



ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

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

PUNTOS DE VISTA DE EGIPTO SOBRE EL LTAG - DIFICULTADES Y OPORTUNIDADES PARA SU IMPLEMENTACIÓN

Nota presentada por Egipto

RESUMEN

Esta nota de estudio destaca algunas de las dificultades a las que se enfrenta Egipto para comenzar a aumentar la capacidad de producción y el uso de combustibles de aviación sostenibles (SAF) con miras a la consecución del objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG) colectivo, y resume cómo Egipto está convirtiendo esas dificultades en oportunidades para la implementación exitosa del LTAG.

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

- tomar nota de la información y las dificultades presentadas en esta nota, similares a las de la mayoría de los Estados en desarrollo, que se esfuerzan por producir y utilizar combustibles de aviación con bajas emisiones de carbono (LCAF)/SAF;
- invitar al Consejo y a sus comités pertinentes a que continúen desempeñando su importante y vital papel en la coordinación del monitoreo y la notificación sobre la implementación del LTAG;
- invitar al Consejo a que vele por que el aumento de la producción y el uso de los SAF, LCAF y otras energías renovables no se concentren en algunos Estados y regiones geográficas, sino que sean para todos los Estados en el marco de la iniciativa *Ningún País Se Queda Atrás* para permitir que todos los Estados aceleren el ritmo de la producción de SAF, LCAF y energías más limpias mediante la formulación de sus políticas y mecanismos nacionales y de acuerdo con sus circunstancias especiales y capacidades respectivas;
- reconocer que la implementación exitosa del LTAG requiere vías diferenciadas en función de las circunstancias nacionales, y que el monitoreo y la notificación sobre la implementación del LTAG por parte de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) también debería incluir el monitoreo del volumen correlacionado del flujo de inversiones internacionales, teniendo en cuenta al mismo tiempo el compromiso de la OACI con la equidad en el marco de las circunstancias especiales y capacidades respectivas; y
- instar a los Estados y a la industria a que continúen apoyando el Programa de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción para los combustibles de aviación sostenibles (ACT-SAF) de la OACI y a que realicen más talleres regionales centrados en las posibles soluciones que los Estados pueden implementar, comprendiendo los posibles costos y la asistencia para el monitoreo de las emisiones de CO₂ de la aviación internacional para la implementación del LTAG.

Objetivos estratégicos:

Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico *La aviación es sostenible en términos medioambientales*.

<i>Repercusiones financieras:</i>	Se espera que el costo relacionado con este trabajo se incluya en el actual presupuesto para el trienio.
<i>Referencias:</i>	<i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Doc 7300)</i> <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 7 de octubre 2022) (Doc 10184)</i> <i>Informe de la 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 (Doc 10178)</i> <i>Informe de la tercera Conferencia de la Aviación y los Combustibles Alternativos (CAAF/3) de la OACI, Dubái, 20 al 24 de noviembre de 2023 (Doc10201)</i> Informe de la OACI sobre la factibilidad de un objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG) para la reducción de las emisiones de CO₂ de la aviación civil internacional (Informe LTAG) Publicación de la OACI "<i>Evolution of Market-Based Measures and ICAO's Journey to CORSIA</i>"¹ (Evolución de las medidas basadas en criterios del mercado y la trayectoria de la OACI hacia el CORSIA)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Durante el 41º período de sesiones de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) (A-41)² en 2022, los Estados miembros adoptaron un objetivo ambicioso colectivo a largo plazo (LTAG) de cero emisiones netas de carbono para 2050, además del objetivo de crecimiento neutro en carbono previamente acordado a partir de 2020 (objetivo CNG2020). Los Estados y las organizaciones pertinentes acordaron trabajar a través de la OACI para lograr el objetivo ambicioso colectivo a largo plazo (LTAG) de reducir las emisiones de CO₂ de la aviación internacional al cero neto para 2050, reconociendo las circunstancias especiales y las capacidades respectivas (CECR) de cada Estado.

1.2 Tras la adopción del LTAG, la OACI también adoptó en 2023 el Marco Mundial OACI para SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación³, que comprende la visión de reducir en un 5 % las emisiones de CO₂ de la aviación internacional para 2030 mediante el uso de combustibles de aviación sostenibles (SAF), combustibles de aviación con menos emisiones de carbono (LCAF) y otras energías más limpias para la aviación. En dicho marco se reconoce la necesidad de actividades integrales de creación de capacidad, apoyo a la implementación y financiación para ayudar a los países en desarrollo y a los Estados con necesidades particulares, de manera de lograr un avance más integral en los esfuerzos de descarbonización de la aviación.

1.3 El informe OACI sobre el LTAG⁴ y su análisis técnico mostraron que se necesitan importantes recursos económicos de aquí a 2050 para que el sector de la aviación logre el LTAG, mediante medidas intrasectoriales consistentes en mejoras en la tecnología de aeronave, mejoras operacionales y

¹ *Evolution of Market-Based Measures and ICAO's Journey to CORSIA*: [https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Documents/Evolution%20of%20ICAO%20MBMs%20\(Levies\)%20and%20CORSIA_FINAL.pdf#search=Evolution%20of%20Market%2DBased%20Measures%20and%20ICAO%E2%80%99s%20Journey%20to%20CORSIA](https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Documents/Evolution%20of%20ICAO%20MBMs%20(Levies)%20and%20CORSIA_FINAL.pdf#search=Evolution%20of%20Market%2DBased%20Measures%20and%20ICAO%E2%80%99s%20Journey%20to%20CORSIA);

² Doc 10184 de la OACI, *Resoluciones vigentes de la Asamblea*, que contiene la resolución A41-21 de la Asamblea, *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente — Cambio climático*.

³ Doc 10201 – *Conferencia sobre la Aviación y los Combustibles Alternativos* de la OACI "Marco Mundial OACI para SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación"

⁴ Informe sobre el LTAG: <https://www.icao.int/environmental-protection/LTAG/Pages/LTAGreport.aspx>

SAF/LCAF y energías renovables. El informe muestra claramente que las variaciones regionales más marcadas deberían darse en la producción y el uso de combustibles. Si bien el Grupo Especial sobre el LTAG (LTAG-TG) elaboró un número limitado de hipótesis para reflejar las crecientes aspiraciones en materia de tecnología, operaciones y combustibles (medidas intrasectoriales), existen múltiples vías que pueden dar lugar a niveles similares de emisiones de CO₂. Los costos y las inversiones en las tres hipótesis dependen en gran medida de los combustibles (por ejemplo, los SAF), reconociendo que los costos incrementales de los combustibles (es decir, el precio mínimo de venta de los SAF en comparación con los combustibles para reactor convencionales) incentivan más aún las mejoras de eficiencia energética mediante la tecnología de aeronave y las operaciones aeronáuticas. Esto también requerirá algunas inversiones por parte de los gobiernos y la industria. En resumen, el acceso a los recursos financieros es crucial para desarrollar y poner en el mercado los SAF y otras energías más limpias para la aviación, ya que aumentar la disponibilidad de estos combustibles para contribuir al logro del LTAG requerirá una inversión estimada acumulada de USD 3 200 billones de aquí a 2050.

2. ANÁLISIS: "DIFICULTADES Y OPORTUNIDADES PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL LTAG"

2.1 La gran dificultad que enfrenta Egipto y muchos Estados en desarrollo es ampliar la capacidad de producción y aumentar el uso de los SAF. La necesidad de construir plantas nuevas para la producción de combustible requiere inversiones importantes con grandes dificultades y puede ir más allá del sector de la aviación civil, como las inversiones del gobierno y los proveedores de combustibles, los costos y las inversiones de los proveedores de servicios de navegación aérea y los costos e inversiones en los aeropuertos para implementar medidas operacionales.

2.2 En 2022, Egipto acogió la 27ª Conferencia de las Partes de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (COP27) bajo la visión de la presidencia de “pasar de las negociaciones a la implementación”. Para armonizar nuestros esfuerzos mundiales con el fin de cumplir nuestras promesas y compromisos, las palabras deben convertirse en acciones. Este evento generó una gran conciencia en torno al aumento de la producción de SAF en la estrategia de Egipto, como el desarrollo de combustibles renovables/con bajas emisiones de carbono y la contribución a la sostenibilidad y el reciclaje de diversos residuos, para lograr el crecimiento económico, de la siguiente manera:

2.3 El 17 de julio de 2023, la compañía egipcia de reciclaje de residuos sólidos ECARU, Qalaa Holdings y Axens (compañía francesa firmaron un protocolo de cooperación para llevar a cabo estudios técnicos y económicos para una planta de producción de biocombustibles de segunda generación (bioetanol avanzado) y SAF. La obra se llevará a cabo en dos fases: la primera consistirá en la producción de bioetanol avanzado, mientras que la segunda será la producción de SAF. Los estudios del proyecto se alinean con la estrategia de Egipto de maximizar el uso de distintos tipos de residuos y contribuir a la sostenibilidad y el reciclaje, fomentando así la economía.

2.4 El conglomerado estadounidense Honeywell está considerando construir una planta de producción de SAF en Alejandría⁵ en una alianza público-privada (PPP) con la compañía estatal Egyptian Petrochemicals Holding Company y empresas privadas locales, según una declaración del Ministerio de Petróleo de octubre de 2023, y se espera que produzca 120 000 toneladas de combustible por año utilizando aceites comestibles como materia prima. Se están llevando a cabo los estudios de factibilidad de las instalaciones.

2.5 Para concluir, se destaca la gran importancia de permitir que todos los Estados aceleren el ritmo de los SAF/LCAF mediante la formulación de sus políticas y mecanismos nacionales, y de acuerdo

⁵ <https://www.icao.int/environmental-protection/SAF/Pages/Production-Facilities.aspx>

con sus circunstancias especiales y capacidades respectivas. Por su parte, la visión de la OACI debe seguir siendo "colectiva" y alinearse con el hito reciente de la OACI. En ese sentido, la Comisión Europea anunció⁶ su apoyo al desarrollo de SAF en el marco del programa ACT-SAF de la OACI. La financiación se destinará al aumento de la producción de SAF, estudios de factibilidad y asistencia para la certificación de estos combustibles. El proyecto es ejecutado por la OACI y la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (EASA) y cuenta con la participación de 12 Estados asociados, incluido Egipto.

3. CONCLUSIONES

3.1 Egipto apoya plenamente y acoge con beneplácito los acuerdos históricos de la OACI, entre ellos el LTAG, que refuerzan el liderazgo de la OACI en el ámbito de la aviación internacional y el cambio climático. Egipto reconoce el liderazgo sostenido que ejerce la OACI en cuestiones medioambientales relacionadas con la aviación civil internacional, como las emisiones de gases de efecto invernadero, y que la organización es el único foro apropiado por su compromiso con la equidad de acuerdo con las circunstancias especiales y capacidades respectivas de los Estados.

3.2 Egipto agradece todos los esfuerzos de los gobiernos de los Estados donantes, las organizaciones no gubernamentales e internacionales, los institutos de investigación, las instituciones financieras, la AESA, la CAFAC y la OAAC, así como los esfuerzos incansables de la OACI y sus Estados miembros, en particular el programa ACT-SAF. Egipto hace hincapié en la necesidad de respetar los principios rectores para apoyar la iniciativa OACI de *Ningún País se Queda Atrás* para el desarrollo, la producción y la distribución de SAF/LCAF en el marco mundial de la OACI a fin de que dichos combustibles estén disponibles en todas las regiones, especialmente en los Estados en desarrollo, de manera coherente con el objetivo ambicioso colectivo y proporcionado a las circunstancias especiales y capacidades respectivas de cada Estado, sin imponer ninguna obligación a ningún Estado en particular. Egipto resalta la necesidad de que no haya repercusiones negativas en la industria de la aviación, especialmente en los países en desarrollo. Esto debe lograrse a través del fortalecimiento institucional dirigido a tres ejes principales: i) acceso a una financiación proporcional, ii) transferencia de ciencia y tecnología, y iii) asistencia y creación de capacidad.

3.3 Estos tres ejes principales son de importancia crítica y un requisito básico acorde con el nivel de ambición necesario para lograr la neutralidad de carbono de acuerdo con las circunstancias especiales y capacidades respectivas de cada Estado y sus condiciones nacionales. También sería necesario acelerar el polo de inversiones Fininvest para que actúe como catalizador del progreso en todos los aspectos de la acción por el clima mundial en muchos Estados que demostraron la voluntad política de cumplir los compromisos como piedra angular para la implementación de medidas climáticas y aumentar la ambición. Es preciso resolver diversos aspectos del ecosistema de financiación climática, como la necesidad de herramientas, políticas e instrumentos financieros innovadores y combinados capaces de mejorar el acceso, ampliar la financiación y contribuir a la transición que se persigue, y esto comprende los canjes de deuda por medidas de protección ambiental.

— FIN —

⁶ <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/Decarbonizing-aviation-European-Commission-to-support-development-of-sustainable-aviation-fuels-around-the-world.aspx>