



ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 17: Protección del medio ambiente – Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA)**NECESIDAD DE UNA TRANSICIÓN SIN SOBRESALTOS DE LAS MBM DEL CORSIA A LOS SAF: PROPUESTA DE CAMINO A SEGUIR**

(Nota presentada por Brasil)

RESUMEN

Además de expresarse apoyo al Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA) de la OACI, en esta nota se señalan las preocupaciones del Brasil relativas a: i) los medios para alcanzar los objetivos climáticos a largo plazo de la OACI, que requerirán proporciones crecientes de combustibles de aviación sostenibles (SAF); y ii) la carencia de un mecanismo claro que garantice una transición previsible y sin sobresaltos con miras a la supresión progresiva de las medidas basadas en el mercado (MBM) del CORSIA en 2035. Para abordar estas preocupaciones, en la presente nota se propone proporcionar al Consejo, con el apoyo técnico del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) de la OACI, un mandato para que estudie y proponga un mecanismo para promover una transición sin sobresaltos de las compensaciones a los SAF.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- acordar sobre la necesidad de que se adopten más medidas para garantizar la supresión ordenada y progresiva de la dependencia de las medidas basadas en el mercado en el CORSIA, como parte de la Visión 2050 de la OACI sobre combustibles de aviación sostenibles y como medio para alcanzar los objetivos climáticos de la OACI a largo plazo; y
- pedir al Consejo, con la contribución técnica del CAEP, que estudie y desarrolle un mecanismo para garantizar una transición sin sobresaltos del uso de medidas basadas en el mercado mundiales al uso de combustibles de aviación sostenibles y otras medidas del conjunto de medidas de la OACI para garantizar la viabilidad a largo plazo de los objetivos climáticos de la OACI a los que se aspira.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	La presente nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico de Protección del medio ambiente.
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se necesitan recursos adicionales
<i>Referencias:</i>	Resolución A39-2 de la Asamblea de la OACI Resolución A39-3 de la Asamblea de la OACI

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La primera Conferencia sobre la aviación y los combustibles alternativos de la OACI (CAAF/1, Río de Janeiro, 2009) respaldó el uso de combustibles de aviación alternativos como un medio importante para reducir las emisiones de la aviación. Más recientemente, el Consejo de la OACI respaldó la declaración de la segunda Conferencia sobre la aviación y los combustibles alternativos (CAAF/2, México, 2017), que pide una proporción significativa de uso de SAF para 2050 para que la aviación civil internacional reduzca sus emisiones de carbono.

1.2 En la Resolución A39-2 de la OACI ya se reconocía que estaba demostrada la viabilidad tecnológica de los SAF de sustitución directa y que era necesario introducir políticas e incentivos apropiados a fin de crear una perspectiva de mercado a largo plazo. También se pedía a los Estados que aplicaran un enfoque coordinado en las administraciones nacionales respecto a medidas en materia de políticas e inversión para acelerar el desarrollo, introducción y uso apropiados de fuentes de energía nuevas y renovables para la aviación, incluido el uso de SAF, de acuerdo con sus circunstancias nacionales.

1.3 La Resolución A39-3 de la OACI estableció el Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA) como una solución complementaria aplicable entre 2021 y 2035 para lograr los objetivos climáticos de la OACI a mediano plazo a los que se aspira (crecimiento neutro en carbono desde 2020) y la afirma la preferencia por la utilización de tecnologías de aeronaves, mejoras operacionales y combustibles alternativos sostenibles frente a las medidas basadas en el mercado (MBM), previstas como mecanismo de transición y que deberán eliminarse para 2035.

2. PAPEL FUTURO DE LOS SAF DENTRO DE LOS OBJETIVOS CLIMÁTICOS A LARGO PLAZO DE LA OACI

2.1 En virtud del CORSIA, el uso de SAF constituye no solo un medio para que los explotadores reduzcan sus requisitos de compensación, sino también la solución individual más importante para alcanzar los objetivos de reducción de emisiones de la OACI tras la finalización del programa. Por lo tanto, los SAF desempeñan un papel fundamental en la reducción de las emisiones de CO₂ de la aviación internacional en el largo plazo.

2.2 Aunque se han hecho enormes esfuerzos y se han logrado avances para probar la viabilidad técnica de los SAF de sustitución directa, el suministro y disponibilidad a escala comercial se encuentran aún en una fase muy temprana y suponen una contribución muy pequeña a los objetivos climáticos de la OACI a los que se aspira.

2.3 La principal barrera, tal como han identificado varios estudios, es que muchas políticas a nivel mundial en materia de SAF (o de bioenergía) no incluyen a la aviación o no establecen un incentivo suficiente para que la industria impulse la producción a gran escala y se salve así la brecha de costos existente entre los combustibles fósiles y los SAF. El panorama de la política actual favorece al transporte terrestre sobre la aviación e incentiva que la producción se oriente hacia usuarios finales del transporte por carretera.

2.4 Además, el desarrollo y utilización de los SAF requiere importantes incentivos y tiempo. El desarrollo de nuevas vías de producción puede necesitar muchos años de investigación y en tareas de certificación, y normalmente las nuevas instalaciones de producción también requieren varios años para entrar en funcionamiento.

2.5 Por lo tanto, solo políticas y objetivos sostenibles a largo plazo, incluidos incentivos económicos suficientes y el reconocimiento adecuado de las externalidades medioambientales positivas de los SAF, pueden alentar las inversiones de capital necesarias de los sectores público y privado.

3. NECESIDAD DE UN MECANISMO PARA GARANTIZAR UNA TRANSICIÓN SIN SOBRESALTOS DE LAS MBM A LOS SAF

3.1 El CORSIA es un instrumento ambicioso y muy importante para lograr los objetivos de la OACI de reducción de las emisiones. Plantea la creación de un plan de MBM a modo de instrumento de transición necesario en línea con la Resolución A39-3 y propone la fecha de 2035 para su supresión e incorpora los SAF como una forma integral para el cumplimiento de los requisitos de compensación por los explotadores de la aviación.

3.2 Sin embargo, con su estructura actual el CORSIA carece de un componente primordial: un plan de supresión progresivo de la situación actual, en la que por falta de un suministro competitivo suficiente de SAF la mayor parte del crecimiento de las emisiones de carbono de la aviación desde 2020 tendrá que neutralizarse mediante compensaciones de otros sectores, a la situación a la que se pretende llegar después de 2035, en la que el sector de la aviación deberá lograr por sí mismo todas las reducciones de emisiones. La falta de un plan previsible y gradual no solo puede crear incertidumbre entre inversores y explotadores con relación a los cambios que deberán acometerse tras el final de las MBM, sino que también es un riesgo que puede comprometer la credibilidad global a largo plazo del CORSIA y de los objetivos climáticos de la OACI.

3.3 Se propone entonces que la Asamblea de la OACI proporcione al Consejo un mandato para que estudie y desarrolle, con el apoyo técnico del CAEP, un mecanismo que garantice una transición sin sobresaltos del uso de MBM a la mayor utilización de SAF y otras medidas del conjunto como medio para asegurar la viabilidad a largo plazo del objetivo al que se aspira de mantener las emisiones netas globales de CO₂ procedentes de la aviación internacional a partir de 2020 al mismo nivel; establecer un ruta clara, estable y predecible para la supresión de las MBM; y contribuir a la creación de las condiciones necesarias para plantear metas más ambiciosas a largo plazo, como pretende la industria.

3.4 En el marco de las condiciones, las políticas y los mecanismos actuales, un escenario probable es que será más barato para los explotadores de aeronaves compensar sus emisiones mediante la compra de unidades de emisión que asumiendo la diferencia de precio entre los combustibles fósiles y los SAF. Reconociendo los reducidos márgenes competitivos de las líneas aéreas, pueden existir pocos incentivos para que pasen a utilizar SAF, tal como ocurre hoy en día.

3.5 Reconociendo las preocupaciones anteriores, así como la necesidad inevitable de que cada sector encuentre la forma de reducir sus propias emisiones de carbono en un escenario a largo plazo, la transición hacia la terminación de las MBM del CORSIA debería incluir mecanismos de política que permitan reducir gradualmente la dependencia del sector de la aviación con respecto a las MBM, apoyen el logro de objetivos incrementales sobre el uso de los SAF y otras medidas del conjunto, y mitiguen el riesgo de un cambio abrupto y disruptivo en 2035, fecha de finalización de las MBM, evitando distorsiones a la competencia en el mercado.

3.6 Ese mecanismo de transición, cuyas características y alcance se definirían como parte de la labor que habrá de emprender el Consejo, con el apoyo técnico del CAEP, podría estructurarse e implementarse gradualmente como parte del proceso de examen periódico del CORSIA.