



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 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

METODOLOGÍA DE ANÁLISIS PARA DISEÑAR EL PROCESO DE UN MARCO MUNDIAL COLECTIVO Y PRECISO PARA EL DESARROLLO, PRODUCCIÓN Y USO DE SAF, LCAF Y OTRAS TECNOLOGÍAS MÁS LIMPIAS

(Nota presentada por Qatar)

RESUMEN

En esta nota se propone una metodología de análisis del marco mundial de la OACI para energías de aviación más limpias más allá de la CAAF/3 que pueda perfeccionar las iniciativas de ejecución a fin de alcanzar los objetivos previstos de manera oportuna.

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

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Durante el evento previo a la CAAF/3, que tuvo lugar en Montreal, Canadá, los días 25 y 26 de septiembre de 2023, se realizaron consultas entre los Estados a fin de determinar posibles resultados de la CAAF/3. Estamos todos ante una encrucijada vital, después de demostrarse inequívocamente que los combustibles de aviación sostenibles (SAF), los combustibles de aviación con menos emisiones de carbono (LCAF) y otras energías más limpias para la aviación aportarán la mayor contribución a la reducción de las emisiones de CO₂ de la aviación para 2050. Al mismo tiempo, ahora se reconoce ampliamente que los actuales niveles de producción de todos esos combustibles siguen siendo extremadamente bajos, ya que sólo representan el 0,2% del todo el combustible que consume el sector de la aviación.

1.2 Antes del evento de consulta sobre resultados previo a la CAAF/3 la OACI preparó un proyecto de estructura y de ideas que servirán de base para el futuro marco mundial de la OACI. Los Estados y organizaciones considerarán el proyecto de marco mundial y expondrán sus opiniones en la CAAF/3. El proyecto se basa en los siguientes cuatro elementos constitutivos que serán la base de las deliberaciones en la CAAF/3:

Elemento constitutivo 1: Políticas y planificación;

Elemento constitutivo 2: Marco reglamentario;

Elemento constitutivo 3: Apoyo a la implementación; y

Elemento constitutivo 4: Financiación.

1.3 La vinculación de las iniciativas del elemento constitutivo 1 con los otros elementos constitutivos 2, 3 y 4 debe reforzar los resultados esperados como lo exige una ambición mundial colectiva de adaptación global a los niveles y escalas previstos. Además, el elemento constitutivo 1 debería abordar en particular todo el espectro de retos para el aumento global del uso de todos los combustibles más limpios que se están considerando.

1.4 Deben establecerse eventos sobre elementos individuales, e hitos y fechas para alcanzarlos, como componentes contribuyentes al resultado final del marco mundial para energías de aviación más limpias. En este sentido, nuestras experiencias colectivas con el LTAG en el desarrollo de un proceso metodológico para asignar y evaluar los elementos contribuyentes de tecnología, operaciones y combustibles para alcanzar un objetivo mundial colectivo final, previsto en el informe del LTAG-TG, puede inspirarnos para aplicar un enfoque similar para los cuatro elementos constitutivos.

2. ANÁLISIS

2.1 En el elemento constitutivo 1 se está formulando una ambición mundial colectiva para generalizar el uso de SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación. Esto debe basarse en un marco mundial que esencialmente tiene que cuantificarse con una metodología para tener en cuenta todos los resultados de los elementos constitutivos 2, 3 y 4.

2.2 En su informe, el LTAG-TG consideró metodologías separadas para evaluar individualmente las hipótesis sectoriales de tecnologías, combustibles y operaciones, y se propuso una hipótesis integrada para prever con precisión el LTAG sobre la base de parámetros de calendario, madurez, factibilidad y ambición. Dado que, como se ha mencionado, la cuantificación de una ambición mundial ya se ha percibido como un reto, un enfoque similar al del LTAG podría ser una forma productiva de proceder.

2.3 La formulación de todos los principios y elementos de esta metodología requiere trabajo y evaluación exhaustivos antes lanzar el marco mundial para energías de aviación más limpias. Sin embargo, además de proporcionar un apoyo sólido del marco, esto tiene la gran ventaja de evitar inconvenientes o fallas que puedan surgir en el camino.

2.4 La meta cuantificada final, respaldada por su metodología establecida con suficiente antelación, ayudará principalmente a acceder a los medios necesarios de ejecución de manera uniforme en todos los componentes. Esto es importante para transmitir al mercado una señal plausible, clara y positiva en donde más se necesita.

2.5 El hecho de que aún después de la CAAF/2 un número muy limitado de Estados haya aportado ejemplos de estudios de casos de éxito en la implantación de políticas sobre SAF y energías más limpias para la aviación, y resultados y posibles lecciones, es un indicador de la necesidad de este tipo de metodología sólida.

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

3.1 Se invita a la CAAF/3 a:

- a) considerar la necesidad de estudiar y adoptar las lecciones extraídas del trabajo que se realizó durante el proceso del LTAG-TG, para adelantar nuestro ambicioso trabajo colaborativo sobre este tema más allá de 2023; y
- b) adoptar un proceso metodológico similar al que se adoptó para el LTAG para supervisar y evaluar la ejecución y el progreso de sus pilares, es decir, tecnologías, combustibles y operaciones, y supervisar y evaluar el calendario, la madurez, la factibilidad y la ambición (es decir, marco reglamentario, apoyo a la implementación y financiación) de los elementos constitutivos 2, 3 y 4 en paralelo para incorporarlos en el proceso de diseño de un marco mundial colectivo para el desarrollo, producción y uso de SAF, LCAF y otras tecnologías más limpias.

— FIN —