



NOTA DE ESTUDIO

TERCERA CONFERENCIA SOBRE LA AVIACIÓN Y LOS COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS (CAAF/3)

Dubái, Emiratos Árabes Unidos, 20 - 24 de noviembre de 2023

Cuestión 2: Políticas de acompañamiento para promover el desarrollo y uso de energía más limpia en la aviación

Cuestión 5: Examen de la Visión de la OACI sobre SAF para 2050, incluidos los LCAF y otras energías más limpias para la aviación, a fin de definir un marco mundial

OPINIONES DE LA ARABIA SAUDITA SOBRE EL POSIBLE MARCO MUNDIAL DE LA OACI PARA LOS COMBUSTIBLES DE AVIACIÓN (LCAF, SAF Y OTRAS ENERGÍAS MÁS LIMPIAS)

(Nota presentada por la Arabia Saudita)

RESUMEN

En esta nota de estudio la Arabia Saudita aborda ciertos principios y elementos que es esencial examinar y tener en cuenta para alcanzar un acuerdo sobre un posible marco mundial que fomente el desarrollo y puesta en mercado de los SAF, los LCAF y otras energías más limpias para la aviación, en particular, aunque sin limitarse a ella, la relación entre el LTAG y la Visión de la OACI sobre SAF para 2050, incluidos los LCAF y otras energías más limpias para la aviación, y las metodologías de contabilización.

Los puntos de debate fundamentales se presentan en el párrafo 2. Las medidas propuestas a la Conferencia figuran en el párrafo 3.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La Segunda Conferencia sobre la Aviación y los Combustibles Alternativos tuvo lugar en Ciudad de México del 11 al 13 de octubre de 2017. La conferencia ha respaldado la Visión de la OACI sobre los combustibles de aviación sostenibles 2050 como camino vivo e inspirador, e insta a los Estados, la industria y otros interesados a que reemplacen un porcentaje considerable de los combustibles de aviación convencionales (CAF) por combustibles de aviación sostenibles (SAF) para 2050, de modo que la aviación civil internacional reduzca significativamente sus emisiones de carbono y, al mismo tiempo, aproveche todas las oportunidades del conjunto de medidas de mitigación para reducir las emisiones según sea necesario (párrafo 1 de la Declaración CAAF/2).

1.2 El 41º período de sesiones de la Asamblea de la OACI dispone que “se aliente a la OACI y a sus Estados miembros a trabajar mancomunadamente para alcanzar un objetivo ambicioso mundial colectivo a largo plazo para la aviación internacional (LTAG) de cero emisiones netas de carbono como contribución al logro de la meta de temperatura del Acuerdo de París, reconociendo que las circunstancias especiales y respectivas capacidades de cada Estado (p.ej., su nivel de desarrollo, madurez de sus mercados de aviación, crecimiento sostenible de la aviación internacional, transición justa, y prioridades nacionales de desarrollo del transporte aéreo) incidirán en su capacidad de contribuir al LTAG dentro de sus propios plazos nacionales”.

1.3 En la resolución mencionada, la Asamblea también pide al Consejo que “continúe evaluando los avances en el desarrollo y la utilización de SAF, LCAF y otras fuentes más limpias de energía para la aviación como parte del proceso de evaluación de la OACI, y convoque la CAAF/3 en 2023 para reexaminar la Visión de la OACI para 2050, sobre SAF, LCAF y otras fuentes más limpias de energía para la aviación para 2050, a fin de definir un marco mundial con arreglo a la Iniciativa Ningún País se Queda Atrás (NCLB) y teniendo en cuenta las circunstancias y capacidades nacionales” [párrafo 28 f)].

1.4 La Arabia Saudita elogia el trabajo realizado por el Consejo y las contribuciones técnicas del CAEP, gracias a los cuales se ha preparado el borrador del posible marco mundial para los SAF, los LCAF y otras energías más limpias. Sin embargo, los siguientes principios, elementos y puntos de debate, que figuran en la sección 2, deberían adoptarse y reflejarse en el marco mundial para llegar a un acuerdo justo sin socavar el delicado equilibrio del LTAG.

2. ANÁLISIS

2.1 Señal y objetivo ambicioso

2.1.1 La OACI, sus Estados contratantes y el sector de la aviación han abordado de forma proactiva la reducción de las emisiones de CO₂. Como parte de estos esfuerzos, han comunicado sus firmes intenciones a la comunidad mundial a lo largo de los años. En 2010 se fijaron metas, entre ellos el objetivo de rendimiento de combustible del 2 % anual hasta 2050 y el compromiso de un crecimiento neutro en carbono a partir de 2020 (CNG 2020). En 2016 se introdujo el CORSIA como plan de compensación y reducción de carbono mediante créditos y se establecieron los combustibles admisibles en el marco del CORSIA (CEF). El acuerdo de 2022 sobre el objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG), que persigue la reducción a cero de las emisiones netas de carbono, constituye un hito importante que marca el rumbo del futuro del transporte aéreo.

2.1.2 El LTAG tiene en cuenta una amplia gama de niveles de factibilidad y madurez de las medidas sectoriales, en particular en cuanto a la tecnología y la innovación, las operaciones y los combustibles de aviación. Se tuvieron en cuenta en toda su globalidad los enfoques ascendentes y el agnosticismo tecnológico, si bien la voluntad política fue el factor que tuvo mayor peso para alcanzar el acuerdo sobre el LTAG. Para el acuerdo se llegó a un delicado equilibrio que tiene en cuenta el calendario de los Estados para alcanzar el LTAG según sus respectivas circunstancias y capacidades nacionales. El apoyo a la implementación, y en particular la financiación para los países en desarrollo y los Estados necesitados, fue la piedra angular del acuerdo sobre el LTAG.

2.1.3 La Arabia Saudita opina que el LTAG es un objetivo ambicioso general de la aviación, que engloba medidas sectoriales, incluidas las relativas a los combustibles de aviación. La reciente adopción del LTAG fue una señal decisiva para todo el sector, las partes interesadas y las instituciones financieras. Es innegable que el establecimiento de objetivos y/o metas adicionales crearía confusión e impondría una carga excesiva. Es imperativo señalar que la introducción de tales objetivos podría poner en peligro el acuerdo sobre el LTAG, meticulosamente elaborado, y contravenir directamente sus principios fundamentales.

2.1.4 Cabe mencionar que la propuesta sobre los puntos de referencia intermedios y/o hitos se presentó en la HLM-LTAG y en el 41º período de sesiones de la Asamblea de la OACI. No se llegó a un consenso sobre este concepto. Queda por tanto estipulado que la CAAF/3 no se utilizará como medio para reintroducir elementos que no se hayan acordado durante las negociaciones sobre el LTAG. Dado que el coste de producción y la materia prima siguen siendo un reto importante, no es conveniente especificar una cantidad u objetivo concreto en esta fase. Cabe señalar aquí que la producción actual de combustibles de aviación sostenibles (SAF) es muy baja, pues tan solo representa el 0,1 % de la demanda mundial.

2.1.5 La Arabia Saudita considera que la Visión de la OACI para 2050 sobre SAF, incluidos los LCAF y otras energías más limpias, es un subconjunto del LTAG, que constituye el posible marco mundial con sus 4 pilares (políticas y planificación; marco reglamentario; apoyo a la implementación; y financiación) y se utilizará para desarrollar y poner en el mercado los SAF, los LCAF y otras energías más limpias, de acuerdo con los principios y elementos acordados en el LTAG.

2.2 **Neutralidad, agnosticismo, criterios de sostenibilidad convenidos internacionalmente y mecanismos de certificación de la sostenibilidad**

2.2.1 El posible marco mundial deberá ser inclusivo, neutro desde el punto de vista político y tecnológicamente agnóstico con respecto a todas las fuentes de energía, vías de combustibles, materias primas y tecnologías. La metodología utilizada para determinar la intensidad de carbono de todos los posibles combustibles de este marco sería el enfoque del análisis del ciclo de vida a lo largo de toda la cadena de suministro.

2.2.2 Cabe señalar que toda política, reglamento o práctica que muestre favoritismo o discriminación tiene el potencial de orientar la investigación y el desarrollo, los avances tecnológicos, la innovación y la inversión hacia ámbitos específicos, al tiempo que obstruye o limita otros ámbitos.

2.2.3 Los Estados miembros de la OACI trabajaron duramente varios años para convenir en los criterios de sostenibilidad de los combustibles admisibles en el marco del CORSIA (CEF). Estos criterios se utilizarán para los combustibles de aviación en este posible marco.

2.2.4 Es manifiesto que en el mundo existe un número limitado de mecanismos de certificación de la sostenibilidad, especialmente en el hemisferio sur. La difusión de mecanismos equilibrados es esencial para el desarrollo y puesta en mercado de combustibles de aviación en el contexto de este marco.

2.3 **Metodologías de contabilización y compra y crédito (*Book and claim*)**

2.3.1 La OACI y sus Estados miembros han creado una metodología sólida de contabilización y notificación en el marco del CORSIA. Además, en el 41º período de sesiones de la Asamblea se pidió al Consejo que supervise periódicamente los progresos en la implementación de todos los elementos de un conjunto de medidas, que incluye los combustibles, hacia la consecución del LTAG.

2.3.2 La Arabia Saudita cree que el trabajo sobre las metodologías de contabilización de combustibles debería basarse en los métodos existentes en la OACI, es decir, el CORSIA (MRV) y los planes de acción de los Estados (SAP).

2.3.3 En diferentes eventos y foros (por ejemplo, la consulta informal del Consejo con instituciones financieras y empresas energéticas, la Evaluación OACI, la reunión previa a la CAAF y los eventos del ATAG), la Arabia Saudita ha observado que hay indicios de que existen un malentendido y una ambigüedad generalizados en relación con los sistemas de compra y crédito (*Book and claim*).

2.3.4 La Arabia Saudita considera que estos sistemas constituyen una forma de mecanismo de mercado y deben ser conformes al artículo 6 del Acuerdo de París, en particular los “enfoques cooperativos” y sus “resultados de mitigación de transferencia internacional”.

2.3.5 A día de hoy, la CAAF/3 no está en condiciones de tomar ninguna decisión sobre estos sistemas de compra y crédito; tan solo podrá realizar un análisis de los mismos, estudiar sus posibles beneficios y efectos, y explorar el papel potencial de la OACI a este respecto, si procede.

2.4 **Apoyo a la implementación**

2.4.1 El apoyo a la implementación, incluidos la creación de capacidad, la transferencia de tecnologías y el apoyo financiero, son elementos clave del acuerdo sobre el LTAG, y deberían implementarse de forma efectiva en consonancia con la A41-21, para que el LTAG pueda hacerse realidad.

2.4.2 Aunque apreciamos la iniciativa ACT- SAF de la Secretaría, consideramos que se necesitan otras medidas importantes para ampliar su ámbito de aplicación de modo que abarque los LCAF y otras energías más limpias para la aviación.

2.5 **Cautela en los costos y avances tecnológicos**

2.5.1 Se adoptará un enfoque prudente en materia de costos a la hora de aplicar el posible marco global, teniendo en cuenta, entre otras cosas, las repercusiones en el crecimiento sostenible del transporte aéreo y las repercusiones en los costos (incluidos las tarifas aéreas y el precio de los SAF, los LCAF y otras energías más limpias). Cabe destacar que, según muestra el informe del LTAG, se producirá un aumento del costo del combustible para las líneas aéreas, que será de 1 100 000 millones de USD para los objetivos de bajo nivel de aspiración, 2 700 000 millones de USD para los objetivos de nivel de aspiración medio y 4 000 000 millones de USD para los objetivos de nivel de aspiración alto.

2.5.2 Por lo demás, algunas tecnologías que se considera que tienen la mayor incidencia en la reducción de los gases de efecto invernadero (GEI), es decir, los combustibles que se basan en CO₂ atmosférico o en el uso de hidrógeno criogénico, todavía requieren más desarrollo, la validación de su pertinencia técnica y un despliegue positivo en términos económicos.

2.6 **Papel de los países en desarrollo y monopolio**

2.6.1 Dado que los Estados miembros de la OACI tienen niveles de madurez y puntos de partida diferentes en lo que respecta a los combustibles de aviación, la Arabia Saudita hace hincapié en la necesidad de que el posible marco mundial haga posible que las naciones en desarrollo formen parte de este mercado emergente y no sean únicamente proveedoras de materia prima para combustibles. Y lo que es más importante, este marco deberá evitar toda consecuencia imprevista que pueda llevar al monopolio de este mercado emergente por parte de determinados actores.

3. **MEDIDAS PROPUESTAS A LA CAAF/3**

3.1 Se invita a la CAAF/3 a que:

- a) tome nota del contenido de la presente nota de estudio; y
- b) convenga en reflejar los principios y elementos debatidos en el párrafo 2 de la presente nota de estudio en el marco mundial previsto para los combustibles de aviación.