



## ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES

## COMITÉ EJECUTIVO

**Cuestión 16: Protección del medio ambiente – La aviación internacional y el cambio climático – Política y normalización****ACTIVIDADES DE LA AVIACIÓN EJECUTIVA EN EL USO DE COMBUSTIBLE SOSTENIBLE**

(Presentado por el Consejo Internacional de Aviación Ejecutiva [International Business Aviation Council, IBAC])

**RESUMEN EJECUTIVO**

En su deseo de alcanzar los objetivos del Acuerdo de la Aviación Ejecutiva con el Cambio Climático, la aviación ejecutiva ha lanzado iniciativas para promover el uso de combustible sostenible (Sustainable Aviation Fuel, SAF), una importante tecnología que ayudará al sector a cumplir su objetivo a largo plazo: reducir a la mitad las emisiones de carbono internacionales para 2050 en relación con los niveles de 2005. A través de una serie de eventos informativos y de demostración, junto con la publicación de una guía de usuario para el operador, se ha tratado de mejorar la comprensión y la sensibilización sobre el SAF, así como potenciar el aumento de su producción y aceptación por parte de las operadoras de aeronaves ejecutivas.

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

- reconocer y apoyar los esfuerzos realizados por el sector de la aviación ejecutiva para crear conciencia sobre el SAF, potenciar el aumento en la producción y uso del SAF, y
- solicitar que la Organización de Aviación Civil Internacional (International Civil Aviation Organization, ICAO) facilite, y que los Estados Miembros implementen políticas apropiadas, incluidos incentivos, para potenciar (i) la producción e integración de SAF en mayores cantidades y (ii) el consumo de SAF por parte de los operadores de aeronaves para que la aviación ejecutiva avance de manera significativa hacia su objetivo a largo plazo de reducir las emisiones de carbono.

<i>Objetivos Estratégicos:</i>	Este documento de trabajo se relaciona con los objetivos estratégicos – <i>Protección Ambiental</i>
<i>Implicaciones financieras:</i>	No se aplica.
<i>Referencias</i>	<i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 6 de octubre de 2016), (Doc 10075)</i> <a href="#">The Business Aviation Commitment on Climate Change</a> <a href="#">The Business Aviation Commitment on Climate Change – update</a> <a href="#">Business Aviation Guide on Sustainable Aviation Fuel</a> <a href="https://www.futureofsustainablefuel.com/">https://www.futureofsustainablefuel.com/</a>

<sup>1</sup> Las versiones en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso fueron proporcionadas por el IBAC.

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 En 2009, la comunidad de la aviación ejecutiva<sup>2</sup>, bajo el auspicio del Consejo Internacional de Aviación Ejecutiva (IBAC) y la Asociación de Fabricantes de Aviación General (General Aviation Manufacturers Association, GAMA), representando a los operadores de aviones comerciales, fabricantes de turbofán y proveedores de servicios, publicó el Acuerdo de la Aviación Ejecutiva con el Cambio Climático (Business Aviation Commitment on Climate Change, BACCC). Este acuerdo estableció tres objetivos clave para la reducción del impacto de la aviación ejecutiva en el cambio climático: mejorar la eficiencia del combustible en 2% anual desde 2010 hasta 2020, potenciar el crecimiento neutro del carbono a partir de 2020 y reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> en un 50% para 2050 en relación con los niveles de 2005.

1.2 Estos objetivos se alcanzarían a través de cuatro mecanismos clave, a saber, el desarrollo de nuevas tecnologías, que incluye combustible sostenible para aviación (SAF), mejoras en infraestructura, operaciones más eficientes y medidas basadas en el mercado.

1.3 En una actualización del BACCC por el IBAC y la GAMA antes de la 39<sup>o</sup> Asamblea de la OACI la industria de la aviación ejecutiva mostró, a través del estudio de casos, las diferentes actividades que había emprendido para enfrentar los desafíos de su compromiso original de 2009 que incluía la pronta adopción de SAF por un fabricante de equipos originales (Original Equipment Manufacturer, OEM).

## 2. AVIACIÓN EJECUTIVA Y COMBUSTIBLE SOSTENIBLE PARA AVIACIÓN

2.1 Tras la 39<sup>o</sup> Asamblea, la industria de la aviación ejecutiva inició esfuerzos para fomentar la producción y la absorción de combustibles sostenibles para aviación dentro del sector, al igual que para concienciar sobre el tema.

2.2 La actividad inicial del sector fue llevar a cabo un amplio proceso de consulta para evaluar el nivel de comprensión sobre el SAF y cómo el sector de la aviación ejecutiva podría aumentar su nivel de uso para apoyar los objetivos del BACCC. Una conclusión clave de la consulta indicó que sería necesario iniciar un proceso educativo fundamental con el objetivo de crear conciencia sobre y fomentar la aceptación del SAF dentro del sector.

2.3 Posterior al proceso de consulta, y reconociendo la necesidad del alcance más amplio posible en todo el sector, varias asociaciones de aviación ejecutiva formaron una coalición para educar a la comunidad de aviación ejecutiva en general, incluidos operadoras, proveedores de servicios, aeropuertos de aviación general y operadoras de base fija (Fixed-Base Operators, FBO) para facilitar la expansión del uso de SAF dentro de la industria de la aviación ejecutiva a través de una variedad de mecanismos.

2.4 La coalición está compuesta por el IBAC, la GAMA, la Asociación Nacional de Aviación Ejecutiva (National Business Aviation Association, NBAA), la Asociación Europea de Aviación Ejecutiva (European Business Aviation Association, EBAA) y la Asociación Nacional de Transporte Aéreo (National Air Transportation Association, NATA). Desde su inicio, la membresía de la coalición se ha ampliado para incluir a los OEM, los proveedores de entrega de combustible Jet A y Jet A1, y los proveedores de SAF.

---

<sup>2</sup> La aviación ejecutiva está compuesta por operadoras internacionales de aviación general que utilizan aeronaves para fines comerciales (por ejemplo, aeronaves corporativas u operadas por sus propietarios) y ciertas operadoras consideradas transporte aéreo comercial internacional (por ejemplo, compañías de chárter a pedido).

2.5 Con el apoyo e interés del Grupo de Acción de Transporte Aéreo (Air Transport Action Group, ATAG) y la Iniciativa de Combustible Alternativo para la Aviación Comercial (Commercial Aviation Alternative Fuel Initiative, CAAFI), la coalición desarrolló la *Guía de SAF para la aviación ejecutiva*. Esta extensa guía, diseñada para operadoras de aviones comerciales y FBO, busca aliviar las preocupaciones y desmitificar el uso del SAF para las operadoras que quisieran adquirirlo y para los FBO que lo suministrarán. Además, la guía está respaldada por un sitio web que ofrece más recursos y mayor información sobre el SAF. La guía se lanzó exitosamente en la Conferencia y Exposición Europea de Aviación Ejecutiva (European Business Aviation Conference and Exhibition, EBACE) de mayo de 2018 en Ginebra, Suiza, donde los jefes de las asociaciones de la coalición también se comprometieron públicamente, a través de una declaración, a trabajar juntos para avanzar en el desarrollo y uso del SAF dentro del sector.

2.6 Posterior al lanzamiento de la guía, la coalición se dedicó a organizar y llevar a cabo eventos de demostración de SAF. El primero se celebró en enero de 2019 en el aeropuerto Van Nuys (KVNY) en Los Angeles, Estados Unidos, uno de los aeropuertos de aviación general más concurridos, con 231 000 operaciones anuales que sirven de apoyo a diversas necesidades de aviación privadas, comerciales y gubernamentales. A la coalición se unieron líderes cívicos locales y partes interesadas de la industria, quienes expresaron su apoyo. Durante el evento se realizaron tres vuelos de demostración para la prensa y más de doscientas operadoras utilizaron el SAF disponible ese día.

2.7 El segundo evento se celebró en el aeropuerto TAG Farnborough (EGLF) a las afueras de Londres, Reino Unido, en mayo de 2019, en vísperas del EBACE 2019. Fue diseñado para abastecer de combustible a los aviones con destino a Ginebra que formarían parte de la muestra de vehículos estáticos en la convención. Además, para complementar el evento de Farnborough, la coalición hizo arreglos para que el combustible estuviera disponible en otras tres ubicaciones estratégicas para aviones con destino a Ginebra: Caen-Carpiquet en Francia (LFRK), el aeropuerto de Estocolmo-Arlanda (ESSA) en Suecia y el Republic Airport a las afueras de Nueva York (KFRG). Como resultado, 27 aviones hicieron uso de la disponibilidad de SAF en su camino a Ginebra para participar en la muestra estática EBACE.

2.8 El objetivo central de estos dos eventos celebrados en 2019 ha sido el deseo de la coalición de complementar la *Guía de SAF* a través de un proceso educativo más amplio. Con este fin, los paneles técnicos en cada evento de demostración y en el EBACE 2019 buscaron desmitificar el uso de SAF por parte de operadoras de aviones comerciales. Los expertos de la industria que representan a operadoras, fabricantes de equipos originales y productores y proveedores de combustible participaron en los paneles respondiendo preguntas e interactuando directamente con los usuarios de aeronaves, compañías de gestión de aeronaves, FBO, funcionarios de la industria y miembros de la prensa.

### 3. DESAFÍOS Y PRÓXIMOS PASOS

3.1 La aviación ejecutiva y la coalición promotora del SAF continuarán llevando a cabo eventos de demostración en la búsqueda de oportunidades para aumentar la comprensión y la educación sobre el uso y fuentes de suministros de SAF donde así lo deseen las operadoras.

3.2 Estos eventos de demostración y el uso de SAF en la aviación ejecutiva no están exentos de desafíos, incluido el suministro suficiente de SAF a precios razonables en relación con los del combustible de aviación tradicional. El IBAC reconoce el apoyo que la ICAO brinda al tema central de la sostenibilidad e implementación de un conjunto de medidas que incluye un mayor enfoque en el SAF. Sin embargo, las políticas e incentivos implementados por los gobiernos nacionales para alentar una producción y uso más amplios de SAF serán fundamentales para iniciar los esfuerzos para producir y consumir SAF a niveles que hagan que la producción y el consumo sean económicamente razonables y ambientalmente significativos.

3.3 El sector de la aviación ejecutiva, similar a las aerolíneas comerciales, tiene problemas de implementación de SAF en tiempo real que van desde cantidades de producción de bajo nivel hasta costos más altos contra márgenes ya pequeños. Además, las operadoras de aeronaves ejecutivas enfrentan dificultades relacionadas con la disponibilidad geográfica de SAF, dado que tienden a prestar servicios a ubicaciones más remotas o desatendidas. Los incentivos en cuanto al costo del producto y la infraestructura de la instalación abordarían directamente estos problemas centrales y pondrían el aprovechamiento máximo del SAF al alcance de la comunidad de aviación ejecutiva remota, que incluye una flota global de más de 22 200 aviones turbofán, que sirve a regiones de todo el mundo.

3.4 Mirando hacia el futuro, el apoyo de la ICAO y de los Estados Miembros será clave para reducir la dependencia de la aviación de los combustibles fósiles y reducir la producción de CO<sub>2</sub>, al tiempo que respaldará la capacidad de la aviación ejecutiva para cumplir sus compromisos de reducir sus contribuciones al cambio climático.

#### 4. ACCIONES

4.1 Se invita a la Asamblea a:

- a) reconocer y apoyar los esfuerzos realizados por el sector de la aviación ejecutiva para crear conciencia sobre el SAF, potenciar el aumento en la producción y uso del SAF; y
- b) solicitar que la Organización de Aviación Civil Internacional (International Civil Aviation Organization, ICAO) facilite, y que los Estados Miembros implementen, políticas apropiadas, incluidos incentivos, para potenciar (i) la producción e integración de SAF en mayores cantidades y (ii) el consumo de SAF por parte de los operadores de aeronaves para que la aviación ejecutiva avance de manera significativa hacia su objetivo a largo plazo de reducir las emisiones de carbono.

— FIN —