



ASAMBLEA — 42.º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

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

OPINIONES DEL SECTOR DEL TRANSPORTE AÉREO SOBRE LA HOJA DE RUTA DE IMPLEMENTACIÓN DE LA CAAF/3 DE LA OACI RELATIVA AL MARCO MUNDIAL PARA COMBUSTIBLES DE AVIACIÓN SOSTENIBLES (SAF), COMBUSTIBLES DE AVIACIÓN CON MENOS EMISIONES DE CARBONO (LCAF) Y OTRAS ENERGÍAS MÁS LIMPIAS PARA LA AVIACIÓN

(Nota presentada por la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA))

RESUMEN

Esta nota presenta las opiniones de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) sobre el informe de situación elaborado por la OACI desde el 41.º Período de sesiones de la Asamblea en relación con la aviación internacional y el cambio climático, centradas en la hoja de ruta de la OACI para la aplicación de las decisiones de la tercera Conferencia sobre la aviación y los combustibles alternativos (CAAF/3) y el objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG).

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

- a) instar a los Estados a adoptar medidas proactivas para abordar las consecuencias no deseadas de los mandatos sobre SAF aplicados recientemente, las cuales plantean obstáculos comerciales y operativos para la implantación de los SAF, y para implicar en el proceso a las partes interesadas de toda la cadena de valor;
- b) instar a los Estados a adoptar medidas políticas más enérgicas para optimizar la producción de SAF;
- c) instar a los Estados a integrar una sólida metodología mundial de contabilización y notificación de los SAF en su establecimiento de políticas con el fin de facilitar la declaración de los beneficios medioambientales de los SAF, en consonancia con el Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA) y otros métodos recomendados aplicables reconocidos internacionalmente.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico de <i>La aviación es sostenible en términos medioambientales</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se prevén repercusiones financieras para la OACI.

¹ Las versiones en árabe, chino, español, francés, inglés y ruso fueron proporcionadas por la IATA.

<i>Referencias:</i>	Doc. 10201, Informe de la tercera Conferencia de la OACI sobre la aviación y los combustibles alternativos (CAAF/3) A42-WP/25, Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático A42-WP/27, Cambio climático – Marco mundial para SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación A42-IP/339, Actualización sobre la nota de información de la Organización para la descarbonización de la aviación civil (CADO)
---------------------	---

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En las diversas hojas de ruta para la descarbonización, existe un consenso mundial en cuanto a que los combustibles menos contaminantes serán los que más contribuyan a reducir las emisiones de CO₂ de la aviación de aquí a 2050². Para contribuir a acelerar la transición energética del sector de la aviación, la Conferencia de la OACI sobre aviación y combustibles alternativos (CAAF/3), celebrada en Dubái (Emiratos Árabes Unidos) en noviembre de 2023, ha adoptado un Marco mundial de la OACI para SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación, con el fin de facilitar la ampliación a escala mundial del desarrollo, la producción y la implantación de energías menos contaminantes para el sector con objeto de favorecer la consecución del objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG) aprobado en la 41.^a Asamblea de la OACI³.

1.2 A través de este acuerdo histórico, la OACI y sus Estados miembros tratan de hacer realidad la ambiciosa aspiración colectiva mundial de reducir las emisiones de CO₂ de la aviación internacional en un 5 % de aquí a 2030 mediante el uso de energías menos contaminantes en la aviación.

1.3 Aunque la declaración no tiene carácter vinculante, este acuerdo y su desarrollo crean una señal de mercado dirigida a aumentar la producción de combustibles más limpios para la aviación en todo el mundo. El marco mundial para SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación también podría contribuir al establecimiento de un enfoque mundial armonizado de la elaboración de políticas y evitar consecuencias no deseadas que puedan provocar distorsiones del mercado.

1.4 Para cumplir estos compromisos internacionales, es esencial ampliar rápidamente la oferta de energías más limpias para la aviación con unos precios competitivos. El ritmo al que esto pueda lograrse depende fundamentalmente de que los gobiernos promulguen desde el principio políticas de apoyo eficaces para impulsar la producción de SAF, LCAF y otras energías menos contaminantes para la aviación al tiempo que propician un mercado con un funcionamiento adecuado para ellas.

1.5 A la hora de secundar y hacer realidad la ambiciosa aspiración mundial acordada en la CAAF/3, el marco también debe garantizar que las aerolíneas tengan la posibilidad de declarar los beneficios medioambientales de sus compras de SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación a fin de favorecer el cumplimiento de los compromisos de descarbonización del sector. Así pues, la adopción de un sólido mecanismo mundial de contabilización y notificación de los SAF que complementa las normas y métodos recomendados (SARP) del CORSIA es un elemento fundamental de la infraestructura administrativa del mercado que posibilita la aplicación de las políticas pertinentes.

² Ejemplo de hojas de ruta de la IATA hacia las cero emisiones netas, publicado en septiembre de 2024, accesible [aquí](#).

³ Marco mundial de la OACI para SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación, aprobado el 24 de noviembre de 2023, accesible [aquí](#).

2. **LA IMPORTANCIA Y URGENCIA DE CONTAR CON UN APOYO POLÍTICO EQUILIBRADO PARA ESTIMULAR LA PRODUCCIÓN DE SAF, LCAF Y OTRAS ENERGÍAS MÁS LIMPIAS PARA LA AVIACIÓN**

2.1 Las políticas gubernamentales desempeñan una función determinante en la implantación de los SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación. Deben ser políticas específicas para crear y acelerar el desarrollo de los nuevos mercados necesarios y garantizar que puedan desempeñar sus funciones indispensables. La hoja de ruta de medidas políticas para alcanzar las cero emisiones netas de CO₂ de la IATA, publicada en septiembre de 2024, ofrece un «menú» cronológico de opciones políticas para facilitar la transición del sector del transporte aéreo hacia las cero emisiones netas de CO₂⁴.

2.2 A la hora de crear un mercado eficaz de SAF, es importante aprender del éxito de otros nuevos mercados de energías renovables creados desde cero en el pasado, especialmente de los de la energía eólica y solar. Las principales conclusiones que se desprenden de un estudio realizado por la IATA⁵ indican que la secuenciación de las políticas es importante, que las políticas de impulso tecnológico deberían ser las que se introdujeran en primer lugar, que los incentivos son imprescindibles en las primeras fases y que los mandatos deberían utilizarse solo como parte integrante de una estrategia más amplia para aumentar la producción de SAF.

2.3 La armonización en el establecimiento de normas sigue siendo un aspecto crucial para desarrollar un mercado de SAF mundial, transparente y líquido. Este nuevo mercado requiere necesariamente contar con un sólido conjunto de criterios de sostenibilidad, unos métodos de certificación de la sostenibilidad armonizados a nivel mundial y una metodología de contabilización y notificación de los SAF con una cadena de custodia rigurosa que garantice la trazabilidad inalterable de los atributos medioambientales para posibilitar la verificación y facilitar las declaraciones. En la nota de políticas de la IATA sobre la implantación de los SAF pueden encontrarse más consideraciones relativas a las políticas para apoyar los SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación⁶.

3. **CONSECUENCIAS NO DESEADAS DE LOS MANDATOS SOBRE SAF**

3.1 Hasta el momento, las medidas políticas puestas en marcha por los países resultan insuficientes para cumplir los requisitos de la transición energética del transporte aéreo y deben adoptarse medidas adicionales inmediatamente sin más demora. También es preciso adoptar medidas correctivas de inmediato para atajar las consecuencias no deseadas causadas por la imposición de mandatos. La IATA y sus miembros mantienen su compromiso de colaborar con los gobiernos para abordar dichas consecuencias no deseadas. Los Estados que deseen elaborar políticas para incrementar la producción de SAF deberían tomar nota de las deficiencias de las políticas ya implantadas en otros países, para evitarlas.

3.2 El Reglamento ReFuelEU Aviation de la Unión Europea (UE) y el mandato sobre SAF del Reino Unido (R. U.), ambos introducidos en enero de 2025, exigen a los proveedores de combustibles de aviación que garanticen que los carburadores abastecidos en los aeropuertos de la UE y el R. U. contengan un 2 % de SAF por término medio.

⁴ Hoja de ruta de medidas políticas para alcanzar las cero emisiones netas de CO₂ de la IATA publicada en septiembre de 2024, accesible [aquí](#).

⁵ Informe de la IATA: Reflexión sobre las políticas utilizadas para apoyar la creación de nuevos mercados de energías renovables - ¿Qué conclusiones puede sacar la aviación?, publicado en julio de 2024, accesible [aquí](#).

⁶ Nota de la IATA sobre la implantación de los SAF y consideraciones para el enfoque de sus políticas, accesible [aquí](#).

3.3 La mayoría de los proveedores de combustible sujetos a estos mandatos han impuesto un margen de beneficio adicional, calculado por ellos mismos, que suman al precio de cada tonelada de carburadores fósiles comprada. Esta política de precios priva a las compañías aéreas de su derecho a determinar por sí mismas su adquisición de combustibles, ya sean carburadores fósiles o SAF. Además, el margen adicional abusa del poder de fijación de precios del que gozan los proveedores de combustibles que operan en condiciones oligopolísticas de mercado. Por último, la consecuencia es que aumentan los costes para las compañías aéreas, se genera incertidumbre en cuanto a la reducción de las emisiones de CO₂ y se plantea la posibilidad de que las aerolíneas no puedan declarar estas «compras de SAF» en relación con sus obligaciones reglamentarias.

3.4 Según una encuesta de la IATA, estos aumentos del margen ascienden a unos 54 USD por tonelada de carburadores, más del doble del coste por tonelada de 22 USD del precio de mercado de los SAF valorado por las agencias de información de precios⁷.

3.5 Habida cuenta de los 42 millones de toneladas de combustible que se venden anualmente en la UE, las aerolíneas deberán hacer frente a un cargo adicional de 1300 millones de USD en 2025 en concepto de incremento del margen impuesto a los carburadores fósiles. De no tener que asumir este cargo, dicha cantidad se podría utilizar para comprar 1,2 millones de toneladas más de SAF (prima media de mercado de los SAF de 1100 USD por tonelada desde la entrada en vigor de los mandatos europeos). Esto equivale a perder la oportunidad de reducir 2,7 millones de toneladas anuales de emisiones de CO₂. La política de precios que se aplica en relación con el mandato sobre SAF del Reino Unido es igualmente perjudicial e implica renunciar a la reducción de otros 0,8 millones de toneladas de emisiones de CO₂.⁸

3.6 Además, la amalgama de reglamentos y el aumento de la fragmentación resultan perjudiciales, ya que incrementan las tareas administrativas y la fatiga generada por el cumplimiento normativo de las aerolíneas. También es contraproducente en el sentido de que aumentan los costes por cada unidad de reducción de emisiones de CO₂, si es que se produce alguna reducción. Esto resulta innecesario cuando los Estados, a través de la OACI, han acordado un marco mundial para promover la transición energética del sector.

4. LA IMPORTANCIA DE ADOPTAR UN MARCO MUNDIAL DE CONTABILIZACIÓN SÓLIDO

4.1 Es un hecho ampliamente reconocido que, para respaldar el objetivo del sector de la aviación mundial de alcanzar las cero emisiones netas de carbono de aquí a 2050, se necesita un marco mundial de contabilización y notificación sólido de las energías más limpias para la aviación. Este es necesario para garantizar una manera económicamente viable y respetuosa con el medio ambiente de incentivar una mayor utilización de todas las tecnologías, materias primas, métodos y enfoques que se requieren para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) del ciclo de vida en la totalidad de la cadena de suministro de los SAF, así como para convertir en irrelevante la correspondencia física entre la oferta y la demanda de SAF en ubicaciones geográficas específicas⁹.

4.2 Las normas y métodos recomendados (SARP) del CORSIA establecen las condiciones para que los operadores de aeronaves declaren los beneficios medioambientales de los combustibles admisibles en el marco del CORSIA (CEF) a fin de reducir sus obligaciones de compensación relacionadas con las

⁷ Ejemplo de fuente: S&P Global Commodity Insights.

⁸ Gráfico de la semana de la IATA, Costes excesivos de los SAF en la UE: La oportunidad perdida para reducir 2,7 millones de toneladas de CO₂, accesible [aquí](#).

⁹ Nota de la IATA sobre las ventajas de un marco mundial de contabilización de los SAF sólido, accesible [aquí](#).

emisiones de la aviación internacional. Esto se gestiona a través de los registros de compra y mezcla de CEF, con independencia del lugar físico donde se produzca el abastecimiento de combustible y de si el combustible se utiliza para vuelos nacionales o internacionales¹⁰.

4.3 No es necesario que la OACI (o los Estados) establezcan una metodología o plataforma de contabilización independiente para supervisar el uso de los CEF. Las SARP del CORSIA en vigor ya describen los procedimientos necesarios para supervisar que los CEF se utilicen de conformidad con el plan. No obstante, la adopción y el reconocimiento de un enfoque de contabilización de los SAF, respaldado por unos principios y una metodología de transacción sólidos, propiciarían una mayor utilización de los CEF.

4.4 Para proporcionar unas orientaciones homogéneas a las aerolíneas acerca de la contabilización y notificación de los atributos medioambientales de los SAF en los marcos normativos en materia de GEI voluntarios y reglamentarios que corresponda, la IATA publicó en enero de 2025 una Metodología de contabilización y notificación de SAF, desarrollada sobre la base y como complemento de la metodología de contabilización del CORSIA de conformidad con sus disposiciones. Elaborada en colaboración con más de 40 expertos de aerolíneas de todo el mundo, la metodología tiene como objetivo garantizar la transparencia, fidelidad, integridad y accesibilidad a la hora de declarar los beneficios medioambientales de los SAF¹¹. La metodología de la IATA está plenamente integrada en el registro de SAF de la CADO, desarrollado por la IATA. Para más información, consúltese la nota de información A42-WP/339.

4.5 A través del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) de la OACI y de sus expertos técnicos, la IATA también pone todo su empeño en facilitar y contribuir al estudio de los sistemas de contabilización de combustibles para la aviación internacional utilizados actualmente en el mercado libre, con vistas a identificar cualquier posible función de la OACI, la cual debería aprovechar las metodologías y procedimientos existentes en el marco del CORSIA, tal y como se establece claramente en la declaración de la CAAF/3. La IATA insta a la OACI y a los Estados a colaborar con las soluciones que ya han sido ampliamente adoptadas y aplicadas por el sector para evitar duplicar esfuerzos, ya que hacerlo podría retrasar aún más la adopción de dichos marcos de contabilización y notificación para fomentar la implantación de los SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación.

— FIN —

¹⁰ [Normas y métodos recomendados \(SARP\) de la OACI en el marco del CORSIA](#) cláusula 2.2.4 Vigilancia de las reclamaciones relativas a combustibles admisibles en el marco del CORSIA y [Manual técnico-ambiental \(ETM\) de la OACI, Doc 9501](#), cláusula 3.3.5.5 Uso de combustibles admisibles en el marco del CORSIA

¹¹ Metodología de contabilización y notificación de SAF de la IATA, publicada en enero de 2025, accesible [aquí](#).