



## ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

### COMITÉ EJECUTIVO

#### Cuestión 16: Protección del medioambiente – La aviación internacional y el cambio climático

#### FOMENTO DEL DESARROLLO Y LA PUESTA EN MERCADO DE LOS COMBUSTIBLES DE AVIACIÓN SOSTENIBLES Y CON MENOS EMISIONES DE CARBONO (SAF Y LCAF)

(Nota presentada por Omán)

#### RESUMEN

En esta nota de estudio se resalta la necesidad de contar con políticas uniformes, financiación, creación de capacidad y normas armonizadas para ampliar el desarrollo y la puesta en mercado de los combustibles de aviación sostenibles (SAF) y los combustibles de aviación con menos emisiones de carbono (LCAF) en aras de la consecución de los objetivos de descarbonización de la aviación a nivel mundial.

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

- tomar nota del contenido de la presente nota de estudio;
- instar a la OACI y a los Estados miembros a que faciliten la armonización del marco de contabilidad y las normas de certificación de los SAF y LCAF a fin de agilizar los procesos de producción, aprobación y adopción;
- solicitar a la OACI que acelere la activación de la plataforma del polo de inversiones FINVEST de la OACI para brindar más transparencia en cuanto a las oportunidades de inversión en el sector de los combustibles de aviación sostenibles y con menos emisiones de carbono y definir posibles fuentes de financiación para proyectos conexos;
- hacer hincapié en el papel de los combustibles de aviación con menos emisiones de carbono como solución de corto plazo para la reducción de las emisiones, especialmente en países que ya tienen capacidad para refinar petróleo; y
- invitar a la OACI a fomentar iniciativas de creación de capacidad en todas las regiones para facilitar el desarrollo y la puesta en mercado de los combustibles de aviación sostenibles y con menos emisiones de carbono organizando talleres técnicos presenciales adaptados a las necesidades específicas de los países.

|                                   |                                                                                                                                      |
|-----------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Objetivos estratégicos:</i>    | La presente nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico: <i>La aviación es sostenible en términos medioambientales.</i> |
| <i>Repercusiones financieras:</i> |                                                                                                                                      |
| <i>Referencias:</i>               |                                                                                                                                      |

## **1. INTRODUCCIÓN**

1.1 La resolución A41-21, adoptada por la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional en octubre de 2022, reconoce que se prevé que sean los combustibles de aviación sostenibles de sustitución directa los que tengan el impacto más grande en la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación para 2050, y que su uso seguirá teniendo un efecto importante aun después de esa fecha.

1.2 Además, en la resolución se pide a los Estados que apliquen un enfoque coordinado en las administraciones nacionales respecto a medidas en materia de políticas e inversión para acelerar la investigación y el desarrollo, puesta en mercado y uso apropiados de fuentes de energía más limpias y renovables para la aviación, incluido el uso de combustibles de aviación sostenibles y con menos emisiones de carbono (SAF y LCAF), de acuerdo con sus circunstancias nacionales.

1.3 La Tercera Conferencia sobre la Aviación y los Combustibles Alternativos (CAAF/3) de la OACI adoptó el Marco Mundial OACI para SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación, el cual establece la visión ambiciosa mundial colectiva de reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> en la aviación internacional en un 5 por ciento para 2030 mediante el uso de SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación.

1.4 En consecuencia, Omán ha llevado adelante diversas iniciativas concertadas con el objetivo de sensibilizar sobre la importancia de los combustibles de aviación alternativos y promover el desarrollo y la puesta en mercado de combustibles de aviación sostenibles y con menos emisiones de carbono a través de acciones tales como la organización del Foro de Apoyo a la Innovación en materia de SAF-LCAF y energías más limpias, la creación del Equipo Especial Nacional sobre Combustibles de Aviación Sostenibles y con Menos Emisiones de Carbono, y el análisis de los retos y oportunidades que presenta la expansión de la industria de combustibles de aviación alternativos en el ámbito nacional.

## **2. EXPANSIÓN DE LOS COMBUSTIBLES DE AVIACIÓN SOSTENIBLES Y CON MENOS EMISIONES DE CARBONO**

2.1 Omán recalca que los SAF y LCAF son elementos esenciales de la iniciativa mundial de descarbonizar el sector de la aviación. Sin embargo, para que alcancen todo su potencial, se necesita una consolidación clara y sostenida de las acciones coordinadas a escala internacional y nacional.

2.2 La coordinación eficaz de las políticas, un mejor acceso a la financiación y la introducción acelerada de tecnologías pertinentes resultan vitales para que el acceso a combustibles de aviación limpios sea justo y eficaz.

2.3 Las políticas de los gobiernos tienen un papel fundamental en el desarrollo y la puesta en mercado de los SAF. Tales políticas deberían estar armonizadas entre países para que los marcos de reglamentación sean uniformes, para que se impulse la competencia leal y para que se impida una fragmentación del mercado que pueda desacelerar la adopción y la expansión mundiales de los SAF.

2.4 La mejora del sector de investigación, desarrollo, demostración e innovación (RyDDI) sirve para facilitar la determinación de soluciones viables en términos técnicos y económicos, aumentar la eficacia de la producción de SAF-LCAF, reducir costos y asegurar la sostenibilidad de la cadena de suministro.

2.5        Dados los elevados costos relacionados con la producción de SAF y LCAF, un mejor acceso a financiación fomenta las iniciativas de expansión de estos combustibles. La activación de plataformas internacionales tales como el polo de inversiones FINVEST de la OACI puede aumentar la transparencia y conectar proyectos viables, sobre todo en los países en desarrollo, con posibles inversores, lo que a su vez incrementará las tasas de éxito y reducirá los riesgos financieros.

2.6        La creación de capacidad es un elemento habilitador crítico para acelerar la transición hacia combustibles de aviación limpios, especialmente en los Estados donde el desarrollo del sector es incipiente. Para ello, se pueden organizar programas de instrucción especializados, se puede proporcionar asistencia para la elaboración de marcos institucionales y de reglamentación, se pueden realizar estudios de factibilidad y evaluaciones tecno-económicas, y se puede promover el intercambio transfronterizo de conocimientos. Dichas acciones deberían adaptarse a las necesidades y circunstancias específicas de cada Estado que participe en el Programa de Asistencia, Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción para los Combustibles de Aviación Sostenibles (ACT-SAF) de la OACI, para que ningún país se quede atrás.

2.7        Omán reconoce que el desarrollo de la industria de combustibles de aviación sostenibles y con menos emisiones de carbono depende de asociaciones estratégicas entre los gobiernos, las empresas privadas, las universidades y las organizaciones internacionales. La cooperación regional e internacional es fundamental para establecer cadenas de suministro eficaces y sostenibles por medio de la armonización de normas, el fomento de la innovación, la compartición de tecnologías y la coordinación de políticas, sobre todo en las regiones que tienen recursos y oportunidades en común.

### **3.        LOS LCAF COMO UNA SOLUCIÓN VIABLE A CORTO PLAZO PARA LA DESCARBONIZACIÓN**

3.1        Los LCAF constituyen una solución viable a corto plazo para reducir las emisiones de la aviación internacional ya que proporcionan a las líneas aéreas una alternativa inmediata para reducir su huella de carbono.

3.2        La producción de combustibles de aviación con menos emisiones de carbono es más viable en regiones que ya cuentan con infraestructura para refinar petróleo, puesto que pueden aprovechar las instalaciones existentes para adaptar y expandir la producción de combustibles más limpios.

3.3        Para que se aproveche este potencial será necesario hacer esfuerzos sustanciales consistentes en la realización de análisis del ciclo de vida y el establecimiento de mecanismos eficaces para reducir la intensidad de carbono. Es probable que se presenten diversas dificultades, como los altos costos de las tecnologías de reducción de emisiones, la falta de conocimientos técnicos, las certificaciones y otras barreras similares.

3.4        Las tecnologías de coprocesamiento en las refinerías actuales presentan una vía de producción viable para LCAF y SAF, siempre que se haga un análisis cuidadoso de los requisitos técnicos, económicos y reglamentarios en juego.

3.5        La cooperación regional resulta esencial para el desarrollo de una cadena de suministro regional de LCAF, que facilite la compartición de recursos, el intercambio tecnológico y unos marcos de reglamentación armonizados.

#### **4. CRITERIOS ARMONIZADOS PARA LA PUESTA EN MERCADO DE SAF Y LCAF**

4.1 La armonización de las normas internacionales para SAF y LCAF, en particular en relación con la certificación, los criterios de sostenibilidad y los métodos de contabilización, es fundamental para que no haya conflictos de reglamentación y para reducir la carga administrativa de las líneas aéreas.

4.2 Un criterio mundial armonizado de aprobación de los SAF fortalecerá las cadenas de suministro, propiciará la confianza entre las partes interesadas, reducirá costos y acelerará la producción y la innovación, lo que conducirá a la integridad medioambiental y acompañará las iniciativas eficaces de reducción de emisiones.

4.3 Se reconoce que un marco de contabilidad mundial armonizado para los SAF, respaldado por una cadena de custodia robusta, es vital para que las reclamaciones ambientales sean creíbles, no exista el doble cómputo y se proteja la integridad del mercado, propiciando así la consecución del objetivo de cero emisiones netas para 2050.

4.4 La existencia de normas, políticas y marcos de contabilidad disímiles crea obstáculos para el desarrollo y la puesta en mercado eficaces de los combustibles de aviación sostenibles dado que aumenta la complejidad administrativa y genera incertidumbre a la hora de verificar los beneficios medioambientales.

— FIN —