



CLAC/GEPEJTA/46V-NE/09
27/04/21

**CUADRGÉSIMA SEXTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/46V)**

(Reunión virtual, 28 de abril de 2021)

Cuestión 1 del

Orden del Día: **Desarrollo normativo para el desarrollo de combustibles de aviación sostenibles**
(Nota de estudio presentada por Guatemala, ALTA e IATA)

Antecedentes

1. Desde 2009, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) ha alentado a los Estados miembros y el sector de la aviación a fomentar y armonizar iniciativas que promuevan la producción de combustibles alternativos sostenibles para la aviación. En su 38º período de sesiones, la Asamblea de la OACI, por medio de su Resolución A38-18, tomó nota de que los combustibles de aviación sostenibles (en adelante denominado como SAF) requerirán que se introduzcan políticas e incentivos apropiados por parte de los Estados, a fin de crear una perspectiva de mercado a largo plazo.
2. En la mencionada Resolución, OACI pedía a los Estados miembros que aplicaran un enfoque coordinado con sus autoridades nacionales para fomentar dichas políticas. Diversos Estados miembros y autoridades han elaborado, están elaborando o posiblemente elaborarán distintos instrumentos de apoyo a la implementación y el uso de los SAF.
3. Está previsto que las autoridades aeronáuticas formulen nuevos marcos reglamentarios y requisitos en todo el mundo con objetivos similares. Si no se cuenta con enfoques armonizados, surge el riesgo de un sinnúmero de reglamentaciones y requisitos distintos que pueden afectar la competitividad del sector aéreo y crear cargas económicas y administrativas por el cumplimiento de esos requisitos.
4. Las enseñanzas adquiridas a partir de la aplicación de los marcos normativos vigentes pueden contribuir al establecimiento de nuevas políticas adecuadas para la implementación de los SAF.

5. Ello justifica la importancia de facilitar textos de orientación para los Estados de implementación armonizada de los SAF, teniendo en cuenta la eficacia observada de las distintas opciones normativas para el establecimiento de políticas y requisitos en el mundo que afecten a la aviación internacional.

Análisis

6. En la actualidad, los biocombustibles producidos a través de biomasa renovable pueden sustituir al combustible fósil de forma directa, es decir, los aviones no requieren cambios para su utilización y se pueden mezclar con los combustibles fósiles. Algunos expertos¹ consideran que el SAF y las medidas de mercado (MBM), son por ahora las únicas vías para reducir las emisiones de CO₂ en el largo plazo, puesto que, dada la maquinaria de vuelo y la densidad energética que requieren, los combustibles líquidos son la única opción realista para la aviación comercial. Pese a diversas críticas sobre las desventajas de los biocombustibles, éstos poseen beneficios económicos (porque reducen la dependencia de la industria aérea de las fluctuaciones del precio de mercado del petróleo), energéticos (porque SAF tiene un contenido energético mayor), ambientales (porque pueden reducir hasta un 80% las emisiones) y sociales (porque provienen de cultivos que generan empleos y campos productivos).

7. El Grupo de Acción del Transporte Aéreo (ATAG, por sus siglas en inglés) publicó un informe a finales del año 2020 titulado Waypoint 2050. El análisis, desarrollado por más de setenta expertos en materias ambientales de la aviación demuestra que es viable poder cumplir con las metas de carbono neutro trazadas por la industria en 2010 a través de la Resolución de OACI A38-18. Sin embargo, ello depende de la acción colectiva, no sólo de las partes interesadas de la aviación, sino también de los gobiernos, los investigadores y la industria energética. Waypoint 2050 concluye que los gobiernos tendrán que realizar acciones concretas para incentivar o invertir en el desarrollo de SAF.

8. En la actualidad, menos del 0,1% del combustible que utiliza la aviación procede de SAF. Para alcanzar una masa crítica, los expertos afirman que la producción tendría que ser de un 2% en 2025 y luego aumentar rápidamente. Es probable que ese nivel sea tanto un punto de inflexión que haga bajar los precios del SAF como un trampolín para aumentar considerablemente la producción. Pero para llegar al 2% y más allá se necesita el apoyo de los gobiernos y autoridades, el mismo tipo de apoyo que los gobiernos proporcionaron para el desarrollo de la industria del automóvil eléctrico, o el rápido aumento de la electricidad eólica y solar.

9. La OACI como máximo ente regulador de la aviación civil internacional, necesita ser más activo en cuanto al impulso de una normativa marco que estimule a los diferentes Estados y sectores asociados al desarrollo de los combustibles sostenibles de aviación, ya que si bien es cierto la OACI ha establecido una Visión para el impulso de los SAF al 2050, a la fecha no se ha establecido una línea de trabajo en el tiempo que permita alcanzar esa visión.

¹ Estudio Waypoint 2050 https://aviationbenefits.org/media/167187/w2050_full.pdf

10. Cabe resaltar que en la región algunos Estados han tenido avances en materia de SAF, teniendo en cuenta los recursos naturales, la diversidad de materias primas y las nuevas tecnologías disponibles. Por ello, consideramos que los países latinoamericanos y del Caribe tienen un enorme potencial para el desarrollo de una industria de SAF que ayudaría a los Estados en su desarrollo económico. Siendo así, varios países de la región están promoviendo y aplicando políticas para la producción futura de SAF. Si éstas se desarrollan de forma ambiental, social y económicamente sostenible, representan una oportunidad estratégica para el desarrollo local y la diversificación de las matrices energéticas locales y nacionales. En otras regiones del mundo, los biocombustibles se han convertido en interés de los gobiernos, de los inversionistas privados, agricultores y del público en general, especialmente al presentarse como una oportunidad de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero.

Conclusión

11. Se solicita a los miembros del GEPEJTA aprobar que se agoten las instancias que corresponden, para que, a través de la Secretaria General de la CLAC, se haga llegar una exhortativa al departamento de medio ambiente de la OACI con el fin de priorizar los SAF como el elemento básico que permita alcanzar los objetivos ambientales del sector mediante la adopción de las nuevas tecnologías disponibles

12. De igual manera se insta a los gobiernos que consideren la creación de políticas para incentivar la producción y el uso de los SAF. Además, se hace un llamado para que se cree un marco normativo adecuado para acelerar las inversiones necesarias en infraestructura que permitan la puesta en marcha de las instalaciones de producción de SAF. Tales políticas podrían incluir:

- Facilitar la financiación, a través de garantías de préstamos y subvenciones de capital.
- Apoyar el desarrollo de procesos de investigación y desarrollo de la cadena de suministro.
- Brindar las mismas oportunidades para acceder a los incentivos públicos otorgadas al transporte terrestre en el uso de biocombustibles.
- Crear una regulación duradera que proteja la confianza de los inversionistas en la financiación de nuevas plantas de producción.

Medidas propuestas

13. Se invita al GEPEJTA a:

- a) Tomar nota de la información presentada.
- b) Intercambiar opiniones acerca de las conclusiones presentadas.