



## 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 3: Asistencia y creación de capacidad para una energía más limpia

#### DESARROLLO DE CAPACIDADES Y APOYO A LA IMPLEMENTACIÓN: EL PUNTO DE VISTA DEL SECTOR

(Nota presentada por el Grupo de Acción del Transporte Aéreo [*Air Transport Action Group*, ATAG], el Consejo Internacional de Aeropuertos [*Airports Council International*, ACI], la Organización de los Servicios de Navegación Aérea Civil [*Civil Air Navigation Services Organisation*, CANSO], la Asociación de Transporte Aéreo Internacional [*International Air Transport Association*, IATA], el Consejo Internacional de Aviación de Negocios [*International Business Aviation Council*, IBAC] y el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales [*International Coordinating Council of Aerospace Industries Associations*, ICCAIA]).

#### RESUMEN

En la 41ª Asamblea de la OACI se fijó el objetivo de alcanzar las cero emisiones netas de carbono en la aviación internacional para el año 2050. En octubre de 2021, el sector de la aviación se comprometió a intensificar sus esfuerzos de descarbonización, prestando especial atención al combustible sostenible para la aviación (*Sustainable Aviation Fuel* o SAF) como elemento clave para lograr dicho objetivo. Esta nota de estudio detalla el punto de vista del sector en lo que concierne al desarrollo de capacidades y herramientas de apoyo que sirvan para incrementar el abastecimiento de SAF en el mercado global. Hace hincapié en la importancia de que ningún país se quede atrás, ya que el SAF ofrece notables oportunidades para el crecimiento económico y la creación de empleo. Cada región o Estado se encuentra en una distinta fase de preparación y capacidad para efectuar la transición hacia combustibles de aviación más limpios, lo que exige un apoyo adaptado a cada situación. En asociación con el sector, la OACI puede proporcionar asistencia técnica, facilitar el intercambio de tecnologías y fomentar la creación de proyectos para el desarrollo de capacidades, especialmente a través del programa ACT-SAF.

Las medidas propuestas a la Conferencia figuran en la sección 4.

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 En su 41ª Asamblea, la OACI adoptó para todo el sector el objetivo ambicioso a largo plazo de lograr cero emisiones netas de carbono para 2050. En octubre de 2021, los integrantes del sector de la aviación, incluidos los firmantes de este documento, acordaron reforzar los compromisos de descarbonización que adquirieron inicialmente en 2009, con el fin de alcanzar el objetivo de cero emisiones netas en 2050.

<sup>1</sup> Las versiones en árabe, chino, español, francés, inglés y ruso fueron proporcionadas por el ATAG.

1.2 Alcanzar nuestro objetivo idóneo compartido exigirá un esfuerzo global que incluya (además de nuevas tecnologías y eficiencias operativas e infraestructurales) un importante y rápido giro hacia nuevas formas de energía sostenible, con especial hincapié en la sustitución de los combustibles tradicionales por hidrocarburos listos para usar y conocidos habitualmente como combustibles sostenibles para la aviación o SAF.

1.3 Esta transición requerirá una rápida colaboración sin precedentes y el esfuerzo de todo un abanico de partes involucradas, tanto dentro como fuera del sector de la aviación: los gobiernos, el propio sector, los proveedores de energía y la comunidad financiera. La magnitud del reto puede resultar abrumadora, pero la Conferencia de la OACI sobre la aviación y los combustibles alternativos (CAAF/3) ofrece un importante punto de inflexión para encauzar la dirección normativa y la financiación necesarias para la transición.

1.4 Este documento resume el punto de vista del sector sobre el desarrollo de capacidades y las herramientas de apoyo a la implantación que se pueden emplear para respaldar el aumento de abastecimiento de SAF necesario para cumplir con la transición. La colaboración y las asociaciones entre aviación, gobiernos y organizaciones medioambientales han posibilitado el despliegue inicial de los SAF, y seguir ampliando ese modelo globalmente a través de la OACI puede desempeñar un papel primordial.

## 2. NINGÚN PAÍS SE QUEDA ATRÁS

2.1 El transporte aéreo es un eje central del crecimiento económico global. Crea empleo, facilita el comercio, posibilita el turismo y apoya el desarrollo sostenible en todo el mundo. Lograr cero emisiones de carbono netas para 2050 hará posible un constante crecimiento del sector de la aviación y de la economía global. La disponibilidad global y generalizada de combustible sostenible para la aviación es un facilitador crucial para lograr cero emisiones de carbono netas para 2050.

2.2 Al aprovechar el potencial de los SAF, también se crearán oportunidades para que muchos países en vías de desarrollo impulsen nuevas industrias energéticas locales, lo que puede generar una cantidad considerable de puestos de trabajo. Un informe creado por el Grupo de Acción del Transporte Aéreo determinó que se pueden mantener o crear hasta 14 millones de puestos de trabajo gracias a la transición hacia el SAF, de los cuales un 90 % se ubicarían en la cadena de abastecimiento de materias primas<sup>2</sup>. Prácticamente todos los Estados miembros deberían tener la oportunidad de participar en la transición hacia el combustible de aviación sostenible y con menos emisiones de carbono (*Lower Carbon Aviation Fuels*, LCAF), además de otras energías más limpias, de forma que ningún país se quede atrás en el proceso de transición.

2.3 El sector de la aviación es consciente de que cada región y estado cuenta con capacidades y recursos únicos, encontrándose además en distintas fases de preparación y grados de capacidad para empezar a buscar el aumento de su propia capacidad de producción de SAF, LCAF u otras energías más limpias.

2.4 La OACI, en asociación con el sector de la aviación y los Estados miembros de todas las regiones, puede proporcionar asistencia técnica, facilitar la transferencia voluntaria de tecnología y promover proyectos para el desarrollo de capacidades que intensifiquen el desarrollo, la producción y el despliegue de los SAF. El sector ofrece su apoyo a las iniciativas de la OACI en el ámbito de los SAF como parte de la implantación del objetivo ambicioso a largo plazo del sector de la aviación internacional: alcanzar las cero emisiones netas de CO<sub>2</sub> en 2050.

---

<sup>2</sup> Informe del ATAG *Fueling Net Zero*, 2021: [www.aviationbenefits.org/W2050](http://www.aviationbenefits.org/W2050)

### **3. EL PAPEL DE LA OACI Y DE LOS ESTADOS EN EL DESARROLLO DE CAPACIDADES**

3.1 El sector de la aviación reconoce y aprecia la creación de la iniciativa ACT-SAF por parte de la OACI, que ofrece un programa esencial para el desarrollo de capacidades y el intercambio de mejores prácticas entre los Estados y entre estos y empresas privadas o instituciones educativas. El modelo de «asociación amistosa» que la OACI ha desarrollado para el CORSIA puede desplegarse de forma eficaz para ayudar en el desarrollo de capacidades en todos los Estados. También reconocemos y apoyamos otras vías de participación entre Estados, como la aceptación de los estudios de viabilidad para los sectores involucrados en los SAF en los países en vías de desarrollo por parte de los Estados Unidos y Europa, así como a través de iniciativas de empresas como WEF, Boeing, Airbus y otras. Estos programas pueden desempeñar un papel importante en el emparejamiento entre estados de inversores públicos y privados o empresas, para permitir el acceso voluntario a las tecnologías y capacidades necesarias para incrementar la capacidad de producción de los SAF, LCAF y otras energías más limpias.

3.2 Se deberían seguir creando y ampliando los planes de acción estatales a medida que maduren los planes de los Estados para los SAF, LCAF y demás energías más limpias. Como parte del desarrollo de dichos planes, el sector anima a evaluar la disponibilidad de materias primas, la viabilidad de la cadena de suministro y las hojas de ruta necesarias para futuras políticas y el aprovechamiento del potencial de la producción comercial. El sector de la aviación ha liderado o se ha unido a varios estudios regionales de viabilidad, hojas de ruta, planes de acción y otras colaboraciones similares entre diversas partes implicadas de todo el sector, los gobiernos, el mundo académico y las ONG. El sector de la aviación está preparado para seguir llevando a cabo estas tareas de apoyo en el futuro, respaldando así el desarrollo de las capacidades de los Estados. También está preparado para seguir prestando su apoyo a la colaboración entre Estados a través del programa ACT-SAF de la OACI y otros programas bilaterales entre Estados.

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

4.1 Se invita a que la Conferencia:

- a) tome nota de la necesidad de desarrollar las capacidades de todos los Estados, según sus recursos, capacidades y estado de desarrollo en relación con los SAF, LCAF y otras energías más limpias;
- b) tome nota de la participación activa del sector en el programa ACT-SAF; y
- c) reconozca y apoye el programa ACT-SAF de la OACI como plataforma que permita seguir aumentando las capacidades y ofreciendo apoyo a la implantación en todos los Estados.