



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 4: Financiación de energía más limpia

**NECESIDAD DE MEDIDAS ADICIONALES PARA ATRAER CAPITAL PRIVADO Y
REDUCIR EL RIESGO DE INVERSIÓN PARA FACILITAR EL ACCESO A LA
FINANCIACIÓN DE ENERGÍAS MÁS LIMPIAS PARA LA AVIACIÓN**

(Nota presentada por Kenya)

RESUMEN

Esta nota de estudio subraya la necesidad de tomar medidas adicionales para atraer capital privado y reducir el riesgo para facilitar el acceso a la financiación de energía más limpia para la aviación.

El acceso a la financiación sigue siendo un factor clave para aumentar las inversiones en SAF y en energía más limpia para la aviación para alcanzar el objetivo mundial de emisiones netas cero de CO₂ para 2050. Además, el volumen de financiamiento necesario para desbloquear el crecimiento de la industria de los combustibles de aviación sostenibles (SAF) excede la capacidad de financiación y endeudamiento de muchos Estados, especialmente de los países emergentes y en desarrollo. Aunque en el reciente diálogo del sector con las entidades financieras hubo indicios de que probablemente haya fondos suficientes destinados a la inversión en energías más limpias para la aviación, el capital privado aún no ha encontrado el equilibrio adecuado entre riesgo y ganancias en este sector emergente, lo que hace que la demanda de SAF actualmente supere a la oferta.

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

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El informe de la OACI¹ sobre la financiación del cambio climático indica que la aviación civil internacional no dispone actualmente de ningún mecanismo financiero dedicado específicamente al cambio climático y los SAF. La aviación civil internacional no está comprendida en el Protocolo de Kyoto

¹ <https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/financing.aspx>

ni tiene acceso a ninguno de sus instrumentos de financiación flexible, como los Fondos de Inversión en el Clima (FIC) o el Mecanismo de Desarrollo Limpio (MDL), y de ahí la necesidad de que la OACI y el sector de la aviación exploren opciones de financiación para los Estados en desarrollo, entre otras intervenciones necesarias para la creación de capacidades y la aplicación de energías más limpias.

1.2 El informe LTAG del CAEP presenta estimaciones de los costos e inversiones correspondientes a las distintas hipótesis de LTAG que deberían efectuarse hasta 2050, expresadas en dólares EUA. Se calcula que los Estados (es decir, los Gobiernos) deberían invertir entre 15 000 y 180 000 millones para la configuración de aeronaves y/o en investigación y desarrollo de sistemas energéticos. Por su parte, los proveedores de sistemas de navegación aérea (ANSP) deberían invertir entre 11 000 y 20 000 millones para la aplicación de medidas operacionales específicas del LTAG. Por último, en las diversas hipótesis del LTAG, se estima que los fabricantes de aeronaves y explotadores aéreos (aerolíneas) tendrían que invertir entre 2 000 y 6 000 millones en aeropuertos y medidas operacionales.

1.3 La OACI prevé un crecimiento de la aviación civil africana. Sin embargo, la falta de acceso de los Estados africanos a financiación, tecnología y creación de capacidades para afrontar los costos que supondrá la aplicación de cualquier marco mundial que acuerde la OACI para los SAF, LCAF y otras energías más limpias puede suponer un riesgo que impida el crecimiento previsto y que, si no se mitiga, inhibirá el crecimiento del sector de la aviación civil africana, así como la consecución del objetivo medioambiental mundial de la aviación de cero emisiones netas para 2050.

1.4 El transporte aéreo cumple una función importante en el crecimiento y desarrollo económico debido a que ocupa una posición única que le permite facilitar la integración de la economía mundial y proporcionar conectividad a escala nacional, regional e internacional. En consonancia con la iniciativa de la OACI "Ningún País se Queda Atrás", es necesario establecer una capacitación y formación permanente de instituciones y personal, así como facilitar la disponibilidad y el acceso a la financiación para los Estados en desarrollo.

2. ANÁLISIS

2.1 El potencial de los SAF en Kenya es prometedor. No sólo cambiarán radicalmente el impacto medioambiental de la aviación, sino que ya se perfilan como grandes contribuyentes a la economía del país, lo que a su vez conlleva retos y oportunidades. Un obstáculo inmediato es el elevado costo de producción, atribuido en gran medida a los gastos en materias primas y a los procesos de alto consumo energético. Otro obstáculo que exige una resolución estratégica es la ausencia de infraestructuras adecuadas para la producción y mezcla de SAF en Kenya.

2.2 Para hacer frente a los actuales problemas de conectividad del transporte aéreo y el alto costo de los viajes en avión, Kenya también apoya la política de cielos abiertos en África y la creación de una compañía aérea panafricana, con el apoyo del Mercado Único de Transporte Aéreo de África (SAATM), de la Unión Africana. Además, Kenya se ha comprometido a trabajar con la CAFAC en la iniciativa para acelerar el desarrollo, la producción y distribución de SAF/LCAF en África en calidad de Estado piloto, mediante el intercambio de experiencias y la contribución a las iniciativas continentales para contribuir al logro del objetivo de emisiones netas cero de CO₂ para 2050.

2.3 Al igual que sucede en muchos otros sectores emergentes en los países en desarrollo, la financiación necesaria para beneficiarse del gran potencial que ofrecen las energías más limpias excede la capacidad de endeudamiento del país, como también es excesiva la prima de riesgo para el capital privado.

La industria de los SAF en los países en desarrollo se enfrenta a varios retos:

- a) elevada diferencia de precio entre los SAF y los combustibles de aviación convencionales;
- b) falta de acceso a financiamiento e incentivos económicos;
- c) falta de un sistema integrado de financiación de las instalaciones de producción;
- d) insuficiente investigación y desarrollo en los aspectos técnicos de los SAF y en las infraestructuras adecuadas; y
- e) falta de políticas relativas a los SAF y a la sostenibilidad.

2.4 Kenya apoya que se tomen medidas ambiciosas para reducir las emisiones de CO₂ de la aviación a un ritmo acorde con los esfuerzos para limitar el aumento de la temperatura media mundial en 1,5 °C.

2.5 Kenya apoya la aceleración del desarrollo y uso de combustibles de aviación sostenibles (SAF) en los países en desarrollo de todas las regiones, al tiempo que reconoce que cada Estado seguirá su propio camino de acuerdo con sus propias prioridades.

2.6 Kenya participó en los debates abiertos en la consulta previa a la CAAF/3 sobre los posibles resultados de la conferencia, que tuvo lugar en la OACI los días 25 y 26 de septiembre de 2023, en la que el Comité de Clima y Medioambiente (CEC) de la OACI presentó un proyecto de marco mundial de la OACI para SAF, LCAF y otras fuentes más limpias de energía para la aviación. En ese sentido, acogió con satisfacción el trabajo iniciado por la Secretaría de la OACI sobre una iniciativa para facilitar el acceso a la financiación ("Finvest Hub") necesaria para lograr un resultado ambicioso, y exigió que dicho trabajo incluyera medidas para atraer y reducir el riesgo del capital privado para facilitar el acceso a la financiación de energías más limpias para la aviación.

3. CONCLUSIÓN

3.1 El camino hacia el uso de SAF en Kenya es, sin duda, un proyecto de largo plazo, que no sólo contribuirá en gran medida a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación, sino que también será una inversión positiva para el clima que catalizará la trayectoria de crecimiento como parte de la economía verde.

3.2 Los futuros trabajos de la OACI en respuesta a la Resolución A41-21 de la Asamblea sobre la financiación de proyectos que contribuyan a la descarbonización de la aviación internacional deberían adoptar un enfoque polifacético que abarque el comercio, el acceso a la financiación y cualquier otra estrategia que aborde las fallas y los riesgos del mercado que impiden la llegada del capital privado a gran escala. Además, la OACI debería seguir proporcionando orientaciones claras a los Estados sobre su papel en el fomento de las condiciones financieras necesarias para atraer y acelerar las inversiones en combustibles de aviación sostenibles, combustibles de aviación con menos emisiones de carbono y otras fuentes de energía más limpias para la aviación.

4. MEDIDAS PROPUESTAS A LA CAAF/3

4.1 Se invita a la CAAF/3 a:

- a) considerar la necesidad de tomar medidas adicionales para atraer capital privado y reducir el riesgo, con el fin de facilitar el acceso a la financiación y acelerar las inversiones en energías limpias;

- b) apoyar el trabajo en curso de la OACI para responder a la solicitud de la Resolución de la Asamblea A41-21 relativa a la financiación de proyectos que contribuyan a la descarbonización de la aviación internacional;
- c) apoyar a la OACI en la creación de la iniciativa "Finvest Hub", en cumplimiento de la cláusula 18 de la Resolución A41-21 de la Asamblea, tal como se indica en la nota CAAF/3-WP/8 sobre los elementos de financiación para contribuir al logro del LTAG; y
- d) utilizar la información que aporta esta nota para el examen de los resultados de la CAAF/3.

— FIN —