



CLAC/GEPEJTA/53-NE/18

24/04/23

**QUINGUAGÉSIMA TERCERA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO
(GEPEJTA/53)**

(San Salvador, El Salvador, 27 y 28 de abril de 2023)

Cuestión 7 del

Orden del Día: Medio Ambiente

**EL PAPEL DE LOS ESTADOS MIEMBROS EN EL APOYO A LA TRANSICIÓN ENERGÉTICA HACIA
COMBUSTIBLES SOSTENIBLES DE AVIACIÓN (SAF)**

(Nota de estudio presentada por IATA)

Antecedentes

1. La industria aeronáutica se está embarcando en una de sus transformaciones más rápidas de su historia. Net Zero 2050 exige una transición energética integral, que requiere más de 360 millones de toneladas (450 mil millones de litros) de Combustible Sostenible de Aviación (SAF) anualmente hacia 2050 por cada materia prima y vía actualmente disponible.
2. Las aerolíneas están totalmente comprometidas con esta transición, que fuera reforzada en la 77ª Reunión General Anual de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), la que aprobó una resolución para que la industria mundial del transporte aéreo logre cero emisiones netas de carbono para 2050. El tamaño previsto de la industria en 2050 requerirá la mitigación de 1,8 gigatoneladas de emisiones de carbono, de las cuales se estima que el 65% deberá reducirse mediante el uso de SAF.
3. Alcanzar este ambicioso objetivo crítico requerirá el apoyo adecuado de los gobiernos y socios de la cadena de valor. Si se aplica correctamente, la política gubernamental desempeñará un papel fundamental en el apoyo a la ampliación de los proyectos SAF, así como a la transición necesaria hacia su adopción y utilización a nivel global. Sin embargo, si las decisiones políticas no tienen en cuenta las circunstancias excepcionalmente desafiantes aplicables a la aviación, a saber, si imponen restricciones indebidas (incluidos costos excesivos) a la industria, podrían obstaculizar la capacidad del sector para alcanzar sus objetivos de transición energética.

Desarrollo

2. ESTADO ACTUAL Y DESAFÍOS

2.1 En 2022, se estimó que la producción mundial de SAF se situó entre 240 y 380 mil toneladas métricas, cubriendo solo alrededor del 0,1% de la demanda total de combustible para aviones, i.e. 254 millones de toneladas, ninguna de las cuales ha sido producida en la región sudamericana. A pesar de la diferencia de precios significativa entre el combustible convencional para aviones y los SAF, cada gota de Combustible Sostenibles de Aviación producida ha sido comprada por operadores de aeronaves y/o sus clientes, especialmente aquellos con objetivos climáticos más ambiciosos. La disposición de estos pocos operadores de aeronaves y/o sus clientes a pagar un precio superior, combinada con la falta de suministro disponible en el volumen real de SAF, aumenta el costo del mismo, lo que a su vez resulta en la imposibilidad de acceder y utilizar el SAF por otros operadores de aeronaves.

2.2 Los desafíos para un mayor desarrollo y despliegue de los SAF en la región incluyen:

- Falta de apoyo normativo para promover una ampliación equitativa del SAF.
- Falta de una definición para un enfoque armonizado de la metodología de contabilidad de SAF.
- Falta de conocimiento y comprensión de los SAF como una medida de inserción (insetting) en contraste con las compensaciones (offsetting) de carbono.
- Disponibilidad y tratamiento limitado de materias primas rentables y sostenibles.
- Inversiones limitadas y altos costos de financiación de la infraestructura de producción de SAF.
- Competencia por recursos e incentivos con otros sectores, como el transporte por carretera y la energía renovable.

3. NECESIDAD DE POLÍTICAS COHERENTES Y ESTABLES

3.1 Un factor clave para el éxito en la descarbonización de la industria serán los entornos de desarrollo de políticas eficientes que permitan la innovación y la transición energética de la manera más rentable y rápida posible, alineados en diferentes economías alrededor del mundo. Orientaciones sobre las políticas más adecuadas para el propósito que pueden responder a este desafío ya están disponibles y deberían ser parte de cualquier esfuerzo de generación de capacidad. La coherencia de los enfoques normativos mundiales puede ayudar y garantizar que los diferentes estados tengan la capacidad de elaborar políticas que respondan a sus respectivas situaciones nacionales.

3.2 La mayoría de los estados latinoamericanos cuentan con instalaciones de producción de biocombustibles las que normalmente también pueden producir otros combustibles, como el diésel renovable capaces de producir SAF. Las políticas de corto plazo pueden tener un efecto temporal

cambiando la producción de esas plantas a SAF o trasladando la demanda por SAF ya existente de un lugar a otro. Sin embargo, no tienen absolutamente ningún impacto en el desarrollo de la capacidad de producción adicional, que tarda al menos unos cinco años en construirse con las materias primas y vías actualmente existentes.

3.3 Las políticas a largo plazo, por otro lado, proporcionan la certidumbre necesaria para que los inversionistas desarrollen nuevas infraestructuras. Si se implementan correctamente, también podrían permitir la investigación y el desarrollo de nuevas vías de producción con sus cadenas asociadas de suministros necesarios.

3.4 En términos generales, las políticas y programas eficaces deben ser:

3.4.1 Estables, predecibles y consistentes en su ejecución para estimular las inversiones.

3.4.2 Tecnológicamente neutras y agnósticas respecto de la materia prima de que se trate para permitir y fomentar diversas vías de producción sujetas al cumplimiento de normas de sostenibilidad reconocidas a nivel mundial, como son los criterios de sostenibilidad para SAF contenidos dentro del Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA, por sus siglas en inglés) de la OACI.

3.4.3 Apilable con otros incentivos para permitir la coexistencia de múltiples iniciativas

3.4.4 Diseñada para ser coherente con las políticas aplicables a otros sectores en igualdad de condiciones.

3.5 Ya se han elaborado varios conjuntos de instrumentos (toolkits) de orientación normativa, entre ellos la Guía de la OACI sobre Políticas Posibles para Promover el Despliegue de Combustible de Aviación Sostenible, y el Conjunto de Herramientas sobre Políticas de Combustible de Aviación Sostenible. Estos instrumentos proporcionan un menú útil de opciones de política, pero cada política debe desarrollarse en un contexto nacional y con orientación por parte de los stakeholders (actores) de la industria local para así garantizar un marco de políticas óptimo para cada estado. Sin embargo, siempre que sea posible, estas políticas deben tener coherencia con los criterios y normas de sostenibilidad adoptados a nivel mundial para fomentar el despliegue de los SAF y evitar impactos en la competencia entre operadores.

Medidas propuestas

Se invita a que la reunión:

a) Tome nota de la información contenida en este documento;

b) Reconozca el progreso que el sector ha logrado en materia de acción climática, reconociendo el ambicioso objetivo a largo plazo de la industria aeronáutica para alcanzar emisiones netas de carbono cero en la aviación civil mundial;

- c) Tome nota de la opinión de la industria en cuanto a que la adopción por parte de los gobiernos de políticas SAF es fundamental para apoyar las acciones de la industria aeronáutica para abordar sus impactos climáticos y permitirle lograr emisiones netas de carbono cero para 2050;
- d) Aliente a los estados a que adopten medidas, como las descritas en los párrafos 3.3, 3.4 y 3.5 de más arriba, para fomentar la elaboración de políticas racionales dirigidas a la producción de los SAF;
- e) Aliente a los estados a que colaboren con los agentes de la industria y las instituciones de investigación para impulsar la innovación y acelerar el desarrollo de una industria de los SAF en la región;
- f) Crear conciencia entre los stakeholders (actores) del gobierno y el público acerca de los beneficios de los SAF y de su potencial para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero contribuyendo así a una industria de la aviación más sostenible.