



NOTA DE ESTUDIO

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

Dubai, 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

UNA VISIÓN COHERENTE CON EL OBJETIVO DE CERO CARBONO PARA 2050 BASADA EN COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS VERDADERAMENTE SOSTENIBLES

(Nota presentada por la Coalición Internacional para la Aviación Sostenible (ICSA))

RESUMEN

En esta nota se propone adoptar una visión que: (i) priorice altos niveles de integridad ambiental y social; (ii) exprese objetivos ambiciosos utilizando parámetros centrados principalmente en la intensidad de carbono de los combustibles alternativos en términos de ciclo de vida; y (iii) incluya disposiciones para evitar la doble reclamación de reducciones de emisiones. En esta nota también se destaca la necesidad de garantizar que los combustibles alternativos para reactores aporten beneficios para la salud pública reduciendo el contenido aromático del combustible y por ende las emisiones de materia particulada no volátil tóxica.

Las medidas propuestas a la Conferencia figuran en la sección 5.

1. ADOPCIÓN DE UNA VISIÓN QUE PRIORICE LA INTEGRIDAD AMBIENTAL Y SOCIAL DE LOS COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS

1.1 La Coalición Internacional para la Aviación Sostenible (ICSA) agradece la oportunidad de formular comentarios en preparación para la tercera Conferencia sobre la Aviación y los Combustibles Alternativos. La CAAF/3 debe enfocarse en obtener un consenso ambicioso en torno a una visión coherente con el objetivo de cero carbono para 2050 de la resolución A41-21.¹

¹ https://www.icao.int/environmental-protection/Documents/Assembly/Resolution_A41-21_Climate_change.pdf

1.2 La CAAF/3 presenta una importante oportunidad para que la OACI formule una visión que contribuya a los objetivos de descarbonización del LTAG y al mismo tiempo promueva la cooperación entre los Estados y ayude a crear la certidumbre que se requiere para promover la inversión en combustibles alternativos. ICSA considera que esto se puede lograr, manteniendo altos niveles de integridad ambiental y de credibilidad.

1.3 Para lograr un resultado exitoso es necesario centrarse en la definición de una visión ambiciosa que dé prioridad a la integridad ambiental y social de los combustibles alternativos y por ende evite cambiar una amenaza ambiental por otra.

1.4 La OACI debería basarse en el trabajo realizado hasta la fecha por el Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación (CAEP). En particular, el informe del CAEP sobre el Objetivo Ambicioso a Largo Plazo (LTAG) establece una trayectoria coherente con las metas para la CAAF/3 (véase especialmente la hipótesis integrada 3). La trayectoria para los combustibles alternativos en esta hipótesis debería informar el debate en la CAAF/3 sobre una visión apropiada. La CAAF/3 debería también basarse en el marco de sostenibilidad para los combustibles admisibles en el CORSIA del Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA), reconociendo al mismo tiempo la necesidad de mejorarlo constantemente.

1.5 El establecimiento de un objetivo ambicioso para los combustibles alternativos exige que se adopte, principalmente, un parámetro centrado en la intensidad de carbono de los combustibles alternativos en términos de ciclo de vida, coherente con la metodología aplicable a los combustibles admisibles en el CORSIA, que cuantifique las reducciones de emisiones en comparación con los combustibles para reactores convencionales. De ser necesario, este parámetro podría complementarse con la proporción de combustibles para reactores convencionales que se vayan a sustituir por combustibles alternativos, como se afirma en la Declaración de la CAAF/2 referente a la Visión sobre los Combustibles de Aviación Sostenibles para 2050². Pero siempre debería hacerse énfasis en la calidad y no en la cantidad.

2. IMPERATIVO DE EVITAR LA DOBLE RECLAMACIÓN

2.1 Además de un nivel sólido de sostenibilidad, la CAAF/3 debería insistir en la transparencia para que los combustibles alternativos se contabilicen y se notifiquen con exactitud. Para la integridad de la visión de la CAAF/3 es imperativo evitar la doble reclamación.

2.2 Cualquier debate sobre conceptos tales como compra y crédito en el contexto de las políticas de apoyo es prematuro hasta que no se establezcan metodologías sólidas de notificación y contabilización para evitar la doble reclamación. Es fundamental señalar que las Partes en el Acuerdo de París necesitan tener acceso oportuno a la información pertinente sobre las características y el uso de los combustibles admisibles en el CORSIA a fin de poder cumplir sus propias responsabilidades de notificación y contabilización, y evitar la doble reclamación. Desafortunadamente todavía ese no es el caso bajo el marco actual, lo que significa que, a menos que la OACI tome rápidamente medidas a corto plazo, cualquier reclamación de combustibles admisibles en el CORSIA a partir de 2024 podría prestarse a doble reclamación. Esta falta de integridad podría menoscabar la confianza del público. Embarcarse en deliberaciones sobre la compra y crédito antes de adoptar medidas categóricas para evitar la doble reclamación sólo exacerbaría el problema.

² <https://www.icao.int/environmental-protection/GFAAF/pages/ICAO-Vision.aspx>

3. TERMINOLOGÍA

3.1 Por último, al definir la visión de la CAAF/3, la reunión debería prestar cuidadosa atención al uso de la terminología. Esto es particularmente relevante pues la visión original de la CAAF/2 se centró exclusivamente en los combustibles de aviación sostenibles (SAF), pero el alcance de la CAAF/3 se amplió para incluir no sólo otras *fuentes de energía más limpias* tales como hidrógeno criogénico y electricidad, sino también *combustibles de aviación con menos emisiones de carbono* (LCAF) de origen fósil. ICSA opina que, si bien los LCAF pueden potencialmente tener menos emisiones de carbono en términos de ciclo de vida, todos los combustibles de origen fósil por definición tienen que considerarse como insostenibles. Además, los LCAF sólo pueden reducir marginalmente las emisiones de carbono en términos de ciclo de vida y por lo tanto no pueden contribuir efectivamente a un futuro sostenible de la aviación.

3.2 En la visión de la CAAF/3 debería evitarse el uso de términos generales tales como “combustibles sostenibles” y en su lugar usar términos como “combustibles alternativos”. Esto es particularmente pertinente al referirse a los LCAF.

4. GARANTÍA DE QUE LOS COMBUSTIBLES DE AVIACIÓN ALTERNATIVOS APORTEN BENEFICIOS PARA LA SALUD PÚBLICA

4.1 Las emisiones relacionadas con el combustible durante las operaciones de aterrizaje y despegue afectan de manera desproporcionada a las comunidades locales, así como a las personas que trabajan dentro del perímetro del aeropuerto. Las comunidades que viven en los alrededores de los aeropuertos están expuestas a altos niveles de materia particulada no volátil (nvPM)—y dentro de ésta a partículas ultrafinas (UFP)—y están en riesgo de sufrir efectos adversos para la salud, aspecto crítico que la OACI tiene que abordar sin más demora.

4.2 Aunque las mezclas de SAF tienen potencial para reducir las emisiones nocivas de la aviación al reducir el contenido aromático (un importante precursor de nvPM), esto no ocurrirá a menos que la OACI adopte una norma complementaria de la OACI que regule las emisiones de nvPM. Además, el incremento gradual de SAF con contenido aromático considerable significa que un cambio de combustible solo ayudará marginalmente a corto plazo—si es que ayuda— lo cual es insuficiente para proteger a las comunidades agobiadas que ya sufren de décadas de acumulación de efectos adversos para la salud.

4.3 La OACI complementará la visión de la CAAF/3 con un compromiso de: (i) reducir el contenido aromático de forma compatible con las certificaciones de aeronavegabilidad existentes y (ii) eliminar progresivamente el contenido aromático de los combustibles alternativos y convencionales para reactores.

5. MEDIDAS PROPUESTAS A LA CAAF/3

5.1 Se invita a la CAAF/3 a:

- a) convenir en adoptar un objetivo ambicioso mundial cuantificado para 2050 y una trayectoria ambiciosa, que sean coherentes con los objetivos de temperatura del Acuerdo de París y que prioricen la integridad ambiental y social de los combustibles alternativos;

- b) convenir en adoptar objetivos expresados en términos de un parámetro que cuantifique las reducciones de emisiones de alta integridad en comparación con los combustibles convencionales para reactores;
- c) convenir en el compromiso de evitar la doble reclamación y adoptar medidas para que los combustibles alternativos se notifiquen y contabilicen con exactitud; y
- d) recomendar a la OACI que tome medidas para garantizar que el uso de combustibles alternativos de aviación contribuya a reducir las emisiones de materia particulada no volátil.

— FIN —