



NOTA DE ESTUDIO

**CONFERENCIA SOBRE LA AVIACIÓN
Y LOS COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS**

Ciudad de México, México, 11-13 de octubre de 2017

Cuestión 4 del orden del día: Definición de la visión de la OACI sobre los combustibles de aviación alternativos y objetivos futuros

[Nota presentada por el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO), Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)¹, Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC), Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA)]

RESUMEN

La industria de aviación ha adoptado un enfoque dinámico respecto a su contribución al urgente problema mundial del cambio climático. En 2009, estableció tres metas ambiciosas para reducir las emisiones de CO₂ de la aviación internacional y creó una estrategia de cuatro pilares para lograr esas metas. El uso comercial de combustibles de aviación sostenibles sigue siendo un elemento fundamental de dicha estrategia.

Se invita a la conferencia a aprobar la recomendación del párrafo 5.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) es el representante mundial del sector de aeropuertos del mundo que presta servicios a 623 miembros que explotan 1960 aeropuertos en 176 países. La Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO) es la voz mundial de la gestión del tránsito aéreo y representa los intereses de más de 80 proveedores de servicios de navegación aérea que cubren más del 85% del tránsito aéreo mundial. La Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) representa, guía y sirve a la industria de líneas aéreas, con un total de 275 líneas aéreas afiliadas que representan el 83% del tráfico regular. El Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC) representa los intereses de la comunidad mundial de explotadores de aeronaves de negocios, abarcando unas 35 000 aeronaves. El Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA) es la organización internacional de asociaciones de la industria aeroespacial que diseñan, desarrollan, fabrican y apoyan en servicio los productos aeronáuticos y espaciales y las correspondientes tecnologías.

¹ Las versiones en español, árabe, chino, francés y ruso que han sido aprobadas por la IATA.

1.2 En 2009, la industria de aviación se comprometió a una serie de metas de alto nivel de reducción de emisiones de carbono, a saber:

- Una mejora media anual en el rendimiento del combustible del 1,5% entre 2009 y 2020
- Un límite de las emisiones netas de CO₂ de la aviación a partir de 2020 (crecimiento neutro en carbono)
- Una reducción de las emisiones netas de CO₂ de la aviación del 50% en 2050, respecto a los niveles de 2005.

El logro de dichas metas sigue dependiendo del compromiso de la industria y los gobiernos de realizar adelantos indispensables en materia de infraestructura y tecnología de aviación, incluidos los combustibles de aviación sostenibles (SAF).

1.3 Aunque se prevén considerables mejoras en los próximos decenios en tecnología, operaciones e infraestructura de aeronaves y motores, es poco probable que basten para alcanzar las mencionadas metas, considerando el crecimiento previsto del volumen de tránsito aéreo. Con sus emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) inferiores al combustible para reactores convencional, los SAF se consideran como complemento necesario para apoyar la meta de 2020 y lograr la de 2050. A diferencia de los explotadores de transporte terrestre, para el futuro previsible, los explotadores de aeronaves no cuentan con alternativas de energía sostenible respecto al combustible líquido para reactores, por lo que les es indispensable poder utilizar SAF para reducir las emisiones.

1.4 En la Resolución A39-3 adoptada por el 39º período de sesiones de la Asamblea de la OACI se decidió implantar el Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA) como parte de un conjunto más amplio de medidas para abordar las emisiones de CO₂ de la aviación.

1.5 En la Resolución A39-3 de la Asamblea de la OACI se afirma la preferencia por el uso de SAF que proporcionen beneficios ambientales en el sector de aviación y se pide que se elabore una metodología para asegurar que puedan reducirse, mediante el uso de SAF, los requisitos de compensación por las líneas aéreas.

2. VISION DE LA OACI

2.1 La industria apoya firmemente la labor de la OACI para facilitar la comunicación de iniciativas SAF y el intercambio de información para el desarrollo y uso de SAF, incluido el intercambio de información y mejores prácticas relacionadas con el desarrollo de cadenas de suministro para SAF y la elaboración de modelos técnicos en el marco de CAEP, e insta a la OACI a que siga concentrándose en dicha función.

2.2 Mientras reconocemos el interés de la OACI por establecer visiones a las que se aspira para el uso de SAF en la aviación internacional, instamos a que en toda iniciativa de la OACI al respecto se tenga en cuenta el hecho de que los Estados y la industria tienen una función principal en el desarrollo y uso de SAF y que cierto número de factores importantes de índole comercial, geográfica, económica y otra entrarán en juego para decidir el momento y los lugares en que se introducirán los SAF.

2.3 La industria apoya firmemente la labor de la OACI en la elaboración del marco CORSIA y reconoce que CORSIA puede desempeñar un importante papel complementario para fomentar el uso comercial de SAF.

2.4 En la medida en que los Estados miembros de la OACI deseen formular una meta a la que se aspira a fin de reflejar su voluntad de asociarse con la industria para fomentar el uso de SAF,

la industria considera que conviene concentrarse en determinar vías para lograr una meta a la que se aspira para 2025 de cinco millones de toneladas de SAF en la aviación internacional, equivalente al 2% de la demanda de combustible de la aviación internacional. En las mencionadas vías deberían formularse claramente los factores impulsores de políticas relacionados con el éxito correspondiente.

2.5 Mientras respetamos la propuesta de considerar una visión a la que se aspira a largo plazo para el uso de SAF, la industria considera que existe actualmente demasiada incertidumbre, en particular respecto a los costos actuales de SAF, para poder definir debidamente un volumen específico de SAF que se utilizará a largo plazo. Así, a nuestro juicio, convendría considerar la definición de una meta SAF a la que se aspira a medio plazo, incluida la determinación de vías para esforzarse por alcanzarla, una vez que puedan evaluarse el progreso y el logro de una meta a la que se aspira para 2025.

2.6 La industria señala que durante el ciclo CAEP/10 se analizaron las tendencias; según los datos del Equipo especial sobre evaluación de la producción de combustibles, del Equipo especial sobre combustibles alternativos, los SAF permitirían reemplazar la demanda de queroseno al 100%, pero esto dependería en gran medida de diversos aspectos ajenos a la voluntad de la industria: opciones de la sociedad, marcos de políticas, competencia por materias primas y, sobre todo, fijación de precios.

2.7 Además, en 2025 se presentará la oportunidad de evaluar la eficacia de las políticas aplicadas por los Estados, así como la evolución técnica y comercial de la producción de SAF.

3. POSTURA COMÚN DE LA INDUSTRIA

3.1 Los signatarios de la presente nota confirman que la industria de aviación civil:

- a) apoya firmemente las ambiciones más amplias de la comunidad mundial para abordar el cambio climático y proteger el desarrollo sostenible;
- b) reconoce los logros significativos de la industria respecto a sus ambiciosas metas de mitigación de CO², en particular superando a partir de 2010 la meta de mejora anual del 1,5% del rendimiento del combustible;
- c) reconoce la activa contribución y compromiso de la industria respecto al histórico acuerdo CORSIA de la OACI de 2016;
- d) renueva el compromiso de la industria respecto a las tres metas de medidas climáticas del sector de aviación mundial;
- e) respalda los esfuerzos continuos de los explotadores de aeronaves y otras partes interesadas de la industria para desarrollar, ensayar e introducir en las operaciones comerciales SAF económicos que mantengan un equilibrio ecológico evitando que se agoten los recursos naturales, como elemento importante del enfoque global de la industria para abordar sus emisiones de CO²;
- f) aprecia los esfuerzos continuos de los fabricantes de células y motores para apoyar los procesos de certificación internacional de los SAF;
- g) respalda los compromisos de la industria para fomentar normas de sostenibilidad y contabilidad armonizadas mundialmente para los SAF; y
- h) exhorta a los gobiernos a elaborar y aplicar con carácter de urgencia políticas constructivas y favorables para eliminar las barreras comerciales, reducir el costo unitario y acelerar la introducción de SAF de sustitución directa, que sean compatibles con los objetivos ambientales

de la industria, incluida la creación de un marco de reglamentación apropiado que permita el acceso a deuda y capital propio para facilitar el desarrollo de las necesarias instalaciones de producción².

4. RECOMENDACIONES RELATIVAS A POLÍTICAS

4.1 La industria apoya firmemente una serie de enfoques de políticas para consideración por los Estados en relación con el desarrollo de SAF³ e insta a la OACI a alentar a sus Estados miembros a establecer marcos de políticas para incentivar eficazmente el desarrollo, la producción y el uso de los SAF. Dichas políticas podrían abarcar lo siguiente:

- a) proporcionar garantías de préstamos y subvenciones de capital para instalaciones de producción, incluido apoyo para mediar en acuerdos de absorción en la aviación;
- b) permitir que los SAF compitan en igualdad de condiciones con los combustibles utilizados para transporte terrestre mediante incentivos públicos equivalentes o superiores;
- c) alentar métodos contables simplificados y racionalizados relativos al uso de SAF a fin de reducir los costos logísticos;
- d) apoyar las plantas demostrativas de producción de SAF y la investigación y desarrollo en materia de cadenas de suministro;
- e) aplicar políticas de protección contra riesgos para las inversiones en plantas de producción de SAF, incluida certidumbre legislativa durante un período de tiempo suficiente como para atraer inversiones en nuevas instalaciones de producción;
- f) elaborar incentivos fiscales para proyectos y alianzas en las etapas iniciales de desarrollo de plantas de producción;
- g) apoyar el proceso de examen y aprobación de especificaciones relativas a combustibles alternativos para reactores, administrado por ASTM International que proporciona las normas para la aceptación de dichas especificaciones en el mundo entero; y
- h) elaborar una política armonizada sobre transporte y energía que abarque la coordinación entre organismos, incluidas entidades del sector de agricultura, transporte y energía y el sector militar.

5. RECOMMENDACIONES

5.1 Se invita a la Conferencia a:

- a) tomar nota de la postura común de la industria enunciada en el párrafo 3 que precede;
- b) apoyar el papel de la OACI para facilitar la comunicación de iniciativas SAF y el intercambio de información para el desarrollo y el uso de SAF, incluido el intercambio de información y mejores prácticas relacionadas con el desarrollo de cadenas de suministro para SAF;

² Durante su 73^a Junta General Anual (Cancún, 5 y 6 de junio de 2017), las líneas afiliadas a la IATA adoptaron unánimemente una resolución sobre combustible alternativo sostenible en la que figuran muchos de estos puntos (véase el Apéndice A).

³ Muchos de los propuestos enfoques de políticas figuran en la resolución de la AGM de la IATA mencionada más arriba.

- c) alentar a los Estados miembros a establecer marcos de políticas para incentivar eficazmente el desarrollo, la producción y el uso de los SAF;
- d) considerar las recomendaciones sobre políticas contenidas en el párrafo 4 que precede y la manera en que los Estados podrían aplicarlas efectivamente; y
- e) reconocer que las políticas deberían concentrarse en las vías que permitan alcanzar una meta SAF a la que se aspira para 2025 y se considere una visión a más largo plazo una vez que pueda evaluarse el logro de dicha meta.

— FIN —

APÉNDICE A



**73ª JUNTA GENERAL ANUAL DE LA IATA
RESOLUCIÓN RELATIVA AL USO COMERCIAL
DE COMBUSTIBLE ALTERNATIVO SOSTENIBLE PARA LA AVIACIÓN**

Considerando que en la 66ª AGM de la IATA en 2010, las líneas aéreas afiliadas a la IATA adoptaron una resolución en la que se respaldaban tres metas ambiciosas para abordar las emisiones de CO², a saber:

- Una mejora media anual en el rendimiento del combustible del 1,5% entre 2010 y 2020;
- Un límite de las emisiones netas de CO² de la aviación a partir de 2020;
- Una reducción de las emisiones netas de CO² de la aviación del 50% en 2050 respecto a los niveles de 2005.

Considerando que en dicha resolución se reconocía que el éxito en la gestión de emisiones de CO² de la aviación depende de que los gobiernos brinden incentivos para la investigación y desarrollo tecnológicos de mejores células y motores, así como combustibles alternativos sostenibles para la aviación (SAF), proporcionando al mismo tiempo infraestructura aeroportuaria y aeroespacial moderna;

Recordando que el 39º período de sesiones de la Asamblea de la OACI en 2016 adoptó la Resolución A39-3 en la que se decidió implantar el Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA) como parte de un conjunto más amplio de medidas para abordar las emisiones de CO² de la aviación; y

Reconociendo que en la Resolución A39-3 de la Asamblea de la OACI se afirma la preferencia por el uso de SAF que proporcionen beneficios ambientales en el sector de aviación y se pide que se elabore una metodología para asegurar que puedan reducirse, mediante el uso de SAF, los requisitos de compensación por las líneas aéreas;

Resolución

La 73a Junta General Anual de la IATA:

1. Apoya firmemente las ambiciones más amplias de la comunidad mundial para abordar el cambio climático y proteger el desarrollo sostenible;
2. Reconoce los logros significativos de sus líneas aéreas afiliadas respecto a las ambiciosas metas de mitigación de CO² de la industria, en particular superando a partir de 2010 la meta de mejora anual del 1,5% del rendimiento del combustible;
3. Reconoce la activa contribución y compromiso de las líneas aéreas afiliadas respecto al histórico acuerdo CORSIA de la OACI de 2016;

4. Renueva el compromiso de la industria respecto a las tres metas de medidas climáticas del sector de aviación mundial;
5. Respalda los esfuerzos continuos de sus líneas aéreas afiliadas y otras partes interesadas de la industria para desarrollar, ensayar e introducir en las operaciones comerciales SAF económicos que mantengan un equilibrio ecológico evitando que se agoten los recursos naturales, como elemento importante del enfoque global de la industria para abordar las emisiones de CO² de la aviación;
6. Aprecia los esfuerzos continuos de los fabricantes de células y motores para apoyar los procesos de certificación internacional de los SAF;
7. Respalda los compromisos de sus líneas aéreas afiliadas para fomentar normas de sostenibilidad y contabilidad armonizadas mundialmente para los SAF;
8. Exhorta a los gobiernos a elaborar y aplicar con carácter de urgencia políticas constructivas y favorables para eliminar las barreras comerciales, reducir el costo unitario y acelerar la introducción de SAF de sustitución directa, que sean compatibles con los objetivos ambientales de la industria, incluida la creación de un marco de reglamentación apropiado que permita el acceso a deuda y capital propio para facilitar el desarrollo de las necesarias instalaciones de producción; y
9. Presenta en el Apéndice I una serie de enfoques recomendados de políticas para que los examinen los gobiernos en relación con el desarrollo de SAF.

Apéndice I

ENFOQUES RECOMENDADOS DE POLÍTICAS GUBERNAMENTALES PARA APOYAR EL USO COMERCIAL DE SAF

- a. Proporcionar garantías de préstamos y subvenciones de capital para instalaciones de producción, así como apoyo para mediar en acuerdos de absorción en la aviación.
- b. Permitir que los SAF compitan en igualdad de condiciones con los combustibles utilizados para transporte terrestre mediante incentivos públicos equivalentes o superiores.
- c. Alentar métodos contables simplificados y racionalizados relativos al uso de SAF a fin de reducir los costos logísticos.
- d. Apoyar las plantas demostrativas de producción de SAF y la investigación y desarrollo en materia de cadenas de suministro.
- e. Aplicar políticas de protección contra riesgos para las inversiones en plantas de producción de SAF, incluida certidumbre legislativa durante un período de tiempo suficiente como para atraer inversiones en nuevas instalaciones de producción.
- f. Elaborar incentivos fiscales para proyectos y alianzas en las etapas iniciales de desarrollo de plantas de producción.
- g. Elaborar una política armonizada sobre transporte y energía que abarque la coordinación entre organismos, incluidas entidades de los sectores de agricultura, transporte y energía, así como el sector militar.