



ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

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

AUMENTAR LA PRODUCCIÓN DE SAF PARA DESCARBONIZAR LA AVIACIÓN INTERNACIONAL

(Nota presentada por el Brasil y Etiopía)

RESUMEN

El aumento de la producción de combustibles de aviación sostenibles (SAF) es el reto más importante y urgente al que nos enfrentamos hoy en día en la descarbonización de la aviación, y los SAF se consideran la mejor solución para reducir las emisiones de la aviación a corto y medio plazo. Sin embargo, la producción actual de SAF sigue siendo extremadamente baja. Aumentar su producción también es clave para reducir su precio, dado que estos combustibles son actualmente al menos el doble de caros que los combustibles convencionales para reactores. En la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) nos centramos en la implementación de los SAF. En 2023, la OACI adoptó un Marco Mundial para promover los SAF, los combustibles de aviación con menos emisiones de carbono (LCAF) y otras opciones energéticas más limpias. Como parte del camino hacia las cero emisiones para 2050, este marco tiene como objetivo reducir las emisiones de CO₂ de la aviación internacional en un 5% para 2030 mediante el uso de SAF, LCAF y otras energías más limpias de la aviación.

En el ámbito de la aviación se deben reducir las emisiones "dentro del sector", y los SAF son la solución más eficiente para lograrlo. La Asamblea debe enviar una señal clara a los agentes económicos y afirmar que el Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA) es la norma de sostenibilidad aceptada a nivel mundial para los SAF, de forma que podamos fomentar un desarrollo armonizado del mercado, evitar la fragmentación normativa y respaldar un sistema uniforme para su certificación. El Brasil considera necesario acordar una serie de compromisos de implementación más sólidos en el 42º período de sesiones de la Asamblea que estimule el aumento urgente de la oferta y la demanda de SAF y así alcanzar la visión ambiciosa mundial de reducción de emisiones de CO₂ de la aviación internacional en un 5 % para 2030 y el objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG) para 2050.

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

- instar a los Estados miembros a que faciliten el aumento de la producción de SAF de forma rápida, inclusiva y sostenible en todas las regiones del mundo, elaboren políticas adecuadas, apoyen a su industria y favorezcan una transición energética justa e inclusiva en el sector de la aviación;
- reconocer el CORSIA como la norma de sostenibilidad aceptada para SAF, para que el mercado de estos combustibles se desarrolle de forma armonizada en todo el mundo, evitando la fragmentación normativa y respaldando un sistema uniforme para su certificación;
- reiterar la no discriminación y la neutralidad técnica con respecto a las materias primas y las vías de producción de SAF, siempre que cumplan los criterios y el marco del CORSIA; y
- solicitar al Consejo que establezca un mandato específico para que el Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación (CAEP) diseñe procedimientos de trabajo que agilicen con efectividad la aprobación de la sostenibilidad de las materias primas y las vías de producción, con el fin de maximizar urgentemente la escalabilidad y ofrecer más oportunidades para los países en desarrollo, en una descarbonización más inclusiva de la aviación internacional.

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

<i>Repercusiones financieras:</i>	
<i>Referencias:</i>	

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El aumento de la producción de combustibles de aviación sostenibles (SAF) es el reto más importante y urgente al que nos enfrentamos hoy en día en la descarbonización de la aviación. Los SAF se consideran la mejor solución para reducir las emisiones de la aviación a corto y medio plazo en función de las medidas del sector. Según el informe sobre el objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG), en el contexto de reducción de emisiones de CO₂ más ambicioso, los combustibles pueden llegar a representar el 55% de reducción para 2050. Sin embargo, la producción actual de SAF sigue siendo extremadamente baja. Según la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), en 2024 la producción de SAF alcanzó un millón de toneladas (1 300 millones de litros). Aumentar su producción también es clave para reducir su precio, dado que estos combustibles son actualmente al menos el doble de caros que los combustibles convencionales para reactores. En la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), debe prestarse especial atención a sentar las bases para los Estados y crear los mecanismos adecuados para aplicar integralmente el Marco Mundial para promover los SAF, los combustibles de aviación con menos emisiones de carbono (LCAF) y otras energías más limpias para la aviación, adoptado por los Estados miembros en 2023. Como parte del camino hacia las cero emisiones netas de carbono para 2050, este marco tiene como objetivo reducir las emisiones de CO₂ de la aviación internacional en un 5 % para 2030 mediante el uso de SAF, LCAF y otras energías de aviación más limpias.

1.2 Los datos recientes del Informe de la OACI sobre el medioambiente, de 2025, muestran que los combustibles admisibles en el marco del CORSIA (CEF) podrían reducir entre el 6 % y el 10 % de las emisiones de los explotadores en la fase I del Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA) (2024-2026). Además, el costo acumulado estimado del cumplimiento de CORSIA durante este período oscila entre 1 300 millones de USD, si se depende únicamente de las compensaciones, y 8 400 millones de USD si se incluyen los SAF. Estas cifras muestran la urgencia que reviste el incremento de la producción mundial de SAF mediante normas armonizadas, en aras de la rentabilidad, la previsibilidad normativa y el logro a tiempo de los objetivos climáticos de la OACI.

1.3 En el ámbito de la aviación se deben reducir las emisiones "dentro del sector", y los SAF son la solución más eficiente para lograrlo. Debemos procurar que ambos pilares, combustibles admisibles y unidades admisibles, estén en condiciones de obtener los resultados esperados. Que el SAF contribuya únicamente entre "0,8 % y 2,5 %" de las reducciones de emisiones en 2030¹ está muy por debajo de nuestras expectativas iniciales.

1.4 El 42º período de sesiones de la Asamblea de la OACI será fundamental para que la Organización proporcione la orientación política y los mandatos necesarios para mejorar esas tendencias. La Asamblea debe enviar una señal clara a los agentes económicos y afirmar que el CORSIA es la norma de sostenibilidad aceptada a nivel mundial para los SAF, de forma que la OACI pueda fomentar el desarrollo del mercado armonizado mundialmente, evitar la fragmentación normativa y respaldar un sistema uniforme para su certificación.

1.5 El Brasil considera necesario reforzar una serie de compromisos de implementación más sólidos en el 42º período de sesiones de la Asamblea que estimule el aumento de la oferta y la demanda de SAF y así alcanzar la visión ambiciosa mundial de reducción de emisiones de CO₂ de la aviación internacional en un 5 % para 2030 y el LTAG para 2050.

¹ Niveles bajos a moderados en las proyecciones del CAEP sobre producción de SAF, *Technical Assessments in Support of the 2025 CORSIA Periodic Review* (Evaluaciones técnicas en apoyo del examen periódico del CORSIA 2025), página 28, a las que se hace referencia en A42-WP/28, apéndice B.

2. PARÁMETROS PARA LA IMPLEMENTACIÓN INTEGRAL DEL MARCO MUNDIAL

2.1 El Marco Global estableció parámetros rectores clave para maximizar la producción y el consumo de SAF, de manera justa e inclusiva, para que todas las regiones del mundo puedan participar en este mercado y beneficiarse de él. El primer parámetro es reconocer al CORSIA en tanto que norma de sostenibilidad para SAF, de forma que el mercado de estos combustibles se desarrolle de forma armonizada en todo el mundo, evitando la fragmentación normativa y respaldando un sistema uniforme para su certificación. Este enfoque armonizado no solo incentiva la producción de SAF al proporcionar estabilidad y previsibilidad normativa, sino que también facilita el uso y la reclamación de los beneficios ambientales por parte de las aerolíneas al evitar la mayor carga reglamentaria que supone tener que cumplir con las distintas normas de cada jurisdicción.

2.2 El segundo parámetro alude a la no discriminación y la neutralidad técnica con respecto a las materias primas y las vías de producción de SAF, siempre que cumplan los criterios del CORSIA; La OACI no debería discriminar entre los diferentes tipos de SAF. Las metodologías de contabilización del carbono y los criterios de sostenibilidad aprobados en el marco del CORSIA deberían ser técnicamente neutros y atenerse a datos y pruebas científicas que den cuenta de las diferentes realidades y prácticas adoptadas en todas las regiones del mundo, incluidas las peculiaridades de los países tropicales y subtropicales. Plantearlo de forma restrictiva en función de contextos específicos obstaculizaría el progreso, perjudicaría a los países en desarrollo y correría el riesgo de socavar la labor climática mundial, particularmente en un contexto geopolítico que puede desviar la atención de la acción climática. En este sentido, la OACI debería tener en cuenta, al evaluar la sostenibilidad de esos combustibles, las conclusiones establecidas por organizaciones internacionales de renombre, como la Agencia Internacional de Energía (AIE), la Agencia Internacional de Energías Renovables (IRENA) y la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO).

2.3 En ese sentido, el Marco Global también exige acelerar la aprobación de la sostenibilidad de las materias primas y las vías de producción. El tercer parámetro consistiría en fijar un mandato específico para que el Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación (CAEP) diseñe procedimientos de trabajo que agilicen con efectividad la aprobación de la sostenibilidad de las materias primas y las vías de producción, con el fin de maximizar urgentemente la escalabilidad y ofrecer más oportunidades para los países en desarrollo, en una descarbonización más inclusiva de la aviación internacional. De lo contrario, la OACI puede representar un obstáculo técnico para el progreso del mercado mundial de SAF. Del mismo modo, la OACI debería actuar rápidamente para aprobar prácticas y técnicas agrícolas que mejoren la productividad y puedan aumentar significativamente la producción de SAF, respetando al mismo tiempo todos los criterios de sostenibilidad. Que la OACI retrase el reconocimiento de estas prácticas genera una considerable incertidumbre y posterga las inversiones, algo que el sector simplemente no puede permitirse en este momento crucial.

2.4 El cuarto parámetro se refiere al apoyo a la implementación y la financiación. El Marco Mundial reconoce que, sin un apoyo adecuado a los países en desarrollo en cuanto a medios de implementación y financiación, el mundo no estará en condiciones de superar adecuadamente el desafío climático en la aviación.

2.5 En resumen, el mensaje que transmite el Marco Mundial es claro: aumentar la producción de SAF de forma rápida, inclusiva, sostenible y armonizada. Solo si se adoptan todas las soluciones viables podemos hacer frente al doble desafío de reducir las emisiones de la aviación y lograr que los SAF estén disponibles de forma asequible. Debería redundar en interés propio de todos los Estados miembros el favorecer un enfoque democrático, abierto e inclusivo para los SAF, que fomente las transiciones energéticas justas e inclusivas en el sector de la aviación.