrollo. 2011a. <http://www.iadb.org/es/noticias/comunicados-de-prensa/2011-06-08/biocombustibles-en-america-latina-y-el-caribe,9403.html>
- _____. 2011b. Tarjeta de Evaluación de Sostenibilidad de Biocombustibles <http://www.iadb.org/biofuelsscorecard>
- Biofuels Digest. 2012. Tinker, tailor, sailor, fly: aviation biofuels advance, attract opponents over costs. 18.04.2012. <http://www.biofuelsdigest.com/bdigest/2012/04/18/tinker-tailor-soldier-fly-aviation-biofuels-advance-attract-opponents-over-costs/>
- BOEING. 2009: KINDER James y RAHMES Timothy. Evaluation of Bio-Derived Synthetic Paraffinic Kerosenes”, Report. http://www.boeing.com/commercial/environment/pdf/PAS_biofuel_Exec_Summary.pdf
<http://www.ascension-publishing.com/BIZ/Bio-SPK.pdf>
- CAAFI - Commercial Aviation Alternative Fuels Initiative. 2012. <http://www.caafi.org/>
- CALDECOTT Ben y TOOZE Sean. 2009. Green skies thinking: promoting the development and commercialisation of sustainable bio-jet fuels. Police Exchange Research Note. <http://www.ascension-publishing.com/BIZ/HD47.pdf>
- CAC - Consejo Agropecuario Centroamericano. 2010. Estrategia Centroamericana de Desarrollo Rural Territorial 2010-2030: ECADERT. IICA, San José, C.R. <http://www.magfor.gob.ni/descargas/planes/ECADERT.pdf>
- CAC – Comunidad Andina. 2009. Lecciones Aprendidas del Clima Latino. Encuentro Internacional sobre Cambio Climático en América Latina. Secretaría General de la Comunidad Andina, Lima, Perú http://www.comunidadandina.org/public/memoria_clima_latino.pdf
- CAMPUZANO, Luis F. 2011. Corporación Colombiana de Investigación Agropecuaria (CORPOICA). Priorización áreas por clima + suelo, seguridad alimentaria y valor tierra. En: Primer Seminario Internacional Jatropha Colombia y Primer Taller Internacional Asincronía floral – Jatropha. Villavicencio, Colombia. 19 al 21 de octubre de 2011.
- CCE – Camelina Company España. 2012. Cultivo de Camelina. <http://www.camelinacompany.es/cultivo-de-camelina>
- CEPAL, 2011. Foro Regional de Biocombustibles 2011, San Salvador – Conclusiones Recomendaciones y Propuestas. <http://www.cepal.org/drni/noticias/noticias/8/45098/ConclusionesFRBiocomb.pdf>

- CHEVRON, 2006. Alternative Jet Fuels: A supplement to Chevron's Aviation Fuels Technical Review', [www.chevronglobalaviation.com/docs/5719 Aviation Addendum. webpdf.pdf](http://www.chevronglobalaviation.com/docs/5719_Aviation_Addendum_webpdf.pdf)
- ChinaDaily, 2011. China conducts its first jet biofuel trial. 29.1.02011
http://www.chinadaily.com.cn/bizchina/2011-10/29/content_14000985.htm
- CNNExpansión, 2011. Bioturbosina: Proyecto a largo plazo.
<http://www.cnnexpansion.com/manufactura/2011/06/27/bioturbosina-proyecto-a-largo-plazo>
- COMISION EUROPEA. 2005. Comunicación de la Comisión al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones «Reducción del impacto de la aviación sobre el cambio climático». Bruselas, 27.9.2005 COM(2005) 459 final {SEC(2005) 1184} <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2005:0459:FIN:ES:PDF>
- _____. 2008. Diario Oficial de la Unión Europea, 13.01.2009; Directiva 2008/101/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 19 de noviembre de 2008;
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:008:0003:0003:ES:PDF>
- _____. 2011. Questions & Answers on historic aviation emissions and the inclusion of aviation in the EU's Emission Trading System (EU ETS. MEMO/11/139. Brussels, 7 March 2011.
<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=MEMO/11/139>
- _____. 2011b. Luz verde para los primeros regímenes de sostenibilidad de los biocarburantes en la UE. Nota de prensa de la Comisión Europea IP/11/901.
<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/11/901&format=HTML&aged=1&language=ES&guiLanguage=en>
- _____. 2012a. European Advanced Biofuels Flight Path Initiative
http://ec.europa.eu/energy/renewables/biofuels/flight_path_en.htm
- _____. 2012b. Launch of the European Advanced Biofuels Flightpath.
http://ec.europa.eu/energy/renewables/biofuels/doc/20110622_biofuels_flight_path_launch.pdf
- _____. 2012c. 2 million tons per year: A performing biofuels supply chain for EU aviation. Technical Paper.
http://ec.europa.eu/energy/renewables/biofuels/doc/20110622_biofuels_flight_path_technical_paper.pdf
- CORPORAN Edwin, EDWARDS Tim, SHAFER Linda, DEWITT Matthew J., KLINGSHIRN Christopher, ZABARNICK Steven, WEST Zachary, STRIEBICH Richard, GRAHAM John, and Jim KLEIN. 2011. Chemical, Thermal Stability, Seal Swell, and Emissions Studies of Alternative Jet Fuels EnergyFuels,2011, 25 (3), pp 955–966. American Chemical Society;
<http://pubs.acs.org/journal/enfuem>
- DAGGETT, D, et al. 2006. Alternative fuels and their potential impact on aviation. NASA/TM—2006-214365, ICAS–2006–5.8.2;
[http://www.obsa.org/Lists/Documentacion/Attachments/41/Alternative Fuel Potencial Impact Aviation EN.pdf](http://www.obsa.org/Lists/Documentacion/Attachments/41/Alternative_Fuel_Potencial_Impact_Aviation_EN.pdf)
- DE LA RUBIA GASSOL María Rodríguez: Producción y Propiedades de Bioqueroseno a partir de Aceite De Coco, UCLM
<http://www.fedebiocombustibles.com/files/Produccion%20y%20propiedades%20de%20bioqueroseno%20a%20partir%20de%20aceite%20de%20coco.pdf>
- DEMIRBAS A. 2006. Oily products from mosses and algae via pyrolysis. Energy Sources Part A Recovery Utilization and Environmental Effects 28(10):933–40, 2006.

- DUBOIS, O. 2008. Cómo asegurar que el desarrollo del biocombustible beneficie a los pequeños agricultores y a las comunidades. FAO Unasylva Vol. 59-230, 2008/1; <ftp://ftp.fao.org/docrep/fao/011/i0440s/i0440s00.pdf>
- DUBOIS, O. y LOWORE, J. 2000. The journey towards collaborative forest management in Africa: lessons learned and some navigational aids: an overview. Londres, Reino Unido, IIMAD.
- EBTP – European Biofuels Technology Plattform, 2012. Biofuels for Air Travel. <http://www.biofuelstp.eu/air.html>
- EMBRAER. 2011. Boeing, Embraer e Fapesp assinam acordo para desenvolver Programa de Biocombustíveis no Brasil. <http://www.embraer.com/pt-BR/ImprensaEventos/Press-releases/noticias/Paginas/Boeing-Embraer-E-Fapesp-Assinam-Acordo-Para-Desenvolver-Programa-De-Biocombustiveis-No-Brasil.aspx>
- Encuentro de Ministros de Agricultura de las Américas 2011. 2011. “Sembrando innovación para cosechar prosperidad”. Declaración de Ministros de Agricultura, San José. Disponible en: http://www.iica.int/Esp/prensa/Documents/JIA2011Declaracion_esp.pdf
- EnovaMarkets. 2011/12. La Jatropha curcas ¿una alternativa real? (parte I y II). Cristóbal García Ruz 23.12.2011 y 25.01.2012. <http://www.enovamarkets.com/actualidad.php?id=372>
<http://www.enovamarkets.com/actualidad.php?id=448>
- _____. 2012. La demanda de biocombustible en aviación alcanzará los 100MT en 2030. Lydia Capitán Zamora, 26 de enero de 2012. <http://www.enovamarkets.com/actualidad.php?id=453>
- EEUU. 2007. Energy Independence and Security Act of 2007. http://frwebgate.access.gpo.gov/cgi-bin/getdoc.cgi?dbname=110_cong_bills&docid=f:h6enr.txt.pdf
- EQ2. 2010. Sustainable Flying: Biofuels as an Economic and Environmental Saviour for the Airline Industry <http://pt.scribd.com/doc/51978904/EQ2-Report-Aviation-biofuel>
- FALASCA Silvia y ULBERICH Ana. Sin año. La mostaza etíope (*Brassica carinata*) como cultivo energético en Argentina: para producir biodiesel o cultivo para biomasa? 2010 <http://www.biodiesel.com.ar/download/Brassica-carinata-en-Argentina.pdf>
- FAO - Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación. 2003. World agriculture: towards 2015/2030. An FAO perspective, editado por J. Bruinsma. Roma, FAO y Londres, Earthscan.
- _____. 2008. El Estado Mundial de la Agricultura y la Alimentación - Biocombustibles: perspectivas, riesgos y oportunidades. <ftp://ftp.fao.org/docrep/fao/011/i0100s/i0100s.pdf>
- GANDUGLIA, F. 2008. Capítulo IV - Diagnóstico y estrategias para el desarrollo de los biocombustibles en la Argentina. In. REGÚNAGA, M; BAEZ, G; GANDUGLIA, F; MASSOT, JM. Diagnóstico y estrategias para la mejora de la competitividad de la agricultura Argentina. 2008. Disponible en: http://www.iica.int/Esp/regiones/sur/argentina/Documentos%20de%20la%20Oficina/Estudio_Bio_IICA.pdf
- GANDUGLIA, F et al.; Equipo de Proyectos de Biocombustibles de ARPEL. 2009. Manual de biocombustibles. UY, ARPEL, IICA.
- GAZZONI, Decio Luiz. 2009. Biocombustibles y alimentos en América Latina y el Caribe / Decio Luiz Gazzoni – San José, C.R.: IICA, 2009. 118 p <http://www.iica.int/Esp/conocimiento/infoRecurso/Paginas/Publicaciones.aspx>
- GERMAIN LEFÈVRE A. y RAMÍREZ Miguel H. 2010. Primera Aproximación a las Oportunidades y Amenazas de los Biocombustibles en Centroamérica –El Salvador, Nicaragua, Honduras,

- Guatemala y Costa Rica- (San Salvador: FUNDE).
<http://www.repo.funde.org/6/1/BIOCOMBUSTIBLES.pdf>
- GEXSI, Global Market Study on Jatropha for WWF, 2008. http://www.jatropha-alliance.org/fileadmin/documents/GEXSI_Global-Jatropha-Study_FULL-REPORT.pdf
- Gobierno de España, Ministerio de Fomento Ministerio de Medio Ambiente y Rural y Marino. 2011. Diversificación energética frente al queroseno tradicional, Note de Prensa, 27.10.2011, <http://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/E5DCA2BD-AA37-4F1D-92AF-A6C0E17A9165/107017/11102703.pdf>
- GONZÁLEZ, Mónica. 2010. Proceso Fischer-Tropsch; en Química en la Guía 2000. <http://quimica.laguia2000.com/conceptos-basicos/proceso-fischer-tropsch>
- GOYAL, HB; SEAL, D. SAXENA, RC. 2008. Biofuels from thermochemical conversion of renewable resources: A review. Renewable and Sustainable Energy Reviews 12: 504–517.
- GRASSHOF, Peter, M. 2011. A Biotechnology-Genetics-Genomics Science Platform for Pongamia pinnata. University of Queensland. http://ussc.edu.au/s/media/docs/other/110303_Avalon_Gresshoff.pdf
- GreenAirOnline. 2012. ICAO launches Rio+20 sustainability initiative and joins with aviation industry in series of alternative fuel flights to Rio. <http://www.greenaironline.com/news.php?viewStory=1479>
- _____. 2012b. Honeywell enters Canadian flight programme to test a new biofeedstock and higher blends of its green jet fuel 04.05.2012. <http://www.greenaironline.com/news.php?viewStory=1517>
- HAZELL, P. y WOOD, S. 2008. Drivers of change in global agriculture. Philosophical Transactions of the Royal Society B, 363(1491): 495–515.
- HUBER, G. W.; IBORRA, S.; CORMA, A. 2008. Synthesis of Transportation Fuels from Biomass: Chemistry, Catalysts, and Engineering. Chemical Reviews, 106, 4044-4098.
- IATA (International Air Transport Association) 2011a. Working Together On Fuel - Biofuels Are an Industry Priority. IATA Press Release. No.: 56 Date: 15 November 2011. Disponible en: <http://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2011-11-15-01.aspx>
Versión española: Trabajando juntos en materia de combustible - Los biocombustibles son una prioridad para la industria aeronáutica; <http://www.iata.org/pressroom/pr/Documents/Spanish-PR-2011-11-15-01.pdf>
- _____. 2011b. Report on Alternative fuels. Effective December 2011. Edition 6th. Montreal — Geneva. <http://www.iata.org/ps/publications/Documents/IATA%202011%20Report%20on%20Alternative%20Fuels.pdf>
- _____. 2012. IATA Fact Sheet: Alternative Fuels; http://www.iata.org/pressroom/facts_figures/fact_sheets/Pages/alt-fuels.aspx
- ICAO - International Civil Aviation Organization. 2007. Environmental report.
- _____. 2010a. 37th Session of the ICAO Assembly. <http://www.icao.int/environmental-protection/Pages/Assembly.aspx>
- _____. 2010b. Environmental report – Aviation and Climate Change. http://www.icao.int/environmental-protection/Documents/Publications/ENV_Report_2010.pdf
- _____. 2011a. Guidance Material for the Development of States' Action Plans. http://www.icao.int/environmental-protection/Documents/GuidanceMaterial_DevelopmentActionPlans.pdf

- _____. 2011b. International Aviation and Climate Change - States' Action Plans. Jane Hupe, ICAO, Side Event (7 June 2011, Bonn, Germany). <http://www.icao.int/environmental-protection/Documents/Presentations/ICAO%20Secretariat%20-%20Opening.pdf>
- _____. 2012a. Action Plan on Emissions Reduction. <http://www.icao.int/environmental-protection/Pages/action-plan.aspx>
- _____. 2012b. Market-Based Measures <http://www.icao.int/environmental-protection/Pages/market-based-measures.aspx>
- _____. 2012c. Global Aviation and Our Sustainable Future – ICAO Briefing for RIO+20; http://www.icao.int/environmental-protection/Documents/RIO+20_booklet.pdf
- _____. 2012d. Launch of ICAO Aviation Day at Rio+20, 19 June 2011. <http://www.icao.int/environmental-protection/Pages/Rio+20.aspx>
- _____. 2012e. Flightpath to a Sustainable Future, ICAO's Rio+20 Global Initiative; http://www.icao.int/environmental-protection/Documents/RIO+20_roll-up.pdf
- IICA - Instituto Interamericano de Cooperación para la Agricultura. 2010a. Plan de mediano plazo 2010-2014: por una agricultura competitiva y sustentable para las Américas / IICA – San José, C.R.: IICA, 2010. http://www.iica.int/esp/dg/Documentos%20Institucionales/PMP_2010_2014_espanol.pdf
- _____. 2010b. América Latina y el Caribe. Mapeo político-institucional y análisis de la competencia entre producción de alimentos y bioenergía (en línea) – San José, C.R. Disponible en: <http://www.iica.int/Esp/organizacion/LTGC/agroenergia/Documentos%20Agroenergia%20y%20Biocombustibles/B1683.pdf>
- INFANTE, Arturo, TOBON, Santiago. 2010. Bioenergía para el Desarrollo Sostenible - Políticas Públicas sobre Biocombustibles y su relación con la seguridad alimentaria en Colombia. FAO, 2010.
- IPCC, Intergovernmental Panel on Climate Change 1999. J.E.Penner, D.H.Lister, D.J.Griggs, D.J.Dokken, M.McFarland (Eds.) Aviation and the Global Atmosphere. IPCC, Geneva. <http://www.ipcc.ch/ipccreports/sres/aviation/index.htm>
- _____. 2001a. Special Reports on Climate Change, Chapter 8. Air Transport Operations and Relation to Emissions http://www.grida.no/publications/other/ipcc_sr/?src=/climate/ipcc/aviation/125.htm
- _____. 2011b. IPCC Special Report on Renewable Energy Sources and Climate Change Mitigation. Prepared by Working Group III of the Intergovernmental Panel on Climate Change. Cambridge University Press, Cambridge, United Kingdom and New York, NY, USA, 1075 pp. <http://srren.ipcc-wg3.de/report>
- JATRO BioJet Fuel. Sin año. CJO Price Corridor. http://www.jatroufuels.com/files/cjo_price_corridor_2.png
- KALTSCHMITT, M. 2012. Bioenergie - Interview mit Prof. Dr.-Ing. Martin Kaltschmitt. <http://www.etagreen.com/archive/203093/Bioenergie-Interview-mit-Prof.-Dr.-Ing.-Martin-Kaltschmitt.html>
- LOBO, Prem, HAGEN Donald E., WHITEFIELD Philip D. 2011 Comparison of PM Emissions from a Commercial Jet Engine Burning Conventional, Biomass, and Fischer–Tropsch Fuels. Environ. Sci. Technol., 2011, 45 (24), pp 10744–10749 American Chemical Society.
- LOPEZ BÁEZ. Walter (INIFAP); GARCÍA ÁNGEL, María Cristina (UNACH). 2011. Estado de Chiapas. Distritos de desarrollo rural sustentable: IV Frailesca, IX Istmo-Costa, VI Selva-Palenque. En: IICA, INCA, Red para la Gestión Territorial del Desarrollo Rural. Seguimiento a la Estrategia de Desarrollo Territorial y Estudios Específicos / México.

http://iica.int/Esp/regiones/norte/mexico/Publicaciones%20de%20la%20Oficina/Seguimiento_E.D.T.E.E_RedGTD.pdf

- MACHADO, Christina, M.M. 2010. Situación de los Biocombustibles de 2da y 3era Generación en América Latina y Caribe. OLADE e IICA.
- MASBI, 2012. Aviation and Clean Technology Leaders Launch Midwest Aviation Sustainable Biofuels Initiatives; <http://www.masbi.org/newsroom/press-releases>
- MASDAR INSTITUTE, 2010. Boeing, Honeywell's UOP, Masdar Institute and Industry Team Launch Study of Jet Fuel Made from Saltwater Plants
<http://www.masdar.ac.ae/inc/7/details.php?type=news&id=34>
The Masdar Institute, Boeing, Etihad Airways and Honeywell to establish the UAE's First Sustainable Bioenergy Research Project.
<http://www.masdar.ac.ae/inc/7/details.php?type=news&id=45>
- McVAY, K.A. y P.F. LAMB. 2008. Camelina Production in Montana. Montana State University.
<http://msuextension.org/publications/AgandNaturalResources/MT200701AG.pdf>
- Meeting of G20 Agriculture Ministers. 2011. Action plan on food price volatility and agriculture (submitted to Leaders at G20 Summit in November 2011). Ministerial Declaration. Paris, France. June 22 and 23. Disponible en:
http://www.fao.org/docs/eims/upload//295199/G20_Ministerial_Declaration.pdf
- Mesa redonda: El papel de los diferentes sectores en la promoción y el fomento de la producción de biodiesel / bioqueroseno a partir de jatropha curcas. 01 de diciembre de 2011. EMBRAPA Cerrados, Brasilia, Brasil.
http://www.procitopicos.org.br/portal/newbb/viewtopic.php?topic_id=109&forum=5&post_id=109#forumpost109
- MFC – Mali Folk Center <http://www.malifolkecenter.org/>
- MIT – Massachusetts Institute of Tecnology. 2010. Biofuels from Saltwater Crops A research project will make jet fuel without wasting fresh water or farmland. MIT Technology Review, 05.02.2010.
<http://www.technologyreview.com/news/417390/biofuels-from-saltwater-crops/>
- OBSA Observatorio de la Sostibilidad en la Aviación. 2009. Combustibles Alternativos para Aviación –en detalle. OBSA
http://www.obsa.org/Lists/Documentacion/Attachments/260/Combustibles_alternativos_aviacion_ES.pdf
- _____. 2012. En detalle... Combustibles alternativos – Criterios.
http://www.obsa.org/PaginasOBSA/Navegacion/EnDetalle-CombustiblesAlternativos_Criterios.aspx
- ONU-Energía. 2007. Bioenergía sostenible: un marco para la toma de decisiones".
http://www.eclac.cl/publicaciones/xml/5/29835/UNEnergybioenergia_espanol.pdf
- PNUMA, 2012. Global Trends in Renewable Energy Investment 2012. Elaborado pelo Frankfurt School of Finance and Management gGmbH, UNEP Collaborating Center for Climate & Sustainable Energy Finance, basado en datos Bloomberg New Energy Finance. <http://fs-unep-centre.org/publications/global-trends-renewable-energy-investment-2012>
- PUTNAM, D.H., BUDIN J.T., FIELD L.A., y BREENE W.M.. 1993. Camelina: A promising low-input oilseed. p. 314-322. In: J. Janick and J.E. Simon (eds.), New crops. Wiley, New York.
<http://www.hort.purdue.edu/newcrop/proceedings1993/v2-314.html>
- Queensland Sustainable Jet Fuel Initiative. 2011.
http://ussc.edu.au/s/media/docs/other/110302_Avalon_McCarthy.pdf

- REAP, J et al. 2008: A survey of unresolved problems in LCA (2008). International Journal of Life Cycle Assessment. 13:374-388, Springer Verlag.
<http://link.springer.com/article/10.1007%2Fs11367-008-0008-x#page-2>
<http://link.springer.com/article/10.1007%2Fs11367-008-0009-9?LI=true#page-1>
- REDES – Amigos de la Tierra Uruguay: El financiamiento climático en América Latina y el Caribe - Informe Preliminar, Marzo 2012; http://www.redes.org.uy/wp-content/uploads/2012/03/Financiamiento_Climatico_en_America_Latina.pdf
- Reporter Brasil. 2009. El Brasil de los Agrocombustibles - Impactos de los cultivos sobre la tierra, el medio ambiente y la sociedad: Palmáceas, Algodón, Maíz y Jatropha.
http://www.reporterbrasil.org.br/documentos/o_brasil_dos_agrocombustiveis_v2_espanhol.pdf
- REY, Javier Fernández Energía de la biomasa: tipos de biomasa y su aprovechamiento energético Centro de Inmunología Molecular, Habana, Cuba.
<http://www.monografias.com/trabajos66/biomasa-eficiencia-energetica/biomasa-eficiencia-energetica.shtml>
- RÍOS GALVÁN, Alejandro. 2010. Desarrollo para los biocombustibles para aviación en México. Bioturbosina. Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT). Gobierno Federal de México. En: V Seminario Latinoamericano y del Caribe de Biocombustibles
http://www.olade.org/biocombustibles/Documents/Ponencias%20Chile/Sesion%204_A%20Rios_Mexico.pdf
- RODRÍGUEZ de la RUBIA GASSOL, María. 2010. Producción y Propiedades de Bioqueroseno a partir de Aceite de Coco. Proyecto de Fin de Máster N° 10/03, Universidad de Castilla-la Mancha.
- RSB - Roundtable on Sustainable Biofuels (Mesa Redonda sobre Biocombustibles Sostenibles). 2009a. Doce Principios y Criterios forman el núcleo de la Norma RSB.
<http://rsb.epfl.ch/files/content/sites/rsb2/files/Biofuels/Documents%20and%20Resources/10-04-13%20Flyer%20RSB%20ES.pdf>
- _____. 2009b. Principios y Criterios RSB para la producción sostenible de biocombustible.
<http://rsb.epfl.ch/files/content/sites/rsb2/files/Biofuels/Version%20One/Version%201.0/Spanish/10-04-08%20RSB%20PCs%20Versi%C3%B3n%201%20-%20Espa%C3%B1ol.pdf>
- SÁNCHEZ, L Andrés. y MARTÍNEZ, J Andrés. 2012. Hidrocarburos a partir de la biomasa: hidrobiodiésel y bioqueroseno. Ingeniería Química No 504, p. 58-67.
http://www.ingenieriaquimica.es/c/document_library/get_file?p_l_id=3145036&folderId=3312224&name=DLFE-14923.pdf
- SANTOS Ribeiro de Jesus, Joselene. 2008. Biodiesel de Babaçu: Avaliação Térmica, Oxidativa e Misturas Binárias. Tese de Doutorado Universidade Federal da Paraíba.
http://www.quimica.ufpb.br/posgrad/teses/Tese_Joselene_Ribeiro_Jesus.pdf
- SAYNOR Bob, BAUEN Ausilio. LEACH Matthew. 2003. The Potential for Renewable Energy Sources in Aviation; Imperial College London, 2003.
<http://www3.imperial.ac.uk/pls/portallive/docs/1/7294712.PDF>
- SCHEJTMAN, A. y BERDEGUÉR, J. (2003) Desarrollo Territorial Rural. Washington, DC.: Fondo Internacional de Desarrollo Agrícola, BID, Departamento de Desarrollo Sustentable: 54.
<http://www.ieham.org/html/docs/Desarrollo%20territorial%20rural.pdf>
- SCHIPPL, J.; DIECKHOFF, Chr.; FLEISCHER, T. 2007. Alternative Technology Options for Road and Air Transport. Bruselas: Parlamento Europeo 2007 (IP/A/STOA/SC/2005-179).
http://www.itas.kit.edu/downloads/etag_scu07a.pdf

- SEPÚLVEDA S., Sergio. 2007. Potencial de la agricultura y los territorios rurales para producir bioenergía. Serie Cuaderno Técnico de Desarrollo Rural No. 37. Instituto Interamericano de Cooperación para la Agricultura. San José, Costa Rica. Disponible en: http://www.iica.int/esp/regiones/sur/argentina/varios/ct_37.pdf
- SIAMAZONIA - Sistema de Información de la Diversidad Biológica y Ambiental de la Amazonia Peruana. Sin año. Frutales y Hortalizas Promisorios de la Amazonia. <http://www.siamazonia.org.pe/archivos/publicaciones/amazonia/libros/44/textoa.htm>
- SHONNARD David R., WILLIAMS Larry, KALNES Tom N. 2010. Camelina-derived jet fuel and diesel: Sustainable advanced biofuels. Environmental Progress & Sustainable Energy, Volume 29, Issue 3, pages 382–392. <http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1002/ep.10461/abstract>
- STRATTON Russell W., WOLFE Philip J., HILEMAN James I. 2011. Impact of Aviation Non-CO2 Combustion Effects on the Environmental Feasibility of Alternative Jet Fuels. Environ. Sci. Technol., 2011, 45 (24), pp 10736–10743, American Chemical Society.
- SustainableOil, 2009. Life Cycle Analysis of Camelina-based Renewable Jet Fuel shows 84% CO2 Emissions Reduction compared to Petroleum Fuel. 27.04.2009. <http://www.susoiils.com/dynamic-content/csArticles/articles/000000/000046.htm>
- The 5th Aviation & Environment Summit 2010. 2010. <http://www.enviro.aero/blog/2010/09/the-5th-aviation-environment-s.html>
- T News. 2011. Air France realiza hoy el vuelo más económico en Co2; www.tnews.com.pe, 13.10.2011 <http://www.tnews.com.pe/noticias/iquitos-tendra-vuelos-internacionales.htm>
- Tribunal de Justicia de la Unión Europea. 2011. La aplicación del régimen de comercio de derechos de emisión a la aviación no viola los principios del Derecho consuetudinario internacional controvertido ni infringe el Acuerdo de “Cielos Abiertos”. Comunicado de Prensa N° 139/11. Luxemburgo, 21 de diciembre de 2011. Sentencia en el asunto C-366/10. Disponible en: http://www.obsa.org/Lists/Noticias/Attachments/4389/Sentencia_regimen_comercio_emisiones_ES.pdf
- UFOP Information on Paradigm Shift in Biofuel Policies: From volume quotas to a greenhouse gas avoidance quota and the effects on biofuels.
- VAN DAM, J., JUNGINGER, M., FAAIJ, A., JÜRGENS, I., BEST, G. y FRITSCHÉ, U. 2006. Overview of recent developments in sustainable biomass certification. Documento escrito en el marco del Biofuel Task 40 de la Agencia Internacional de Energía.
- VEGA, Orlando y MACEDO, Jamil. Impulsan el cultivo de jatropha como “una de las mejores alternativas” para generar biodiesel en las Américas. http://www.iica.int/Esp/prensa/Lists/Comunicados%20Prensa%202009/Attachments/141/videocoferencia_jatropha.pdf
- WAGUTU A.W., CHHABRA S.C., THORUWA, C.L., THORUWA T.F. and MAHUNNAH R.L.A.. 2009 Indigenous Oil Crops As A Source For Production Of Biodiesel In Kenya. Bull. Chem. Soc. Ethiop. 2009, 23(3), 359-370. <http://www.ajol.info/index.php/bcse/article/viewFile/47660/34037>
- Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH. 2006. Entwicklung einer Gesamtstrategie zur Einführung alternativer Kraftstoffe, insbesondere regenerativ erzeugten Wasserstoffs. Wuppertal, 2006. http://elib.dlr.de/69908/1/Alternative-Kraftstoffe_Endbericht.pdf
- ZAMARRIPA Colmenero, Alfredo. 2011. Programa Nacional de Investigación e Innovación en Bioenergía del Instituto Nacional de Investigaciones Forestales, Agrícolas y Pecuarias (INIFAP) – México. Diversidad genética y potencial agroenergético de *Jatropha curcas* L. en México para la producción de biocombustibles. En: Primer Seminario Internacional *Jatropha* Colombia y

Primer Taller Internacional Asincronía floral – Jatropha. Villavicencio, Colombia. 19 al 21 de octubre de 2011.

ZELT, Thilo. 2011. Bio Aviation Fuel Feedstock Supply – Challenges, Strategies and Recent Developments. In: International Civil Aviation Organization (ICAO) Aviation and Sustainable Alternative Fuels Workshop. Montreal, October 19, 2011.
http://legacy.icao.int/sustaf/Docs/19_ThiloZelt.pdf