



HLM-LTAG-IP/12
28/06/22
En español únicamente

REUNIÓN DE ALTO NIVEL SOBRE LA FACTIBILIDAD DE UN OBJETIVO AMBICIOSO A LARGO PLAZO PARA LA REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE CO₂ DE LA AVIACIÓN INTERNACIONAL (HLM-LTAG)

Montreal, 19 al 22 de julio de 2022

Cuestión 1: Escenarios de reducción de emisiones de CO₂ y opciones para un objetivo mundial a largo plazo para la aviación internacional

Cuestión 2: Medios de implementación de una meta mundial a la que se aspira a largo plazo para la aviación internacional

NECESIDAD DE IMPULSAR UN ESQUEMA NORMATIVO INTEGRAL PARA EL DESARROLLO DE LOS COMBUSTIBLES SOSTENIBLES DE AVIACIÓN

(Presentada por el Estado de Guatemala apoyada por Argentina, Bolivia, Chile, Cuba, El Salvador, Panamá, Paraguay, República Dominicana, Uruguay¹ y la IATA²)

RESUMEN EJECUTIVO

La protección al medio ambiente constituye uno de los objetivos estratégicos de la OACI, el cual se promueve mediante diferentes medidas encaminadas a la reducción de emisiones de CO₂ del sector aéreo internacional, en armonía con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas.

En este sentido, merece la pena recordar que, desde el 38º periodo de sesiones, se respaldó el uso de combustibles alternativos en la aviación, en particular el uso de combustibles alternativos de sustitución directa, como medio importante para reducir las emisiones del sector aéreo internacional, por medio de la resolución A38-18 “Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio Climático”. Es importante resaltar que, este elemento se manifiesta de nuevo en el apartado 2.1 del reciente informe de factibilidad de (LTAG) de la reducción de emisiones de CO₂ de la Aviación civil internacional, publicado en marzo de 2022.

De igual manera, es importante recordar, que en la Conferencia sobre la Aviación y los Combustibles Alternativos de 2009 (CAAF/09), se estableció un Marco Mundial para los Combustibles Alternativos de la Aviación (GFAAF) de la OACI. Lo anterior basados en

¹ Estados miembros de la CLAC

² Siglas en inglés de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional

el progreso alcanzado en demostrar la viabilidad tecnológica de los combustibles alternativos sostenibles de sustitución directa para la aviación, enfatizando que dichos combustibles requerirán que se introduzcan políticas e incentivos apropiados.

Asimismo, la segunda Conferencia sobre la Aviación y los Combustibles Alternativos (CAAF/2) celebrada en octubre de 2017, formuló recomendaciones y aprobó una declaración, que incluye la visión de la OACI sobre los combustibles de aviación sostenibles, como instrumento vivo que permita una importante proporción de utilización de SAF para 2050.

Lo anterior, con el objeto de crear una perspectiva de mercado a largo plazo, reconociendo la necesidad que dichos combustibles se desarrollen e implementen de una manera técnica, segura, económicamente viable y aceptable desde una perspectiva social y ambiental. Asimismo, reconociendo la necesidad de perfeccionar la armonización y el desarrollo de estímulos que impliquen una motivación adicional para la investigación y aplicación por parte de los grupos de interés asociados a la aviación civil internacional frente a la implementación del SAF.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Desde 2009, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) ha motivado a los Estados miembros y el sector de la aviación a fomentar y armonizar iniciativas que promuevan la producción de SAF para la aviación. En su 38° período de sesiones, la Asamblea de la OACI, por medio de su Resolución A38-18, tomó nota que los SAF requieren que se introduzcan políticas e incentivos apropiados por parte de los Estados, a fin de crear una perspectiva de mercado a largo plazo.

1.2 En la mencionada Resolución, OACI solicita a los Estados miembro aplicar un enfoque coordinado con sus autoridades nacionales para fomentar dichas políticas. Diversos Estados miembros, por medio de sus respectivas autoridades, han elaborado o están elaborando distintos instrumentos de apoyo a la implementación y el uso de los SAF.

1.3 La expectativa es que las autoridades aeronáuticas formulen nuevos marcos reglamentarios y requisitos en todo el mundo con objetivos similares. Al no tener enfoques armonizados, se corre el riesgo de contar con reglamentaciones y requisitos distintos, que podrían incidir en tener cargas económicas y administrativas que pueden afectar la competitividad del sector aéreo.

1.4 Adicionalmente, es necesario tener en cuenta que la primera Conferencia sobre la Aviación y los Combustibles Alternativos (CAAF/1) estableció un marco mundial para los combustibles alternativos de la aviación (GFAAF) de la OACI mediante el cual se ha registrado el progreso, incluidos seis métodos de certificación de los SAF hasta la fecha y más aeropuertos que regularmente distribuyen dichos combustibles.

1.5 Asimismo, la segunda Conferencia sobre la Aviación y los Combustibles Alternativos (CAAF/2) celebrada en octubre de 2017 formuló recomendaciones y aprobó una declaración que incluye la visión de la OACI sobre los SAF para 2050. Por ello resulta necesario establecer las diferentes etapas de aplicación, implementación y su marco normativo.

2. ANÁLISIS

2.1 En la actualidad, los SAF producidos a través de biomasa renovable pueden sustituir al combustible fósil de forma directa, es decir, los aviones no requieren cambios para su utilización, Asimismo son seguros para ser mezclados con los combustibles fósiles tradicionales. Algunos expertos³ consideran que el SAF y las medidas de mercado (MBM), son por ahora las únicas vías para reducir las emisiones de CO₂ en el largo plazo, puesto que, dada la maquinaria de vuelo y la densidad energética que requieren, los combustibles líquidos son la única opción realista para la aviación comercial. Pese a diversas críticas sobre las desventajas de los SAF, éstos poseen beneficios económicos (porque reducen la dependencia de la industria aérea de las fluctuaciones del precio de mercado del petróleo), energéticos (porque SAF tiene un contenido energético mayor), ambientales (porque pueden reducir hasta un 80% las emisiones) y sociales (porque se tiene la capacidad de generación de empleos directos e indirectos).

2.2 El Grupo de Acción del Transporte Aéreo (ATAG) a través de su informe Waypoint 2050, indica que es viable cumplir con las metas de carbono neutro trazadas en 2013 a través del cumplimiento de la Resolución de OACI A38-18. Sin embargo, ello depende de la acción colectiva, no sólo de las partes interesadas de la aviación, sino también de los gobiernos, los investigadores y la industria energética. Waypoint 2050 concluye que los gobiernos tendrán que realizar acciones concretas para incentivar o invertir en el desarrollo de SAF. Asimismo en este informe se indica que la mayor oportunidad para alcanzar e ir más allá del objetivo de la industria para 2050, es la rápida expansión a nivel mundial de SAF y otras nuevas fuentes de energía. Este informe concluye que se necesitarán entre 330 y 445 millones de toneladas de combustible SAF para 2050.

2.3 En la actualidad, menos del 0,1% del combustible que utiliza la aviación procede de SAF. Para alcanzar una masa crítica, los expertos afirman que la producción tendría que ser 2% en 2025 y luego aumentar rápidamente. Es probable que ese nivel sea tanto, un punto de inflexión que haga bajar los precios del SAF, como un trampolín para aumentar considerablemente la producción. Pero para llegar al 2% y más allá se necesita el apoyo de los gobiernos y autoridades.

2.4 Es imprescindible que la OACI como máximo ente regulador de la aviación civil internacional, continúe con los esfuerzos en cuanto al desarrollo del marco normativo integral que estimule a los diferentes Estados y sectores asociados al desarrollo de los SAF, ya que si bien es cierto existen muchos esfuerzos por parte de la industria y Estados, aún es insuficiente para alcanzar los objetivos planteados en el informe de factibilidad de un objetivo ambicioso a largo plazo LTAG presentado durante los GLADs celebrados en marzo- abril de 2022.

2.5 Cabe resaltar que en la región algunos Estados han tenido avances en materia de SAF, teniendo en cuenta los recursos naturales, la diversidad de materias primas y las nuevas tecnologías disponibles. Por ello, consideramos que los países latinoamericanos y del Caribe tienen un enorme potencial para el desarrollo de una industria de SAF que ayudaría a los Estados en su desarrollo económico. Siendo así, varios países de la región están promoviendo y aplicando políticas para la producción futura de SAF. Si éstas se desarrollan de forma ambiental, social y económicamente sostenible, representan una oportunidad estratégica para el desarrollo local y la diversificación de las matrices energéticas locales y nacionales. En otras regiones del mundo, los SAF se han convertido en interés de los gobiernos, de los

³ Estudio Waypoint 2050 https://aviationbenefits.org/media/167187/w2050_full.pdf

inversionistas privados, agricultores y del público en general, especialmente al presentarse como una oportunidad de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero.

2.6 Celebremos los esfuerzos de la OACI, de sus Estados miembros, de las comisiones Regionales, así como de la IATA, manifiestos en su compromiso de “Cero emisiones netas de CO2 en 2050”, en el cual determinan un ambicioso plan en el que un 65% de las reducciones planteadas se darán por uso de SAF, ello definitivamente requerirá amplios niveles de coordinación entre las diferentes partes interesadas bajo un marco de políticas y prácticas recomendadas.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Los SAF representan una gran oportunidad para los Estados del mundo y la región latinoamericana en potenciar oportunidades de inversión en el mediano y largo plazos altamente rentables en materia ambiental, económica y social. Sin embargo, para ello es necesario que desde la OACI se pueda inducir una arquitectura de políticas y prácticas recomendadas, que incluya al menos algunos de los siguientes elementos:

- Promover la financiación por medio de los fondos globales de medio ambiente y del clima para la facilitación de recursos tecnológicos y económicos que permitan la transición energética como método para la consecución de los objetivos aspiracionales planteados en materia ambiental.
- Determinar un marco de políticas y prácticas recomendadas que brinde certeza y confianza a potenciales inversionistas en la financiación de investigación y plantas de producción en los Estados.
- Diseñar un sistema de multiplicadores que ponga en valor las inversiones que ya se realizan en el sector, así como los certificados de contaminación evitada provenientes del sector aéreo internacional, lo cual potenciaría las investigaciones e inversiones en este campo y consecuentemente obtener los beneficios, ambientales, económicos y sociales para la sociedad en general.
- Impulsar el desarrollo de procesos de formación y creación de capacidades, en temáticas relacionadas con la aplicación y beneficios de los SAF en apoyo a los Estados miembros.