



**Cuestión 3A del
Orden del Día: Medio ambiente**

**EL DESARROLLO DE UNA POLÍTICA FRANCESA DE COMBUSTIBLES DE AVIACIÓN
SOSTENIBLES (SAF) COMO EJEMPLO DE HOJA DE RUTA PARA LA IMPLEMENTACION
DE LA CAAF**
(Nota presentada por Francia)

RESUMEN

Con el fin de aplicar la Resolución A41-211 de la Asamblea y el acuerdo histórico sobre el LTAG de emisiones netas de carbono cero para 2050, así como la hoja de ruta para la implementación de los resultados de la CAAF/3 aprobados por el Consejo de la OACI en junio de 2024, Francia ha estado desarrollando una política nacional basada en un doble enfoque con respecto a la adopción de SAF: uno destinado a crear una demanda de estos y otro que apoya el desarrollo de una cadena de suministro de SAF en Francia.

Paralelamente, Francia ha contribuido al programa de la OACI de capacitación y formación en materia de combustibles de aviación sostenibles (ACT-SAF).

La presente nota de estudio pretende ilustrar una posible forma de implementar la hoja de ruta CAAF/3 y contribuir al intercambio de información solicitado para la reunión RAAC/18.

Referencias:

- Resolución A41-211 de la Asamblea
- CAAF/3

**Objetivos Estratégicos
de la OACI:**

Protección del medio ambiente

1. Introducción

1.1 Francia ha participado intensamente en acciones destinadas a permitir que el sector de la aviación reduzca su huella medioambiental a escala nacional, europea e internacional.

1.2 A nivel de la OACI, Francia apoya firmemente la implementación de los cuatro pilares de la descarbonización en el transporte aéreo, uno de los cuales se refiere al desarrollo de combustibles de aviación sostenibles (SAF), que permitirán al sector de la aviación reducir su dependencia de los combustibles fósiles. En este sentido, Francia apoya plenamente la Resolución A41-211 de la Asamblea y

el acuerdo histórico sobre el LTAG de emisiones netas de carbono cero para 2050, en apoyo del objetivo de temperatura del Acuerdo de París, así como la hoja de ruta para la implementación de los resultados de la CAAF/3, aprobada por el Consejo de la OACI en junio de 2024.

1.3 Para lograr esta implementación, Francia ha desarrollado una política nacional basada en un doble enfoque en relación con la adopción de SAF: uno destinado a crear una demanda de SAF mediante mandatos de mezcla de SAF para los proveedores de combustible a partir de 2025 basados ahora en el reglamento europeo «Refuel Aviation», y otro que apoya el desarrollo de una cadena de suministro de SAF en Francia mediante convocatorias de proyectos industriales.

1.4 Además, en consonancia con la iniciativa «Ningún país se queda atrás», Francia ha contribuido al programa de capacitación y formación sobre combustibles de aviación sostenibles (ACT-SAF) de la OACI, apoyando estudios de viabilidad sobre la producción de SAF para que los Estados puedan aprovechar su potencial en el desarrollo y despliegue de estos combustibles.

1.5 Esta nota de estudio pretende ilustrar una posible forma de implementar la hoja de ruta de la CAAF/3 y contribuir al intercambio de información solicitado para la reunión RAAC/18.

2. **Discusión**

2.1 **La definición de una política nacional para alcanzar los objetivos del marco de la OACI**

2.1.1 En noviembre de 2023, la CAAF/3 adoptó el Marco mundial de la OACI para SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación, en el que la OACI y sus Estados miembros se esfuerzan por alcanzar una visión colectiva global aspiracional para reducir las emisiones de CO₂ en la aviación internacional en un 5 % para 2030 mediante el uso de SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación (en comparación con el uso nulo de estas energías).

2.1.2 En junio de 2024, el Consejo de la OACI aprobó una hoja de ruta para la implementación de los resultados de la CAAF/3, que incluye las acciones previstas, las funciones y responsabilidades, el calendario y los recursos necesarios para la implementación del LTAG, teniendo en cuenta los diferentes intereses de los Estados y haciendo hincapié en la necesidad de “Ningún país se queda atrás”.

2.1.3 Antes de estos pasos cruciales a nivel internacional, y para construir su estrategia nacional, Francia había establecido una asociación público-privada que reunía a los principales actores del sector en un Compromiso de Crecimiento Verde específico. Sus trabajos concluyeron a principios de 2020, allanando el camino para la publicación poco después de la hoja de ruta gubernamental francesa para el despliegue de los SAF. Los objetivos de mezcla propuestos en la hoja de ruta eran del 2 % en 2025 y del 5 % en 2030. Esta hoja de ruta complementaba el objetivo de mezcla a largo plazo del 50 % para 2050 establecido en la estrategia nacional de reducción de emisiones de carbono. Estos objetivos han sido sustituidos por los objetivos europeos (véase más abajo).

2.1.4 Para enviar una señal clara y temprana a los agentes económicos, a partir de enero de 2022 se ha implementado un mandato de mezcla del 1 % para los proveedores de combustible. Además, para que esta hoja de ruta sea operativa, se ha puesto en marcha un mecanismo de incentivos para el consumo de estos productos mediante la actualización de una herramienta fiscal existente diseñada para apoyar la adopción de energías renovables en el sector del transporte.

2.2 **La introducción de un mandato obligatorio de mezclas para apoyar la demanda de SAF**

2.2.1 Uno de los elementos clave de la hoja de ruta francesa era la introducción de objetivos de mezcla de SAF en 2025 y 2030, como ya se ha mencionado. Al crear una demanda creciente y previsible de SAF por parte de los proveedores de combustible, estos objetivos de mezcla son un importante motor de desarrollo de la industria de los SAF. En Francia se optó por no utilizar materias primas destinadas a la alimentación humana o animal para la producción de SAF, con el fin de evitar cualquier riesgo de competencia entre usos.

2.2.2 En 2023, el mandato francés fue sustituido por el europeo a través del reglamento ReFuelEU Aviation, que establece un mandato de mezcla de SAF del 2 % a partir de enero de 2025 para los proveedores de combustible de los principales aeropuertos europeos. Los proveedores de combustible tendrán que suministrar SAF (incluido un subobjetivo sobre combustibles sintéticos de aviación) de acuerdo con objetivos crecientes cada cinco años (2 % en 2025, 6 % en 2030, 20 % en 2035 y hasta el 70 % en 2050). La implementación de este reglamento estará sujeta a una evaluación a más tardar el 1 de enero de 2027 y cada cuatro años a partir de entonces, en la que se analizará la evolución del mercado de los combustibles de aviación y su impacto en el sector de la aviación en Europa, así como la eficacia de los incentivos financieros para el uso de SAF.

2.2.3 El mandato se centra en los biocarburantes no producidos a partir de materias primas destinadas a la alimentación humana o animal, en los basados en residuos y en los combustibles sintéticos para la aviación, que reducen las emisiones en comparación con el jet fuel. Su objetivo para 2030 está en consonancia con el acuerdo mundial alcanzado en la 3.ª Conferencia de la OACI sobre Aviación y Combustibles Alternativos (CAAF/3) el 24 de noviembre de 2023.

2.3 **La implementación de una política pública para estimular la producción industrial**

2.3.1 Paralelamente a este mandato de mezcla de SAF, Francia ha desarrollado una política industrial destinada a crear una oferta de SAF y apoyar la producción de este combustible en su territorio.

2.3.2 En 2020 se lanzó una convocatoria de manifestaciones de interés (CEI) para evaluar los intereses y necesidades de las partes interesadas en relación con el desarrollo de una industria nacional de SAF. Permitió identificar 15 proyectos industriales innovadores que proporcionaron información detallada valiosa para desarrollar las herramientas adicionales necesarias para apoyar el desarrollo de un sector francés de producción de SAF.

2.3.3 Tras la CEI, se lanzó una primera convocatoria de proyectos (CfP) a mediados de 2021 para proporcionar ayudas a la inversión a corto plazo, tanto en trabajos de ingeniería dirigidos a proyectos con procesos de fabricación maduros como en trabajos de demostración dirigidos a proyectos con un menor nivel de madurez. La CfP se cerró en septiembre de 2022, tras lo cual se concedieron 18 millones de euros para ayudar a financiar los estudios de ingeniería y los demostradores seleccionados en el marco de esta convocatoria.

2.3.4 Se ha creado un grupo de trabajo de alto nivel, integrado por partes interesadas de los sectores del transporte aéreo, la aeronáutica y la energía, que determinará las condiciones necesarias para el lanzamiento de proyectos de producción industrial de SAF en Francia. Gracias a la primera convocatoria de proyectos mencionada anteriormente, los trabajos del grupo han permitido precisar las necesidades de la industria y las condiciones necesarias para aumentar las inversiones en la construcción de plantas de producción de SAF en Francia.

2.3.5 Sobre la base de este trabajo, se lanzó una segunda convocatoria de proyectos a mediados de diciembre de 2023 para apoyar los estudios FEED, es decir, el trabajo necesario antes de tomar una

decisión de inversión industrial. Esta segunda convocatoria de proyectos cuenta con un presupuesto de 200 millones de euros en el marco de la estrategia de aceleración de Francia 2030 «Productos de base biológica y biotecnologías industriales - combustibles sostenibles». Se cerró el 28 de junio de 2024.

2.4 **Contribución de Francia al desarrollo de capacitación en materia de SAF**

2.4.1 En consonancia con la iniciativa «Ningún país se queda atrás», Francia ha contribuido al programa de la OACI de creación de capacitación y formación para los combustibles de aviación sostenibles (ACT-SAF), destinado a ayudar a los países en desarrollo y a los Estados con necesidades particulares. Concretamente, ha apoyado estudios de viabilidad sobre la producción de SAF para que los Estados puedan aprovechar su potencial en el desarrollo y despliegue de estos combustibles. De hecho, Francia apoyó a los países en desarrollo para fortalecer sus capacidades en combustibles de aviación sostenibles mediante la contribución de 200 000 euros en 2023 al Fondo para el Medio Ambiente de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

2.4.2 Además, expertos de la DGAC francesa han participado en diversos foros internacionales para presentar las distintas políticas nacionales y regionales posibles de adopción de los SAF y han aportado su opinión sobre el desarrollo de políticas de SAF para la iniciativa ACT-SAF.

2.4.3 En conclusión, esta nota de estudio pretende contribuir al intercambio de información como uno de los elementos facilitadores de la implementación de la hoja de ruta CAAF/3. Francia está dispuesta a compartir información e intercambiarla con otros Estados de la SAM en este sentido.

3. **Acción sugerida**

Se invita a la reunión a:

- a) Intercambiar puntos de vista sobre la forma de implementar los resultados de la CAAF/3.
- b) Intercambiar puntos de vista sobre las capacidades, el posible marco y los incentivos a nivel de los Estados para fomentar la aparición de una demanda sólida de SAF y de una industria eficiente de SAF.