



## NOTA DE ESTUDIO

### TERCERA CONFERENCIA SOBRE LA AVIACIÓN Y LOS COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS (CAAF/3)

Dubái, Emiratos Árabes Unidos, 20 - 24 de noviembre de 2023

- Cuestión 2:** Políticas de acompañamiento para promover el desarrollo y uso de energía más limpia en la aviación
- Cuestión 3:** Asistencia y creación de capacidad para una energía más limpia
- Cuestión 4:** Financiación de energía más limpia
- Cuestión 5:** Examen de la Visión de la OACI sobre SAF para 2050, incluidos los LCAF y otras energías más limpias para la aviación, a fin de definir un marco mundial

#### OPINIONES DE LOS MIEMBROS DE LA COALICIÓN INTERNACIONAL PARA LA ACCIÓN CLIMÁTICA DE LA AVIACIÓN INTERNACIONAL (IACAC) SOBRE UN MARCO MUNDIAL PARA SAF, LCAF Y OTRAS ENERGÍAS MÁS LIMPIAS PARA LA AVIACIÓN

(Nota presentada por Alemania, Austria, Canadá, Chequia, Estados Unidos, Francia, Finlandia, Grecia, Italia, Japón, Kenya, Noruega, Países Bajos, Reino Unido, República Dominicana, Suecia, Suiza, Trinidad y Tabago y la Unión Europea)

#### RESUMEN

En esta nota se aboga por el acuerdo sobre una visión mundial cuantificada ambiciosa para el desarrollo y uso de combustibles de aviación sostenibles (SAF), combustibles de aviación con menos contenido de carbono (LCAF) y otras fuentes de energía más limpias para la aviación, que sea coherente con el objetivo ambicioso mundial a largo plazo (LTAG) de la OACI de cero emisiones netas de carbono para 2050. Con esta nota, los miembros de la Coalición Internacional para la Ambición Climática de la Aviación Internacional (IACAC) desean poner de relieve y apoyar el compromiso del sector de la aviación para el crecimiento sostenible, la protección del medioambiente, la creación de capacidad y el apoyo a los Estados más vulnerables al cambio climático.

Las medidas propuestas a la Conferencia figuran en la sección 3.

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 La Coalición Internacional para la Ambición Climática de la Aviación Internacional (IACAC o la Coalición) se lanzó el 10 de noviembre de 2021 en la cumbre sobre el cambio climático de la

COP26, en Glasgow. La Coalición es un grupo abierto que acoge a todo Estado miembro de la OACI u organización observadora que apoye sus objetivos y compromisos<sup>1</sup>. Los miembros de la Coalición se han comprometido a hacer avanzar medidas ambiciosas para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación a un ritmo acorde con los esfuerzos para limitar el aumento de la temperatura media mundial a 1,5 °C. En el 41º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, los miembros de la Coalición recomendaron firmemente un objetivo ambicioso mundial a largo plazo (LTAG) para la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional; garantizar la máxima efectividad del Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA), promover el desarrollo y uso de combustibles de aviación sostenibles (SAF); y promover y adoptar nuevas tecnologías de aeronaves, así como operaciones más favorables para el medioambiente.

1.2 Los miembros de la Coalición siguieron de cerca y participaron en los debates abiertos en la consulta previa a la CAAF/3 sobre resultados, que tuvo lugar en la OACI los días 25 y 26 de septiembre de 2023. Los miembros de la Coalición aplauden el trabajo realizado por el Comité de Clima y Medioambiente (CEC) para preparar el proyecto de marco mundial de la OACI para SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación contenido en el documento titulado “Posibles resultados de la CAAF/3 para su examen en el evento de consulta previa a la conferencia”. Si bien queda trabajo por hacer para perfeccionar sus elementos constitutivos, los miembros de la Coalición toman nota del tono entusiasta y positivo de las intervenciones de los Estados durante la consulta, en extenso apoyo de la creación de un marco mundial que incluya una visión cuantificada. Los miembros de la Coalición acogieron con satisfacción el trabajo iniciado por la Secretaría de la OACI sobre una iniciativa *Finvest* para facilitar el acceso a la financiación requerida para lograr un resultado ambicioso.

1.3 Es necesario conciliar el transporte aéreo con el medioambiente y mantener la importancia de la aviación como actividad económica esencial para los intercambios comerciales y las relaciones en la comunidad internacional. Por lo tanto, en esta tercera Conferencia de la OACI sobre la Aviación y los Combustibles Alternativos (CAAF/3), la Coalición sigue abogando por una visión ambiciosa para que la aviación impulse la capacidad de crecimiento sostenible de nuestro sector y así, hacer nuestra parte para la protección del medioambiente, incluyendo a los Estados más vulnerables a los efectos del calentamiento global. Los miembros de la Coalición subrayan la importancia de transmitir una visión ambiciosa cuantificada en el marco mundial como un resultado de la CAAF/3. Esto se considerará como un importante catalizador de medidas concretas para descarbonizar el sector de la aviación y, para ese fin, estamos comprometidos con la iniciativa de la OACI *Ningún país se queda atrás* y seguiremos contribuyendo a las iniciativas de creación de capacidad y de formación, y facilitando el acceso a la financiación.

## 2. OPINIONES DE LOS MIEMBROS DE LA IACAC SOBRE EL MARCO MUNDIAL DE LA CAAF/3

2.1 En el contexto del marco mundial, los miembros de la Coalición apoyan una visión mundial cuantificada para SAF y otras energías más limpias para la aviación, que sea coherente con el LTAG de la OACI para la aviación internacional de cero emisiones netas de carbono para 2050. Este elemento del marco mundial dará a la industria, a los inversionistas y al público, la muy necesaria certeza de que la comunidad de la aviación está comprometida con una descarbonización ambiciosa y la cuantificación de la necesidad de fuentes de energía más limpias. Esta visión mundial cuantificada para los SAF y las energías más limpias para la aviación debería:

---

<sup>1</sup>Declaración de la Coalición Internacional para la Ambición Climática de la Aviación <https://www.gov.uk/government/publications/declaration-international-aviation-climate-ambition-coalition/declaration-international-aviation-climate-ambition-coalition>

2.1.1 Ser una ambición mundial única, acorde con el LTAG de cero emisiones netas de carbono para 2050, que sea colectiva, ambiciosa y no atribuya objetivos concretos a Estados individuales. Por consiguiente, cualquier visión cuantificada de una energía más limpia para la aviación también sería colectiva, ambiciosa y no impondría obligaciones a ningún Estado o región individual. No debería interpretarse como un mandato o una expectativa de mandatos nacionales a menos que los Estados elijan individualmente ese camino. Una visión cuantificada tampoco es un compromiso adicional al del LTAG. Más bien, simplemente aclararía la contribución que los SAF y las energías más limpias para la aviación tienen que hacer al LTAG, según el estudio de factibilidad del LTAG. Sólo si el 42º período de sesiones de la Asamblea lo aprueba, el marco mundial se incorporaría en una resolución;

2.1.2 Ser ambiciosa dentro de los límites de las hipótesis presentadas en el *Informe de factibilidad de un LTAG de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación civil internacional* (Informe LTAG), basándose en el hecho de que los SAF y otras energías más limpias para la aviación desempeñarán un papel muy importante para el logro de los objetivos de descarbonización previstos. El Informe LTAG se basó en las conclusiones técnicas más recientes gracias a las más de 280 personas expertas participantes, que representaban una variedad de conocimientos especializados y una representación geográfica equilibrada. En el Informe LTAG se describen tres hipótesis integradas sobre el potencial de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> del sector de la aviación, que difieren en términos de madurez, factibilidad y ambición. Los miembros de la Coalición recomiendan un objetivo ambicioso para 2050 de la hipótesis integrada 3 en la que quedará la menor cantidad de emisiones residuales que tengan que reducirse con otras medidas diferentes a las consideradas en el estudio;

2.1.3 Usar mediciones sólidas o una serie de medidas de referencia que incentiven más las vías de combustibles que tengan el mayor potencial de reducción de emisiones, incluyendo de esta manera a todos los combustibles que puedan contribuir a los objetivos de reducción de emisiones. Durante las deliberaciones previas a la CAAF/3 los miembros de la Coalición tomaron nota del apoyo a las medidas 6 (% de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> a partir del uso de energía más limpia) y 7 (masa media de intensidad de carbono del combustible en gCO<sub>2</sub>e/MJ) dado que permiten que todas las vías que cumplan los criterios de sostenibilidad de la OACI contribuyan a la realización de la visión en proporción a la intensidad de sus emisiones; y

2.1.4 Establecer una trayectoria factible con hitos hacia una visión de 2050 que contribuya a un avance significativo a corto y mediano plazo bajo la premisa de que el SAF es compatible con las aeronaves actualmente en servicio.

2.2 Los miembros de la Coalición apoyan un marco mundial que establezca las políticas, medidas y mecanismos de apoyo que la OACI y sus Estados miembros deberían implementar para facilitar el incremento de los SAF en el mundo. Éstos deberían:

2.2.1 Reforzar y ser coherentes con la visión de la OACI para SAF y su nivel de ambición;

2.2.2 Apoyar a los Estados en todas las regiones para aumentar el desarrollo, producción y uso de SAF, reconociendo que los Estados tomarán distintas vías y tendrán prioridades diferentes;

2.2.3 Facilitar la participación y actividades, como el programa ACT-SAF dirigido por la OACI, del mayor número posible de Estados para que la producción y uso de SAF no se concentre en unos cuantos Estados. 2.2.2 y 2.2.3 serán posibles con el apoyo técnico y la creación de capacidad de Estados y organizaciones, incluyendo los que ya están ofreciendo los miembros de la Coalición, como se resume en la nota CAAF/3-IP/10;

2.2.4 Aprovechar los marcos y estructuras existentes cuando sea necesario, entre ellos el marco de sostenibilidad del CORSIA, evitando así la duplicación y la adición de complejidad innecesaria en el

desarrollo y la ejecución. Por ejemplo, deberían evaluarse metodologías de vigilancia y notificación acordes con las utilizadas en el CORSIA, para seguir el avance hacia la visión cuantificada. Paralelamente, podrían estudiarse y evaluarse más diversos conceptos de cadena de custodia, incluido el llamado “compra y crédito” (*book and claim*);

2.2.5 Dejar abiertas las opciones para considerar otras medidas futuras, de ser necesario; y

2.2.6 Incluir disposiciones para la financiación proveniente de todas las fuentes, el apoyo a la implementación y la creación de capacidad conforme a la cláusula 18 de la resolución A41-21 de la Asamblea. Los miembros de la Coalición observan que el trabajo de la OACI sobre financiación va más allá del proceso de la CAAF/3, y continuará después del 42º período de sesiones de la Asamblea en 2025. Los miembros de la Coalición contribuirán a este trabajo y apoyarán el trabajo de la OACI para facilitar el acceso a suficiente financiación, dentro de los límites de las competencias y las capacidades de la Organización. La financiación fluirá cuando se establezca una dirección de políticas claras, y es prematuro esperar encontrar toda la financiación necesaria antes de que se comunique una visión cuantificada.

2.3 La Coalición está centrada en los SAF porque son la opción de combustible con mayor potencial de descarbonización a largo plazo en la aviación, pero reconoce otras vías y tipos de combustible que cumplen los requisitos de sostenibilidad ambiental, social y económica acordados por conducto de la OACI.

### 3. MEDIDAS PROPUESTAS A LA CAAF/3

3.1 Se invita a la CAAF/3 a:

- a) acordar una visión mundial cuantificada ambiciosa para SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación, que sea coherente con el LTAG de la OACI para la aviación internacional de cero emisiones netas de carbono para 2050 y se base en la iniciativa *Ningún país se queda atrás*, teniendo en cuenta las opiniones manifestadas en la sección 2 de esta nota;
- b) convenir en un marco normativo para respaldar la visión cuantificada, que ayude a los Estados de todas las regiones a aumentar los SAF y se base en las estructuras y marcos existentes de la OACI, incluido el marco del CORSIA para la sostenibilidad, a fin de evitar la duplicación y la complejidad innecesaria;
- c) alentar a los Estados miembros, a la OACI y a las partes interesadas a que continúen con su apoyo a los Estados en el marco del ACT-SAF y sigan proporcionando fondos voluntarios para la creación de capacidad, siguiendo el ejemplo de los miembros de la Coalición tal como se indica en la nota CAAF/3-IP/10; y
- d) acordar que la OACI siga trabajando en los elementos de financiación para el LTAG, en particular en la iniciativa Finvest, en cumplimiento de la cláusula 18 de la resolución A41-21 del 41º período de sesiones de la Asamblea.