



**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 1: Información sobre la situación general – Adelantos más recientes en tecnologías de energías más limpias para la aviación internacional y su contribución al Objetivo Ambicioso Mundial a Largo Plazo**

**INICIATIVA PARA ACELERAR EL DESARROLLO, LA PRODUCCIÓN Y EL  
DESPLIEGUE DE SAF, LCAF Y OTRAS ENERGÍAS MÁS LIMPIAS PARA  
LA AVIACIÓN EN ÁFRICA**

[Nota presentada por la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC)  
en nombre de 54 Estados miembros]

**RESUMEN**

Esta nota de estudio presenta una iniciativa para acelerar el desarrollo, la producción y el despliegue de SAF/LCAF en África.

Las medidas propuestas a la conferencia se indican en el párrafo 4.

**1. INTRODUCCIÓN**

1.1 En el 41º período de sesiones de la Asamblea de la OACI se adoptó la resolución A41-21, en la que los Estados deciden trabajar juntos hacia un objetivo mundial colectivo a largo plazo para la aviación internacional (LTAG) de cero emisiones netas de carbono para 2050.

1.2 La resolución reconoce que las circunstancias especiales y respectivas capacidades de cada Estado (por ejemplo, su nivel de desarrollo, madurez de sus mercados de aviación, crecimiento sostenible de la aviación internacional, transición justa y prioridades nacionales de

<sup>1</sup> Versiones en francés e inglés proporcionadas por la CAFAC.

Argelia, Angola, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Camerún, Cabo Verde, Chad, Comoras, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Egipto, Eritrea, Eswatini, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Kenya, Lesotho, Liberia, Libia, Madagascar, Malawi, Malí, Mauritania, Marruecos, Mauricio, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, República Centroafricana, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzania, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán del Sur, Sudán, Togo, Túnez, Uganda, Zambia y Zimbabwe.

desarrollo del transporte aéreo) incidirán en su capacidad de contribuir al LTAG dentro de sus propios plazos nacionales.

1.3 Al adoptar la resolución, los Estados solicitaron al Consejo de la OACI que **convocara la CAAF/3 en 2023 para revisar la Visión 2050 de la OACI para los SAF**, incluidas los LCAF y otras fuentes de energía más limpias para la aviación, **a fin de definir un marco mundial** con arreglo a la iniciativa Ningún País se Queda Atrás (NCLB) y teniendo en cuenta las circunstancias y capacidades nacionales, en el entendido de que los combustibles (SAF, LCAF) y otras fuentes de energía renovables) para la aviación ofrecen el mayor potencial para la consecución del LTAG.

## 2. ANÁLISIS

2.1 El párrafo 27 (a) de la resolución A41-21 pide a los Estados que apliquen un enfoque coordinado en las administraciones nacionales respecto a medidas en materia de políticas e inversión para acelerar la investigación y el desarrollo, introducción y uso apropiados de fuentes de energía más limpias y renovables para la aviación, incluido el uso de combustibles de aviación sostenibles (SAF) y combustibles con menos contenido de carbono (LCAF), de acuerdo con sus circunstancias nacionales;

2.2 En apoyo de dicha resolución, los Estados africanos, a través de la CAFAC, han tomado la iniciativa de acelerar el desarrollo, la producción y el despliegue de SAF, LCAF y otras fuentes de energía más limpias para la aviación.

2.3 La iniciativa se centra en cuatro pilares fundamentales, a saber:

- Desarrollo y armonización de políticas en África para promover el desarrollo, la producción y el despliegue de SAF/LCAF en los Estados africanos, y atraer la tecnología y la financiación adecuadas para propiciar la construcción de centros de producción de SAF/LCAF en esos países.
- Mejora de la capacidad institucional, humana y técnica en los Estados africanos y las comunidades económicas regionales (CER) para apoyar la implementación de las iniciativas SAF/LCAF en África, incluida la construcción de centros de producción SAF/LCAF en los Estados africanos.
- Realización de estudios/evaluaciones de viabilidad técnica sobre el potencial de estos combustibles como referencia para la inversión pública y privada en la producción de SAF/LCAF en África.
- Movilización de recursos y cabildeo a través de la Unión Africana y sus asociados para el desarrollo, así como la consideración de las demás fuentes de financiación disponibles, con el fin de proporcionar fondos para la ejecución de proyectos de producción de SAF/LCAF en los Estados africanos.

2.4 En la actualidad, los niveles de producción de SAF, LCAF y energías más limpias siguen siendo extremadamente bajos: sólo el 0,2% de todo el combustible de aviación utilizado, según las estimaciones de la OACI. En este sentido, conviene acelerar el desarrollo, la producción y el despliegue de dichos combustibles y energías más limpias de forma económicamente viable, rentable y aceptable a nivel social y ambiental en todas las regiones del mundo.

2.5 La iniciativa debe abordar el posible bajo nivel de disponibilidad de estos combustibles, su coste potencialmente más elevado en comparación con los combustibles convencionales que se utilizan actualmente, la percepción de un mayor riesgo de inversión en proyectos SAF/LCAF y la concentración de la producción en un número reducido de Estados, exclusivamente fuera de la región africana.

2.6 Es esencial que la industria mundial de la aviación garantice colectivamente que el marco mundial que acuerde la CAAF/3 permita acelerar el desarrollo, la producción y el despliegue de SAF, LCAF y energías más limpias en todas las regiones, proporcionando una oportunidad justa y equitativa de participar en toda la cadena de valor, desde la materia prima hasta la producción y el uso del combustible.

2.7 La medida métrica consensuada debería basarse por tanto en los volúmenes de combustibles producidos para así atender a las escasas cantidades disponibles hoy en día. Las políticas que se acuerden deberían promover la producción real de SAF/LCAF y su despliegue en todos los Estados, y atraer la tecnología y la financiación adecuadas para permitir la construcción de centros de producción de SAF en todas las regiones.

2.8 En lo que respecta al apoyo a la implementación, se requiere un sólido programa de mejora de la capacidad técnica y de fortalecimiento institucional para respaldar el empeño de todas las regiones de contribuir al LTAG. Por último, el marco mundial deberá contemplar mecanismos de acceso a una financiación asequible y a fondos de instituciones financieras, como los bancos de desarrollo; un mejor acceso a la inversión privada; y el establecimiento de fondos/financiación climática bajo los auspicios de la OACI, tal y como se solicitó en el 41º período de sesiones de la Asamblea de la OACI para asistir a los Estados en desarrollo a fin de desarrollar y desplegar SAF/LCAF y energías más limpias para la aviación.

2.9 Por último, convendría dotarse de un marco de financiación simple, claro y de fácil acceso, tal como solicitó la Asamblea de la OACI, para respaldar a todas las regiones, especialmente a los Estados en desarrollo, para acelerar la labor de desarrollo, producción y despliegue de SAF/LCAF y energías más limpias para la aviación.

### 3. CONCLUSIÓN

3.1 La iniciativa para acelerar el desarrollo, la producción y el despliegue de SAF/LCAF y otras energías más limpias para la aviación en África contribuye a la consecución del LTAG, al fomentar su rápida evolución en África, apoyando así la labor mundial para hacer frente a los bajos niveles actuales de disponibilidad de SAF/LCAF.

3.2 La CAAF/3 se convoca con el objetivo de **examinar la Visión 2050 de la OACI para los SAF**, incluidos los LCAF y otras fuentes de energía más limpias para la aviación, **a fin de definir un marco mundial** con arreglo a la iniciativa Ningún País se Queda Atrás (NCLB) y teniendo en cuenta las circunstancias y capacidades nacionales, en el entendido de que los combustibles (SAF, LCAF y otras fuentes de energía renovables) para la aviación ofrecen el mayor potencial para la consecución del LTAG.

3.3 Se prevé que el marco mundial facilite el uso generalizado de SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación, al proporcionar mayor claridad, coherencia y predictibilidad a todas las partes interesadas, también a aquellas que no forman parte del sector de la aviación, sobre las políticas, los reglamentos, el apoyo a la implementación y la financiación y las inversiones necesarias, de forma que todos los Estados tengan las mismas oportunidades de contribuir y beneficiarse de la reducción prevista de emisiones al utilizar energías más limpias para la aviación.

#### 4. **MEDIDAS PROPUESTAS A LA CAAF/3**

4.1 Se invita a la CAAF/3 a:

- a) tomar nota de la información que figura en esta nota de estudio y reconocer la iniciativa como un importante esfuerzo colectivo de los Estados africanos en apoyo del LTAG; y
- b) adoptar un marco mundial de políticas que promuevan el desarrollo, la producción y el despliegue real de SAF/LCAF en todos los Estados, especialmente en los Estados en desarrollo, y que atraigan la tecnología y la financiación adecuadas para propiciar la construcción de centros de producción de SAF en todas las regiones.

— FIN —

