



ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

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

**PUESTA EN EL MERCADO DE LOS COMBUSTIBLES DE AVIACIÓN SOSTENIBLES:
CERTIFICACIÓN DE SOSTENIBILIDAD PARA COMBUSTIBLES ADMISIBLES EN EL
CORSIA Y SUS COPRODUCTOS**

(Nota presentada por la República de Corea)

RESUMEN

La República de Corea está trabajando en la ampliación del uso de combustibles de aviación sostenibles (SAF) y promoviendo su adopción mediante el establecimiento de objetivos de uso obligatorio y la formulación de políticas para impulsar el desarrollo del mercado.

En la etapa de producción de los SAF, los coproductos que se generan inevitablemente durante el proceso de fabricación se utilizan como un medio fundamental para lograr la neutralidad en carbono a nivel mundial. Sin embargo, en la práctica, los coproductos del Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA) se tratan como productos convencionales derivados del petróleo.

En esta nota se explica que el reconocimiento mutuo de la certificación de sostenibilidad de los coproductos en los sistemas nacionales o regionales puede contribuir al desarrollo y la expansión del mercado de SAF.

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

- reconocer que los coproductos derivados de la producción de SAF juegan un papel importante, al igual que los SAF, en el mercado mundial;
- solicitar al Consejo y a la Secretaría de la OACI que examinen la importancia del mecanismo de certificación de la sostenibilidad (SCS) para garantizar la compatibilidad de los SAF y sus coproductos, permitiendo así su valoración justa en el mercado; y
- solicitar al Consejo de la OACI que, con el apoyo y la participación de los Estados miembros, considere el impacto positivo de los coproductos de los SAF tanto en los propios SAF como en otras industrias, y que incorpore esta consideración al formular o aplicar políticas y sistemas de certificación conexos.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico: <i>La aviación es sostenible en términos medioambientales.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades de la OACI a las que se hace referencia en la presente nota se llevarán a cabo con los recursos disponibles en el presupuesto regular.

<i>Referencias:</i>	Resolución A41-21 de la Asamblea de la OACI, <i>Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente — Cambio climático</i> 59º período de sesiones del Órgano Subsidiario de Asesoramiento Científico y Tecnológico (SBSTA/59) de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), tema 12 b) del programa: <i>Emisiones resultantes del combustible utilizado en el transporte aéreo y marítimo internacional</i>, presentado por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) <i>Marco Mundial OACI para SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación</i>
---------------------	---

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Desde que la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) anunció su objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG), ha emprendido una serie de iniciativas para alcanzar sus objetivos de reducción de gases de efecto invernadero. Entre ellas, son los combustibles de aviación sostenibles (SAF) los que contribuyen de forma más determinante a que la industria de la aviación pueda alcanzar sus objetivos de reducción de emisiones. La OACI ha incentivado de forma constante el rápido aumento de la producción de SAF, la formulación de políticas para fomentar la creación de mercados y la amplia difusión de tales políticas y mecanismos de apoyo.

1.2 La República de Corea inició la producción comercial de SAF en 2024. Con el fin de expandir aún más la producción de estos combustibles, los sectores público y privado no solo están revisando posibles inversiones en nuevas instalaciones de producción, sino que también están utilizando activamente la infraestructura existente. Paralelamente, se está elaborando una variedad de mecanismos institucionales y medidas de política, incluidos incentivos y mandatos dirigidos a las partes interesadas en los SAF, para facilitar el establecimiento de un mercado nacional de SAF.

1.3 A nivel mundial, la demanda de energía limpia y combustibles sostenibles está aumentando rápidamente. Como parte de la labor encaminada a alcanzar la neutralidad en carbono a nivel mundial, se están estableciendo mercados no solo para los combustibles para el transporte por carretera, sino también para los combustibles marinos y la bionafta —que sirve como materia prima clave para la producción de productos de base biológica—, a través de mandatos normativos e iniciativas voluntarias.

1.4 Para fomentar y expandir el mercado, es esencial no solo proporcionar incentivos a los proveedores de SAF, sino también conseguir que esos combustibles SAF y sus coproductos asociados, que se derivan de las características técnicas de su proceso de producción, se valoren adecuadamente en el mercado. En particular, teniendo en cuenta la disponibilidad limitada de materias primas, debería considerarse el uso armonizado de los SAF y sus coproductos.

1.5 Esta nota de estudio tiene por objeto presentar consideraciones clave a los Estados miembros, incluida la República de Corea, que deseen utilizar las infraestructuras de refinería existentes o invertir en nuevas instalaciones de producción de SAF. La finalidad de estas consideraciones es apoyar el uso institucional de los SAF y sus coproductos asociados, además de contribuir al desarrollo del mercado de SAF.

2. CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE LA PRODUCCIÓN DE SAF

2.1 Desde un punto de vista técnico, la producción de SAF genera inevitablemente coproductos junto con el propio combustible SAF. Estos coproductos varían según la materia prima y el método de procesamiento, pero por lo general incluyen sustancias gaseosas, diésel o nafta. Contienen componentes de base biológica o elementos inherentemente sostenibles derivados de la materia prima original. Si bien los productores de SAF tienen como objetivo principal producir SAF, la generación simultánea de los coproductos mencionados significa que la producción de SAF no debería considerarse únicamente como un medio para suministrar combustible al sector de la aviación. Más bien, debería verse como una herramienta de gran utilidad para hacer frente a las dificultades que plantea alcanzar la neutralidad en carbono en otros sectores, como el transporte terrestre, el transporte marítimo y la industria de biorrefinería.

2.2 Estos coproductos se utilizan tanto para cumplir los reglamentos relativos a los combustibles renovables como para su comercio en mercados voluntarios. Por ejemplo, en virtud de su plan obligatorio, la República de Corea tiene previsto introducir un 8 % de biodiésel de aquí a 2030, mientras que la Unión Europea exige que el 29 % de los combustibles para el transporte sean renovables para ese mismo año. La Organización Marítima Internacional (OMI) también reconoce los biocombustibles para usos marinos como una herramienta clave para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en el sector marítimo. Entre los distintos coproductos, la bionafta, en particular, se usa como materia prima para la producción de bioplásticos y como componente para la mezcla de gasolina. Aunque los planes obligatorios existentes no abarcan totalmente el mercado de la bionafta, se prevé que la tasa de crecimiento anual del mercado sea del 14-19 %, gracias al estímulo de la demanda del sector privado.

3. CERTIFICACIÓN SOSTENIBLE Y UTILIZACIÓN MEJORADA DE LOS SAF

3.1 La OACI ha aprobado los mecanismos de certificación de la sostenibilidad (SCS) para los SAF en el marco del Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA). Diversas regiones y países están implementando programas obligatorios y mecanismos de incentivos para los biocombustibles, incluidos los SAF, junto con sistemas reconocidos de certificación de la sostenibilidad.

3.2 La certificación de la sostenibilidad constituye un requisito esencial para la consecución de la integridad ambiental de los combustibles, centrado principalmente en la sostenibilidad de las materias primas. La cadena de custodia del sistema de certificación de la sostenibilidad de los SAF se basa en el enfoque del balance de masa, en el que se evalúa la sostenibilidad de las materias primas y de cada etapa de producción, y se distribuyen créditos de sostenibilidad entre los productos resultantes. En este proceso, la transparencia y la credibilidad en la atribución de los créditos de sostenibilidad entre todos los productos son componentes fundamentales.

3.3 Sin embargo, en la práctica, dentro del marco del sistema de certificación de la sostenibilidad del CORSIA, los coproductos generados durante la producción de SAF admisibles en el CORSIA siguen considerándose en el mercado como productos convencionales derivados del petróleo, a pesar de estar reconocidos como combustibles renovables en otros sistemas de certificación.

3.4 Dado que en el marco del CORSIA no se reconoce la sostenibilidad de los coproductos, sino únicamente de los SAF admisibles en el CORSIA, los productores que se adhieren al plan no pueden obtener el reconocimiento de la sostenibilidad de sus coproductos y, además, se enfrentan a la falta de compatibilidad con otros sistemas internacionales que otorgan créditos de sostenibilidad a estos coproductos. En consecuencia, es más probable que le concedan prioridad a la producción de SAF en el marco de planes que reconozcan la sostenibilidad de los coproductos, en lugar de producir SAF admisibles en el CORSIA.

4. ANÁLISIS

4.1 Las previsiones para la producción de SAF en varias regiones y países indican una fuerte tendencia al alza, lo que también propiciará un aumento de los coproductos de SAF. Habida cuenta del alto costo de producción de los SAF, es esencial que estos coproductos se valoren adecuadamente en el mercado en aras de la viabilidad económica general de la producción de SAF.

4.2 Dada la limitada disponibilidad actual de materias primas para SAF, es necesario examinar la compatibilidad entre los distintos sistemas de certificación a fin de que las materias primas de origen sostenible puedan utilizarse en la producción de diversos productos combustibles. Esa armonización también podría contribuir a garantizar los volúmenes de suministro de SAF.

4.3 Por lo tanto, los marcos de certificación actuales y futuros, ya sean establecidos por los Estados miembros de la OACI u otros organismos internacionales, deberían tener en cuenta la posibilidad de que los coproductos se utilicen en otros planes nacionales o regionales. Además, sería deseable que el CORSIA permitiera también que los coproductos derivados de los SAF admisibles en el plan se utilicen en otros sectores industriales.

4.4 Fomentar el uso de los coproductos de SAF a escala mundial no solo facilitaría la pronta ampliación del suministro de SAF, sino que también contribuiría a lograr la neutralidad en carbono en otros sectores.

— FIN —