



## ASAMBLEA — 42.º PERÍODO DE SESIONES

### COMITÉ EJECUTIVO

**Cuestión 16: Protección del medio ambiente: la aviación internacional y el cambio climático**

**Cuestión 17: Protección del medioambiente – Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSA)**

### PUNTOS DE VISTA DEL SECTOR SOBRE LA AVIACIÓN Y LAS INICIATIVAS CLIMÁTICAS

[Nota presentada por el Grupo de Acción del Transporte Aéreo (ATAG)]

#### RESUMEN

Esta nota de estudio reafirma el apoyo del sector del transporte aéreo al objetivo idóneo a largo plazo de la aviación civil internacional, adoptado en la 41.ª Asamblea de la OACI, así como al programa CORSIA de la OACI para la compensación de emisiones de carbono en la aviación internacional, a las conclusiones derivadas de la reunión CAAF/3 de la OACI, y al trabajo desempeñado por la OACI para apoyar el progreso continuo hacia estos objetivos climáticos. También recuerda a los Estados y demás partes interesadas que esta visión colectiva para la acción no será posible sin que las iniciativas se coordinen dentro y fuera del sector de la aviación.

**Acción:** Se invita a la Asamblea a:

- a) reconocer el progreso logrado por el sector en sus iniciativas climáticas; y el ambicioso objetivo que se ha marcado a largo plazo la aviación civil global de cero emisiones netas de carbono para 2050;
- b) percibir el apoyo pleno del sector con la implementación de CORSIA como única medida global de mercado para la aviación internacional;
- c) solicitar que el Consejo continúe, con el pleno apoyo y colaboración del sector de la aviación, aplicando un programa de trabajo que impulse el progreso de los medios de ejecución para el objetivo a largo plazo de las iniciativas climáticas del sector, incluyendo, por ejemplo, la acción política global necesaria para el despliegue de los SAF; asistencia con los planes de acción estatales en línea con los nuevos objetivos; y el desarrollo de capacidades para los Estados que necesiten apoyo;
- d) animar a que el sector energético tradicional acepte plenamente el reto de la transición energética hacia el combustible sostenible para la aviación, los combustibles de aviación con menos emisiones de carbono y otras energías más limpias, asegurando que se efectúe a tiempo el cambio necesario de recursos, experiencia y financiación, con un mayor diálogo y cooperación para aumentar la producción de energía más limpia para la aviación; y
- e) animar a que los Estados tomen medidas para apoyar el progreso hacia el objetivo idóneo a largo plazo dentro de sus capacidades, lo que incluye medidas políticas ambiciosas, garantizar la financiación de las medidas de descarbonización dentro del contexto nacional y, con la asistencia de la OACI y otros Estados en el desarrollo de capacidades, la transferencia de tecnología y la financiación.

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

## 1. COMPROMISO DEL SECTOR DE LA AVIACIÓN PARA RESOLVER SU IMPACTO CLIMÁTICO

1.1 En la 41.<sup>a</sup> Asamblea de la OACI en 2022, los gobiernos se unieron al sector de la aviación en un objetivo climático común: las operaciones de la aviación civil internacional lograrán el objetivo de cero emisiones netas para 2050 (el objetivo idóneo a largo plazo o LTAG, por sus siglas en inglés) gracias al rápido despliegue de un programa exhaustivo para la reducción efectiva de emisiones, apoyado en la innovación y una transición energética en todo el sector de la aviación, en asociación con los gobiernos de todo el mundo. Este acuerdo se fundamenta en el liderazgo demostrado por el sector en su declaración de octubre de 2021, en la que afirmaba que el sector global de la aviación civil (nacional e internacional) logrará el objetivo de cero emisiones netas de carbono para 2050.

1.2 El acuerdo sobre el objetivo idóneo a largo plazo llegó inmediatamente después de otro hito para la OACI: el acuerdo alcanzado en la 39.<sup>a</sup> Asamblea para desarrollar el programa CORSIA para la compensación de emisiones de carbono en la aviación internacional. Anticipó el acuerdo sobre las medidas de raíz acordadas en la 3.<sup>a</sup> Conferencia de la OACI sobre la aviación y los combustibles alternativos (CAAF/3).

1.3 El sector está comprometido con seguir mejorando la eficiencia y acelerar la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> que ya se ha logrado hasta el momento, pero también es consciente de que el cambio climático requiere de un compromiso aún mayor que incluya alianzas críticas con gobiernos y con el sector energético.

1.3.1 Se han alcanzado progresos notables de cara a la mayor eficiencia de la conectividad que ofrece la aviación, con una reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> por asiento-kilómetro del 55 % en comparación con el mismo vuelo en 1990. Tanto el uso de nuevas tecnologías como el aumento del desempeño operativo le han permitido al sector evitar la emisión de 14 600 millones de toneladas de CO<sub>2</sub> desde 1990. Las aerolíneas están invirtiendo en más de 15 000 aeronaves equipadas con nueva tecnología que ayudará a mejorar aún más su eficiencia. Sin embargo, el tráfico aéreo aumenta a mayor velocidad que dichas mejoras, por lo que es necesario crear una estrategia de descarbonización a más largo plazo, especialmente en lo relativo a la transición hacia nuevos combustibles.

1.4 El sector ha iniciado y está avanzando hacia un proceso de transición energética y descarbonización. Esto incluye acelerar el despliegue de combustibles sostenibles para la aviación (*Sustainable Aviation Fuels*, SAF) obtenidos de diversas fuentes como residuos, biomasa sostenible y otras opciones para la conversión de corriente eléctrica en combustible líquido, como la electricidad renovable y la captura de carbono. Además, se está llevando a cabo una importante labor de investigación e innovación para explorar el posible uso de hidrógeno y otras soluciones de propulsión eléctrica para algunas operaciones aéreas.

1.4.1 Desde que el sector adoptó el objetivo de cero emisiones netas de carbono: 53 aerolíneas, que representan el 45 % del tráfico mundial, han anunciado objetivos voluntarios para los combustibles sostenibles que van del 5 al 30 % de su suministro de combustible en 2030; 45 Estados han adoptado (o están en vías de adoptar) políticas sobre los SAF que ayuden a impulsar el suministro y la demanda; y la producción de SAF se ha doblado, aproximadamente, cada año desde 2021, llegando por tanto a una estimación de 2 t para 2025. Aun así, hará falta seguir trabajando para acelerar aún más estos avances.

## 2. REAFIRMAR EL APOYO AL LIDERAZGO DE LA OACI EN LAS INICIATIVAS CLIMÁTICAS DEL SECTOR DE LA AVIACIÓN

2.1 El sector del transporte aéreo reafirma su apoyo a las piedras angulares instauradas por la OACI de cara a sus iniciativas climáticas y las cero emisiones netas de carbono para 2050, tal como define el objetivo idóneo a largo plazo (LTAG) de la OACI: el programa CORSIA, la primera estrategia de mercado del mundo para un sector global como la aviación, y el marco y visión globales de la OACI, adoptados en la CAAF/3.

2.2 Lograr el objetivo de 2050 supondrá un desafío importante para el sector de la aviación. El período de tiempo de 2025 a 2030 será fundamental para marcar el camino hacia 2050, especialmente para acelerar el incremento de producción de SAF, así como de combustibles de aviación con menos emisiones de carbono y otras energías más limpias. Para aprovechar esta importante ventana para la acción, hará falta un aumento significativo del apoyo prestado por los Estados y demás partes interesadas.

2.3 El sector del transporte aéreo afirma su apoyo a la metodología del Consejo para el seguimiento y la presentación de informes sobre el LTAG (*LTAG Monitoring and Reporting* o LMR), de forma que se pueda supervisar el progreso hacia el objetivo idóneo a largo plazo. El resultado obtenido será primordial en los próximos años para verificar que la aviación internacional se encuentre en el camino correcto y determinar si se necesitarán iniciativas y apoyos adicionales.

2.4 CORSIA ha sido un éxito y nos ha ayudado a crear una alianza de 131 Estados en apoyo de un mecanismo global que detenga el aumento de las emisiones de carbono provocadas por la aviación internacional. El sector de la aviación confirma su fuerte apoyo a CORSIA y anima a que todos los Estados sigan participando en sus iniciativas. CORSIA se deberá implementar de forma robusta, para que pueda crecer y ofrecer un mejor apoyo para la transición energética y el camino hacia el LTAG de la OACI, lo que incluye las incipientes opciones de extracción de carbono que serán esenciales para la descarbonización. Tal como quedó confirmado en la resolución 41-22 de la Asamblea, *CORSIA es la única medida global de mercado relativa a las emisiones de CO<sub>2</sub> provocadas por la aviación internacional*. Deberán evitarse otros impuestos y gravámenes que desvíen fondos de la descarbonización de la aviación.

2.5 Hay indicios de que las medidas políticas que están implementando los Estados sirven para ayudar a alcanzar la visión para 2030 expresada en la reunión CAAF/3 de la OACI. También empiezan a confluir las estimaciones relativas a la producción durante ese período, pero hará falta una atención y apoyo constantes para alcanzar la visión para 2030. En cualquier caso, hay una manifiesta necesidad de considerar el aumento de producción de SAF requerido más allá de 2030. Pasar de una reducción de emisiones del 5 % con SAF en 2030 a los niveles necesarios para alcanzar cero emisiones netas en 2050 supondrá todo un reto. Habrá que contar, por tanto, con un notable apoyo político para los SAF en el período de 2030 a 2045, para garantizar que se pueda alcanzar el objetivo a largo plazo. De manera importante, dichas políticas deberían abordar tanto la demanda como la oferta de combustibles alternativos y, en primer lugar, centrar la atención en incentivar de manera efectiva el suministro de SAF. Aunque muchos Estados puedan encontrar obstáculos en la adjudicación de incentivos directos para la producción de SAF, pueden aprovechar otras oportunidades para apoyar el proceso, como minimizar el riesgo de la inversión de capital o redistribuir la subvención de combustibles fósiles hacia alternativas de baja emisión de carbono como los SAF.

2.6 La OACI lleva tiempo trabajando para facilitar y apoyar a los Estados a través de programas de gran éxito como, por ejemplo, ACT-SAF y ACT-CORSIA, así como la creación del importante Fininvest Hub. Estos recursos se deberán mantener y reforzar en el futuro. El sector anima a que

los Estados ofrezcan su respaldo a estos esfuerzos con financiación, aprovechando a la vez las oportunidades que brindan.

### 3. EL SECTOR NO PUEDE ACTUAR EN SOLITARIO

3.1 El sector de la aviación está comprometido con alcanzar su objetivo de cero emisiones netas de carbono para 2050 en todas sus operaciones globales de aviación civil (nacionales e internacionales) y a llevar a cabo las iniciativas climáticas necesarias en el período previo a 2050. Lograrlo y seguir manteniendo los beneficios de la conectividad para todo el mundo de forma sostenible necesitará del apoyo de todas las partes interesadas.

3.2 Se anima a que los gobiernos de todo el mundo apoyen las iniciativas que emprenda la secretaría de la OACI en cuanto a medidas de implementación y procesos políticos que ayuden a respaldar la aceleración de actividades y financiación para la descarbonización del sector del transporte aéreo.

3.3 A escala nacional y regional, los gobiernos deben implementar un entorno de políticas de apoyo para: el despliegue de tecnología; mejoras en la eficiencia de la infraestructura en beneficio de la eficiencia operativa en vuelo; y especialmente la transición energética a energías renovables, opciones de baja emisión de carbono y combustibles sostenibles para la aviación, teniendo en cuenta además las necesidades de la aviación dentro de las estrategias gubernamentales para el hidrógeno. Otra consideración vital es la inversión en la extracción de dióxido de carbono. Una actividad reguladora inteligente y las políticas adecuadas pueden crear un ambiente estable para la inversión y sostenible a largo plazo, en lugar de medidas sancionadoras a corto plazo. Los próximos diez años serán vitales en lo que respecta a la inversión necesaria para cumplir con las necesidades del sector hasta 2050 y más allá.

3.4 La transición energética necesitará contar con el apoyo del sector energético en todo el mundo, con un notable aumento en la producción de SAF y de energías alternativas como el hidrógeno verde y la energía eléctrica baja en carbono. Los proveedores tradicionales también deberán priorizar el acceso igualitario a los sistemas de repostaje en aeropuertos para garantizar que haya un mercado abierto en el campo de la energía.

3.5 Las instituciones financieras, incluidos los bancos de desarrollo multilaterales, deben comprender la importancia estratégica de la conectividad que aporta el transporte aéreo y ofrecer la inversión necesaria para que el sector despliegue las tecnologías de reducción de carbono, infraestructuras y sistemas energéticos necesarios, respaldando el despliegue de capital para la producción de SAF y tecnologías de extracción de carbono.

3.6 Los clientes, tanto las empresas que compran billetes aéreos como los pasajeros individuales, pueden apoyar la compensación de emisiones de CO<sub>2</sub> por parte de las aerolíneas y la compra de combustibles sostenibles para la aviación a través del programa CORSIA, e ir más allá con aportaciones voluntarias adicionales, especialmente a plazo corto y medio, ayudando así a mitigar las emisiones y acelerando el cambio hacia los SAF.