



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

NOTA DE ESTUDIO

NACC/DCA/10 — NE/30
03/06/22

**Décima Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe
(NACC/DCA/10)**

Fort-de-France, Martinica, Francia, 21 al 23 de junio de 2022

**Cuestión 8 del
Orden del Día: Asuntos de protección al medioambiente**

**EL DESARROLLO DE LA POLÍTICA FRANCESA DE COMBUSTIBLES DE AVIACIÓN SOSTENIBLES (SAF),
COMO FACILITADOR DEL LTAG**

(Presentada por Francia)

RESUMEN EJECUTIVO

Francia está muy involucrada en acciones destinadas a permitir que el sector de la aviación reduzca su huella medioambiental a nivel nacional, europeo e internacional. A nivel de la OACI, Francia apoya firmemente la implementación de los 4 pilares de la descarbonización en el transporte aéreo, uno de los cuales consiste en desarrollar los combustibles de aviación sostenibles (SAF), que permitan al sector de la aviación reducir su dependencia de los combustibles fósiles.

La última Asamblea de la OACI en 2019 pidió que se explorara la viabilidad de un objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG) para la reducción de las emisiones de CO₂ de la aviación internacional. Este objetivo fue fuertemente apoyado por Francia junto con la UE. El informe elaborado por el Comité de Protección del Medio Ambiente de la Aviación (CAEP) muestra que el desarrollo de SAF es el camino principal para la descarbonización.

Para lograr este objetivo, Francia ha establecido una hoja de ruta SAF que detalla la estrategia nacional para apoyar la descarbonización del sector de la aviación. Uno de los elementos clave de esta hoja de ruta es la introducción de objetivos de mezcla de SAF en 2025 y 2030 dirigidos a biocombustibles producidos a partir de recursos que no compiten con la producción de alimentos. Son una palanca importante para apoyar el desarrollo de una industria SAF nacional. El desarrollo de SAF es también una piedra angular de la visión europea.

A nivel europeo, Francia participa activamente en los debates sobre el Green Deal y el Reglamento "*Refuel Europe - Aviation*". Bajo la Presidencia francesa del Consejo de la Unión Europea, durante la Cumbre de la Aviación sobre la descarbonización del sector del transporte aéreo de principios de febrero en Toulouse, la Comisión Europea, los 27 Estados miembros de la UE y otros 10 Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil afirmaron su apoyo al objetivo de lograr la neutralidad del carbono en el sector del transporte aéreo para 2050. Cerca de 150 empresas y partes interesadas (federaciones, sindicatos, etc.) del transporte aéreo y de la energía también apoyaron este compromiso.

Acción:	Se invita al NACC/DCA a: a) tomar nota del contenido de este documento b) compartir opiniones sobre la posición de Francia en relación con el objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG) que se debatirá en la 41ª Asamblea de la OACI, en particular sobre el tema de los combustibles de aviación sostenibles (SAF) c) compartir opiniones entre los Estados de la NACC sobre las capacidades, el marco y los incentivos posibles para el despliegue de una industria SAF eficiente
<i>Objetivos Estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Protección del medio ambiente
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Resolución A40-18

1. Los combustibles de aviación sostenibles y la descarbonización del sector aéreo

- 1.1. La segunda edición del Industry Consultative Forum (ICF) sobre Combustibles de Aviación Sostenibles (SAF) se organizó el 21 de marzo de 2022. Representantes de toda la cadena de suministro de SAF (fabricantes de aeronaves, de motores, aerolíneas, aeropuertos, proveedores de energía y nuevos participantes) compartieron su visión de los desafíos relacionados con el despliegue de SAF y sus expectativas tanto de los Estados como de la OACI.
- 1.2. La creación de este foro es el resultado de una iniciativa presentada por Francia en la 40ª Asamblea de la OACI, con el objetivo de fortalecer la capacidad de la OACI para anticipar y acomodar las innovaciones como organismo de normalización. Dado que los esfuerzos para descarbonizar la aviación se consideraron una prioridad en la sesión inaugural del foro, se decidió dedicar su segunda edición a SAF.
- 1.3. La segunda edición del ICF mostró muchas expectativas hacia la OACI que debería ayudar a definir y alcanzar un objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG).
- 1.4. A nivel nacional, Francia publicó el 22 de agosto de 2021 una ley nacional “clima y resiliencia” a través de la cual se han iniciado varias acciones para apoyar la descarbonización del sector de la aviación. Una de ellas consiste en un informe que se presentará al Parlamento a fines de 2022 sobre medidas reglamentarias para apoyar al sector del transporte aéreo en su estrategia para reducir su huella de carbono. Este informe debería abordar en particular el desarrollo de una industria SAF.
- 1.5. Otra acción se centra principalmente en el enfoque y la capacidad de las partes interesadas para apoyar la descarbonización del sector. La DGAC francesa copreside un grupo de trabajo nacional que reúne a las distintas partes interesadas de la cadena de valor SAF. Este grupo de trabajo tiene que presentar su hoja de ruta para la descarbonización del sector, junto con el gobierno y las autoridades locales, a finales de 2022.

2. **Objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG) para la Aviación para la 41ª Asamblea de la OACI**

- 2.1. A nivel de la OACI, la Coalición Internacional para la Ambición Climática de la Aviación (IACAC), lanzada en la COP26, inició las reflexiones para reducir las emisiones de CO₂ de la aviación y apoyar la adopción de un LTAG. En mayo de 2022, la IACAC incluía 28 Estados. La coalición complementa un número creciente de iniciativas de larga data, ya sea que establezcan un objetivo específico y cuantificado (por ejemplo, el Waypoint 2050 de IATA o el Destino 2050 de la industria europea) o promuevan la sostenibilidad de la aviación internacional como la Coalición Global para una Aviación Sostenible de la OACI.
- 2.2. Los expertos del Comité de Protección del Medio Ambiente de la Aviación (CAEP) han elaborado un informe sobre "*la viabilidad de un objetivo ambicioso a largo plazo para la reducción de las emisiones de CO₂*", que fue aprobado por unanimidad en la sesión plenaria del CAEP de febrero de 2022. El informe será examinado formalmente por el Consejo de la OACI en junio de 2022.
- 2.3. Los expertos elaboraron tres escenarios para 2050 basados en el nivel de ambición, el grado de madurez y la viabilidad de las tecnologías en los ámbitos de las aeronaves, las operaciones y los combustibles, tres de los principales pilares de la descarbonización del transporte aéreo. Aunque ninguno de los escenarios logra la neutralidad neta del carbono sólo con medidas internas al sector, las reducciones de las emisiones de CO₂ son significativas, con emisiones residuales en 2050 que van de 200 MtCO₂ para el escenario más ambicioso a 950 MtCO₂ para el menos estricto, en comparación con las 1.500 MtCO₂ que se emitirían en 2050 en una evolución del tráfico sin cambios ("business as usual"). Los combustibles de aviación sostenibles son el camino principal para la descarbonización y representan hasta el 55 % de las reducciones de emisiones en el escenario más ambicioso.
- 2.4. Corresponde a la próxima Asamblea de la OACI en septiembre/octubre de 2022 explorar la viabilidad de un objetivo a largo plazo para la reducción de las emisiones de CO₂ y establecer los contornos de ese objetivo. Los LTAG-Global aviation dialogues (GLAD) realizados a finales de marzo y principios de abril permitieron un mayor conocimiento e intercambio de opiniones sobre el trabajo de la OACI en materia de LTAG. La OACI ha programado una reunión de alto nivel para fines de julio de 2022 para profundizar en este objetivo y preparar los debates en la próxima Asamblea.
- 2.5. A nivel europeo, a principios de febrero, la Presidencia francesa de la Unión Europea propuso la adopción de la "*Declaración de Toulouse sobre el desarrollo sostenible y la descarbonización de la aviación*", que complementa la IACAC. Firmada hasta la fecha por los 27 Estados miembros de la UE, así como por 10 Estados de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) y casi 150 actores privados en la industria de la aviación civil, esta declaración establece el objetivo de lograr emisiones netas de carbono cero para 2050.
- 2.6. A nivel francés, la ley de 8 de noviembre de 2019 sobre "*energía y clima*" establece el objetivo de alcanzar la neutralidad de carbono para 2050 de acuerdo con el Acuerdo de París, y exige que las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) se dividan por seis como mínimo. Una de las herramientas implementadas para alcanzar este objetivo es la Estrategia Nacional Baja

en Carbono (SNBC). Transpone el objetivo de la ley en "*presupuestos de carbono*", expresados en toneladas de CO₂, que los distintos sectores de actividad no deben superar para cumplir el objetivo. La SNBC deberá tener en cuenta el aumento del objetivo europeo de reducción de GEI del -55% en 2030 respecto a 1990. La descarbonización del transporte aéreo forma parte de este proceso.

3. Uso de combustibles de aviación sostenibles

- 3.1. Los combustibles de aviación sostenibles, y más precisamente los combustibles de aviación sintéticos y a base de residuos, ofrecen importantes ganancias de emisiones en comparación con el queroseno, no compiten con la producción de alimentos y no conducen a la deforestación cuando se producen de acuerdo con sólidos criterios de sostenibilidad. Como tales, son una de las palancas esenciales para descarbonizar el transporte aéreo a corto y medio plazo.
- 3.2. Francia estableció una asociación público-privada que reunía a los principales actores del sector a través de un compromiso de crecimiento verde. Su trabajo se llevó a cabo a principios de 2020¹, preparando la publicación de la hoja de ruta gubernamental francesa para el despliegue de SAF poco después. Los objetivos de mezcla propuestos en la hoja de ruta son una tasa de incorporación de biocarburantes del 2% en 2025 y del 5% en 2030. Esta hoja de ruta complementa el objetivo a largo plazo del 50% de biocombustibles para 2050 establecido en la estrategia nacional baja en carbono. Estos objetivos podrían ser reemplazados por objetivos europeos (ver más abajo).
- 3.3. Para que la hoja de ruta sea operativa, se ha implementado un mecanismo de incentivos para el consumo de estos productos a través de la actualización de una herramienta fiscal existente diseñada para apoyar la adopción de energías renovables en el sector del transporte². A fin de dar una señal clara a los actores económicos, se implementó un mandato de mezcla del 1% para los proveedores de combustible desde enero de 2022.
- 3.4. En 2020, se lanzó una convocatoria de manifestaciones de interés (CMI) para evaluar los intereses y las necesidades de las partes interesadas en relación con el desarrollo de una industria nacional SAF. Permitió identificar 15 proyectos industriales innovadores con información detallada y valiosa para construir las herramientas adicionales necesarias para apoyar el despliegue de un sector de producción francés de SAF.
- 3.5. Tras la CMI, a mediados de julio de 2021 se lanzó una convocatoria de propuestas (CdP) para proporcionar ayudas a la inversión a corto plazo tanto en trabajos de ingeniería dirigidos a proyectos que implementan procesos de fabricación maduros como en trabajos de demostración dirigidos a proyectos con un menor nivel de madurez. Se ha destinado una dotación máxima de 200 M€ para ayudar a financiar los estudios de ingeniería y los demostradores seleccionados en el marco de esta CdP.

¹ <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/ECV%20-%20Mise%20en%20place%20d%27une%20fili%C3%A8re%20de%20biocarburants%20a%C3%A9ronautiques%20en%20France.pdf>

² El llamado "TIRUERT" o impuesto de incentivo para el uso de energías renovables en el sector del transporte

- 3.6. El siguiente paso es la constitución de unidades de producción, con el fin de disponer de cantidades de SAF en el territorio nacional para alcanzar el objetivo de mezcla del 2% en 2025. Se ha creado un grupo de trabajo en abril de 2022 para trabajar con los principales actores del sector en el apoyo necesario para la fase de industrialización como una extensión de la actual CdP.
- 3.7. A nivel europeo, Francia participa activamente en los debates en curso sobre el Green Deal y el Reglamento "*Refuel Europe - Aviation*", que forma parte del paquete "*Fit For 55*". El objetivo del reglamento propuesto es estimular la producción y el uso de SAF. Las medidas se aplicarán a los proveedores de combustible, aeropuertos y aerolíneas. Los proveedores de combustible deberán proporcionar SAF (incluidos los combustibles sintéticos de aviación) de acuerdo con objetivos crecientes (2 % en 2025, 5 % en 2030, 20 % en 2035 y 63 % en 2050 según la propuesta de la Comisión Europea presentada en julio de 2021).
- 3.8. Francia apoya esta iniciativa europea que proporcionará un marco común compartido y debería iniciar el despliegue a gran escala de SAF dentro de la región. Las negociaciones siguen pendientes a nivel de la UE.

4. Acciones

4.1. Se invita al NACC/DCA a:

- a) tomar nota del contenido de este documento
- b) compartir puntos de vista sobre el objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG) que se debatirá en la 41ª Asamblea, en particular sobre el tema de los combustibles de aviación sostenibles (SAF)
- c) compartir puntos de vista entre los Estados de la NACC sobre las capacidades, el marco y los incentivos posibles para el despliegue de una industria eficiente de SAF