



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

ASISTENCIA Y CREACIÓN DE CAPACIDAD PARA UNA ENERGÍA MÁS LIMPIA

(Nota presentada por la Secretaría de la OACI)

RESUMEN

En esta nota de estudio se presentan posibles medios para prestar apoyo a la implementación del desarrollo y despliegue de energía más limpia en la aviación, basándose en el Programa de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción de la OACI, como el intercambio de información y mejores prácticas a través de una plataforma, el apoyo a la realización de estudios de factibilidad y la facilitación de asociaciones y cooperación, así como el apoyo en el marco de la iniciativa OACI de planes de acción estatales.

Las medidas propuestas a la conferencia figuran en el párrafo 4.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En consonancia con la Iniciativa Ningún País se Queda Atrás de la OACI, y la resolución A41-21 de la Asamblea, párrafo 17, que reconoce “que la existencia de medios de ejecución, entre ellos la financiación, que guarden proporción con el grado de ambición favorecerá la concreción del LTAG”, la OACI está adoptando medidas para ayudar a sus Estados miembros a alcanzar “un objetivo ambicioso mundial colectivo a largo plazo para la aviación internacional (LTAG) de cero emisiones netas de carbono para 2050 como contribución al logro de la meta de temperatura del Acuerdo de París, reconociendo que las circunstancias especiales y respectivas capacidades de cada Estado (p. ej.: su nivel de desarrollo, madurez de sus mercados de aviación, crecimiento sostenible de la aviación internacional, transición justa, y prioridades nacionales de desarrollo del transporte aéreo incidirán en su capacidad de contribuir al LTAG dentro de sus propios plazos nacionales” (véase A41-21, párrafo 7).

1.2 En este sentido, la Asamblea pidió al Consejo que elabore y ponga en marcha “un sólido programa de asistencia y cooperación dedicado al LTAG con el fin de compartir información sobre las mejores prácticas y proporcionar orientación, creación de capacidad y otro tipo de asistencia técnica. Se acoge con beneplácito el Programa OACI de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción para los Combustibles de Aviación Sostenibles (ACT-SAF), que debería ampliarse con la incorporación de apoyo para la implementación de otras medidas de reducción de emisiones, convirtiéndolo en un programa ACT-LTAG

de la OACI (p.ej., tecnologías de aeronave, mejoras operacionales, transformación de la infraestructura, LCAF y otras fuentes más limpias de energía para la aviación [véase el párrafo 18 c) de la A41-21]).

1.3 La Asamblea también pidió al Consejo que “fomente la transferencia voluntaria de tecnología, en particular a los países en desarrollo y los Estados con necesidades particulares, para permitirles adaptarse a las tecnologías de punta y contribuir más a la concreción del LTAG” [véase el párrafo 18 d) de la A41-21].

1.4 Esta nota ofrece una visión general de las actividades de la OACI en la prestación de apoyo a la implementación del desarrollo y despliegue de los SAF, los LCAF y el uso de otras energías más limpias en la aviación. Los aspectos financieros de las decisiones de la Asamblea [véanse los párrafos 18 a) y 18 b) de la A41-21] se tratan en la nota CAAF/3-WP/8.

2. PROGRAMA ACT-SAF DE LA OACI¹

2.1 En junio de 2022, antes del 41º período de sesiones de la Asamblea, se puso en marcha el Programa de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción para los combustibles de aviación sostenibles (ACT-SAF) de la OACI con el fin de proporcionar apoyo a la medida a los Estados que se encuentran en distintas fases de desarrollo y despliegue de SAF, y servir de plataforma para facilitar el intercambio de conocimientos y el reconocimiento de todas las iniciativas SAF en el mundo.

2.2 Las actividades previstas en el marco del programa ACT-SAF incluyen instrucción, estudios de factibilidad, apoyo para la certificación de SAF y la formulación de políticas, así como la ejecución de proyectos específicos de SAF y el establecimiento de asociaciones entre Estados y otras partes interesadas bajo la coordinación de la OACI. Más adelante en los párrafos 2.6 y 2.7 se proporcionan más detalles al respecto.

2.3 Se han elaborado las condiciones de participación en el programa ACT-SAF para todos los Estados y otras partes interesadas y se pusieron a disposición para su aceptación por medios electrónicos en el sitio web de la OACI². Una vez que un socio firma las condiciones, la OACI se pone en contacto con él para determinar sus necesidades u ofertas y que empiece a participar en las actividades del programa. A septiembre de 2023, 87 Estados y 46 organizaciones forman parte del programa ACT-SAF y están reconocidos en la plataforma ACT-SAF.

2.4 El programa ACT-SAF funciona sobre la base de las contribuciones en especie y el apoyo financiero recibidos de los Estados y organizaciones que lo apoyan. En esa línea, la Asamblea, en su 41º período de sesiones pidió que “inste a los Estados miembros a hacer contribuciones regulares y sustanciales al Fondo para el medioambiente de la OACI para que la Organización pueda financiar actividades específicas vinculadas al LTAG, incluyendo el programa ACT-SAF, y de esa forma asistir a los Estados en desarrollo y los Estados con necesidades particulares” [véase el párrafo 18 e) de la A41-21].

2.5 A este respecto, los socios del ACT-SAF contribuyeron a los recursos humanos de la Secretaría de la OACI (es decir, adscripciones del Brasil, Francia, Singapur y la Unión Europea) y también aportaron conocimientos pertinentes para las actividades del programa, como la serie de cursos de instrucción del ACT-SAF (véase el párrafo 2.6), y la elaboración de la plantilla y la guía de los estudios de factibilidad. Además, se recibieron recursos financieros destinados al Fondo para el medioambiente de la OACI para

¹ Programa ACT-SAF de la OACI: <https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/act-saf.aspx>

² Condiciones de participación del ACT-SAF:

<https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSf28JBcRZNR9Xdj-LGB4XCZuhfwfIBSmsI9zjqeBGz5fGoUZA/viewform>

apoyar el programa ACT-SAF de Cote D'Ivoire, Francia, Italia, los Países Bajos y la Unión Europea, entre otras cosas para la realización de estudios de factibilidad (véase el párrafo 2.7).

2.6 Aumento e intercambio de conocimientos

2.6.1 Desde noviembre de 2022 la OACI imparte la serie de cursos de instrucción ACT-SAF, en la que personas expertas de los socios que apoyan el ACT-SAF realizan presentaciones y responden en directo a las preguntas de las personas participantes sobre diversos temas, como la sostenibilidad de los combustibles, la certificación, la tecnología de producción, las políticas, la logística, el mercado y la evaluación de la factibilidad. Se invita a todos los socios del ACT-SAF a asistir a las sesiones de instrucción, que se graban y se ponen a disposición en la plataforma ACT-SAF junto con las presentaciones realizadas³.

2.6.2 En cuanto a las políticas para el despliegue de los SAF, el Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación (CAEP) del Consejo de la OACI elaboró una *Orientación sobre posibles políticas y enfoques coordinados para el despliegue de combustibles de aviación sostenibles*⁴, que resume las posibles políticas y enfoques coordinados para el despliegue de los SAF, y sirve como referencia de apoyo [información práctica de política (“policy toolkit”)] para los Estados. La Orientación también contiene otras herramientas de análisis comparativo, como las “reglas generales”, que proporcionan estimaciones por orden de magnitud de los costes, las necesidades de inversión y las capacidades de producción en el ámbito de los SAF. Puede consultarse más información en la nota CAAF/3-WP/3.

2.6.3 El sitio web de la OACI también incluye varias herramientas de seguimiento de las medidas relacionadas con las energías más limpias en la aviación, incluidas las políticas, los aeropuertos que distribuyen SAF, el volumen de SAF en virtud de los acuerdos de compra, los procesos de conversión aprobados, las materias primas reconocidas en virtud del CORSIA, el número y la capacidad de las instalaciones de SAF y una lista de estudios de factibilidad. Estas herramientas de seguimiento de los SAF de la OACI⁵ se actualizan regularmente para facilitar el intercambio de información y la puesta en común de las mejores prácticas con todas las partes interesadas.

2.7 Evaluación de la factibilidad de los SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación

2.7.1 En julio de 2023 la OACI elaboró una plantilla para los estudios de factibilidad sobre SAF en consulta con los socios del ACT-SAF a fin de facilitar la preparación de estudios de factibilidad normalizados sobre SAF. Puede utilizarse para evaluar la factibilidad del desarrollo y despliegue de SAF tanto a nivel estatal como regional (p. ej., grupos de Estados). También se preparó una guía de acompañamiento, que sigue la estructura definida en la plantilla, e incluye ejemplos de una selección de estudios de factibilidad disponibles públicamente, así como documentos sobre SAF publicados por la OACI, a fin de demostrar de manera práctica los distintos enfoques en apoyo de la formulación de un estudio de factibilidad de los SAF.

2.7.2 La plantilla y la guía están disponibles en el sitio web del ACT-SAF, con el objetivo de estimular debates a fondo entre los Estados y las entidades consultoras que realizan estudios de factibilidad, y de facilitar las siguientes etapas del desarrollo y uso de SAF, lo que puede también facilitar la financiación (véase la nota CAAF/3-WP/8).

2.7.3 Mediante los recursos del Fondo para el medioambiente de la OACI destinados a apoyar el programa ACT-SAF, la OACI está trabajando con la Unión Europea para iniciar estudios de factibilidad en

³ Serie de cursos de instrucción ACT-SAF: <https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/ACT-SAF-Series.aspx>

⁴ Puede consultarse la orientación de la Organización de Aviación Civil Internacional en: https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/saf_guidance_potential_policies.aspx

⁵ Herramientas de seguimiento de los SAF de la OACI: <https://www.icao.int/environmental-protection/pages/SAF.aspx>

diez Estados socios (Camerún, Egipto, Etiopía, Gabón, Guinea Ecuatorial, India, Mauritania, Mozambique, Senegal y Sudáfrica) en el desarrollo y uso de SAF. Este será un paso crucial para desarrollar un mercado de SAF en estos Estados mediante la selección de materias primas y tecnologías de conversión de SAF viables, estimación de los costos de las plantas de producción de SAF, opciones de políticas y hojas de ruta a largo plazo, que pueden incorporarse en sus planes de acción estatales. También se han iniciado conversaciones preliminares con Francia y los Países Bajos sobre el alcance de la asistencia en el programa ACT-SAF.

2.8 El apoyo a la creación de capacidad y a la implementación de la OACI debería prestarse de manera eficiente, eficaz y coordinada con arreglo al enfoque “Una sola OACI”, incorporando el apoyo a todas las fases del desarrollo y despliegue de SAF, LCAF y otras energías más limpias en la aviación. Se alienta igualmente a los Estados a desarrollar proyectos específicos dentro del marco del Programa de cooperación técnica de la OACI y mediante el establecimiento de asociaciones entre los Estados y otras partes interesadas.

3. INICIATIVA OACI DE PLANES DE ACCIÓN ESTATALES⁶

3.1 En la resolución A41-21 de la Asamblea se “Segue alentando a todos los Estados a actualizar y presentar a la OACI planes voluntarios de acción para reducir las emisiones de CO₂ de la aviación internacional, con la descripción de las respectivas políticas, medidas, hojas de ruta y proyecciones de largo plazo” (véase la resolución A41-21, párrafo 10). Además en la resolución se “Invita a aquellos Estados que opten por preparar o actualizar planes de acción a que los presenten a la OACI a la mayor brevedad, y en lo posible para finales de junio de 2024 y a partir de entonces de forma trienal, a fin de que la OACI pueda compilar la información cuantificada relativa al logro de los objetivos ambiciosos mundiales; dichos planes de acción deberían incluir información sobre el conjunto de medidas que los Estados han considerado, dando a conocer las respectivas capacidades y circunstancias nacionales, con información cuantificada sobre los beneficios ambientales que esperan obtener de su aplicación, así como sobre sus necesidades concretas en materia de asistencia para poder ejecutarlas” (véase la resolución A41-21, párrafo 11).

3.2 Los planes de acción estatales (SAP) pueden desempeñar un papel fundamental en el despliegue de energías más limpias en la aviación. En esos planes deberían considerarse los aspectos relacionados con las políticas, medidas y hojas de ruta para el desarrollo y puesta en mercado de SAF, LCAF y otras energías más limpias en la aviación, así como la identificación de recursos, la creación de capacidad y otras medidas de apoyo a la implementación, incluida la facilitación del acceso a la financiación y los fondos, de acuerdo con las necesidades del Estado (véase la nota CAAF/3-WP/8).

3.3 A este respecto, la Secretaría trabaja actualmente en estrecha colaboración con las oficinas regionales para asistir a las personas encargadas de coordinar los SAP nacionales en la formulación de un plan de acción que incluya innovaciones en tecnologías de aviación y energías más limpias, incluyendo proyecciones a largo plazo y garantizando el uso de los mejores datos disponibles, con el respaldo de orientaciones y herramientas de la OACI.

3.4 La Secretaría está también avanzando con la actualización del Doc 9988 de la OACI, *Orientación sobre la elaboración de planes de acción de los Estados para actividades de reducción de las emisiones de CO₂*, a fin de ofrecer a los Estados orientación adicional para que incorporen sus iniciativas de reducción de emisiones a largo plazo en los SAP y comuniquen datos cuantificados de manera más armonizada sobre los beneficios ambientales que esperan conseguir mediante la implementación de las medidas del conjunto elegidas, de manera más armonizada para facilitar el seguimiento del progreso hacia el LTAG. A este respecto, la Secretaría de la OACI está trabajando en la actualización del Doc 9988 de la OACI con personas miembros y observadoras del CAEP, con el apoyo de especialistas con experiencia

⁶ Iniciativa OACI de planes de acción estatales: https://www.icao.int/environmental-protection/pages/climatechange_actionplan.aspx

en preparación y actualización de SAP, garantizando al mismo tiempo la representación geográfica, con miras a recabar opiniones y sugerencias sobre las enmiendas del documento de orientación. Se prevé que el documento actualizado esté disponible a principios de 2024.

3.5 Asimismo, se sigue avanzando en la fase II del proyecto de asistencia para la creación de capacidad para la mitigación del CO₂ proveniente de la aviación internacional, con financiación de la Unión Europea (UE)⁷. Aprovechando el éxito de esta asociación con la UE en la fase I⁸, incluida la elaboración de 14 SAP y cuatro estudios de factibilidad de SAF en Burkina Faso, Kenya, República Dominicana, y Trinidad y Tobago, y para garantizar que Ningún País se Quede Atrás, la OACI inició la fase II para elaborar y ejecutar otros 10 SAP en Estados africanos. Ya se han elaborado los 10 SAP, que se discutieron en seminarios del proyecto para compartir experiencias sobre sus SAP y facilitar los debates relativos al desarrollo y el uso de los SAF, incluidos tres estudios de factibilidad de los SAF en curso en Côte d'Ivoire, Rwanda y Zimbabwe en el marco del proyecto de la Fase II.

4. MEDIDAS PROPUESTAS A LA CAAF/3

4.1 Se invita a la CAAF/3 a:

- a) reconocer el ACT-SAF de la OACI como un programa clave de asistencia, creación de capacidad e instrucción para las energías más limpias en la aviación, y animar a los Estados a seguir trabajando con la OACI para adaptar las medidas de desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación;
- b) animar a más Estados y otras partes interesadas a convertirse en socios de ACT-SAF para aumentar los beneficios del programa gracias a un efecto multiplicador, y animar a los socios que prestan apoyo a proporcionar recursos adicionales al programa;
- c) animar a los Estados a incluir información sobre las necesidades específicas de asistencia para la implementación de medidas destinadas a reducir las emisiones de CO₂ de la aviación, especialmente en materia de energías más limpias para la aviación, en sus planes de acción estatales;
- d) animar a la OACI a seguir actualizando el Doc 9988, *Orientación sobre la elaboración de planes de acción de los Estados para actividades de reducción de las emisiones de CO₂*, a fin de seguir respaldando a los Estados en el desarrollo y la actualización de sus planes de acción estatales, y
- e) utilizar la información de este documento, para el examen de los resultados de la CAAF/3.

— FIN —

⁷ Fase II del Proyecto de Asistencia de la OACI y la UE: https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/ICAO_EU_II.aspx

⁸ Proyecto de asistencia OACI-UE, fase I: https://www.icao.int/environmental-protection/pages/ICAO_EU.aspx