



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 2: Políticas de acompañamiento para promover el desarrollo y uso de energía más limpia en la aviación

NECESIDAD DE POLÍTICAS EQUILIBRADAS PARA FOMENTAR EL DESARROLLO, LA PRODUCCIÓN Y LA PUESTA EN MERCADO DE SAF, LCAF Y OTRAS ENERGÍAS MÁS LIMPIAS PARA LA AVIACIÓN EN TODO EL MUNDO

[Nota presentada por la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC)
en nombre de sus 54² Estados miembros]

RESUMEN

La CAFAC, en nombre de sus 54 Estados miembros, subraya la necesidad de que la OACI siga ejerciendo su liderazgo en pro del desarrollo y crecimiento de la aviación civil internacional, incluido el desarrollo sostenible del transporte aéreo, y que, junto sus Estados miembros, otras organizaciones internacionales y partes interesadas, colabore constructivamente en beneficio de todo el sector de la aviación, apoyando políticas que fomenten el desarrollo, la producción y la puesta en mercado de energías más limpias para la aviación, con el objetivo último de contar con una política que garantice un enfoque equilibrado, armonizado y que, en la medida de lo posible, se adapte a las circunstancias de los países en desarrollo, especialmente de los Estados africanos. En esta nota de estudio se presentan las opiniones de los Estados miembros de la CAFAC sobre las políticas propuestas en la CAAF.

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

¹ Versiones en francés e inglés proporcionadas por la CAFAC.

² 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.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Durante el 41º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, los Estados miembros adoptaron la Resolución A41-21. En ella, se pide a los Estados que, en sus administraciones nacionales, apliquen un enfoque coordinado respecto de sus políticas e inversiones para acelerar la investigación, el desarrollo, la puesta en mercado y el uso apropiado de fuentes de energía más limpias y renovables para la aviación, como los combustibles de aviación sostenibles (SAF) y los combustibles con menos emisiones de carbono (LCAF), de acuerdo con sus circunstancias; Además, se les alienta a explorar incentivos como medio para promover la puesta en mercado y adopción de estas fuentes de energía más limpias en la aviación para cumplir con el LTAG.

1.2 Estas estrategias de adopción de SAF/LCAF incluyen enfoques coordinados que buscan crear políticas que contengan elementos comunes y requisitos generales fundamentados en prácticas probadas, viables, eficientes y rentables, así como en la experiencia adquirida en la aplicación de las políticas existentes.

1.3 Los Estados africanos, por intermedio de la CAFAC, tienen la intención de armonizar las políticas de África para promover el desarrollo, la producción y la puesta en mercado de SAF/LCAF, atrayendo al mismo tiempo la tecnología y la financiación adecuadas para permitir la construcción de instalaciones de producción de SAF/LCAF en los Estados africanos para hacer frente a la actual baja disponibilidad de SAF/LCAF en todo el mundo, especialmente en los países en desarrollo.

1.4 Es necesario entonces que los países africanos desarrollen y armonicen políticas que promuevan constantemente el desarrollo, la producción y la puesta en mercado de SAF/LCAF en África y garanticen que la región no se considere únicamente como fuente de materia prima (situación que haría que los SAF/LCAF se produzcan en otros lugares y luego vuelvan a África a un costo más alto). Al mismo tiempo, los Estados de África no representan más del 10% de los Estados que, en sus planes de acción estatales que presentan a la OACI, declaran la intención de mitigar las emisiones de carbono por medio del uso de SAF.

2. ANÁLISIS

2.1 A través de la CAFAC, los Estados africanos se esfuerzan por acelerar el desarrollo, la producción y la utilización de SAF/LCAF en África. Esto es acorde con el crecimiento del transporte aéreo en África y con los objetivos medioambientales de la aviación mundial esbozados en la Resolución A41-21 de la Asamblea de la OACI. La iniciativa que se propone tiene cuatro objetivos principales: Desarrollo y armonización de políticas, capacitación, estudios/evaluaciones de viabilidad técnica y movilización de recursos y promoción. Con esto se pretende establecer instalaciones de producción de SAF/LCAF en naciones africanas.

2.2 Acelerar y promover la accesibilidad y la producción rentable de SAF/LCAF es un desafío, debido a barreras como costos de producción más altos, el hecho de que los SAF/LCAF se producen solo en un número reducido de Estados, las limitaciones de infraestructura y los riesgos de financiación percibidos. Se necesitan intervenciones políticas para aumentar a escala mundial la producción de SAF/LCAF, que actualmente es a pequeña escala y concentrada, a pesar de su probada viabilidad técnica.

2.3 Para establecer con éxito un sector mundial de producción de SAF/LCAF, es vital reconocer que se necesitan políticas de apoyo. Distintos Estados ofrecen oportunidades únicas para la producción de SAF/LCAF debido a las variaciones climáticas, agrícolas, de recursos y económicas. Además, los factores políticos, reglamentarios y económicos varían de un Estado a otro. Así pues, si bien

no hay criterios universales para elaborar políticas eficaces en materia de SAF/LCAF, se necesita una estrategia de colaboración bien meditada para facilitar la aplicación de las políticas.

2.4 Los Estados africanos reconocen que contar con políticas equilibradas que aseguren la transferencia tecnológica, atraigan la financiación y reduzcan el riesgo de la inversión acelerará el desarrollo, la producción y la puesta en mercado de SAF/LCAF y otras fuentes de energía más limpias en todas las regiones.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Muchos Estados africanos se encuentran entre los más vulnerables a los efectos del cambio climático. Los Estados dependen de la aviación civil para su conectividad. Para que los Estados tomen medidas rápidas en la transición hacia el LTAG colectivo de cero emisiones netas para 2050, el marco mundial que acuerde la CAAF/3 debe procurar: que se resuelva la baja disponibilidad de SAF/LCAF, que se permitan políticas que hagan posibles las transferencias de tecnología en todas las regiones y que se consiga atraer la financiación necesaria para que los Estados desarrollen, produzcan y pongan en mercado SAF/LCAF y otras energías más limpias para la aviación.

3.2 Se necesita una política equilibrada y lo más armonizada posible que tenga en cuenta las circunstancias de todos los Estados. El marco mundial debe procurar que las políticas de apoyo propuestas permitan la plena transferencia tecnológica y atraigan inversiones a los Estados en desarrollo de modo que los SAF/LCAF puedan desarrollarse, producirse y ponerse en mercado todas las regiones del mundo, especialmente en los países en desarrollo.

4. MEDIDAS PROPUESTAS A LA CAAF/3

4.1 Se invita a la CAAF/3 a:

- a) tomar nota de la información que aquí se presenta;
- b) adoptar un marco mundial con políticas equilibradas que permita las transferencias de tecnología y que atraiga la financiación necesaria para permitir a los Estados desarrollar, producir y poner en el mercado SAF/LCAF y otras energías más limpias para la aviación; y
- c) alentar a la OACI, a los Estados miembros y a otras partes interesadas a explorar la disponibilidad de políticas que permitan transferencias tecnológicas a los Estados africanos para que el desarrollo y la producción de SAF/LCAF se lleve a cabo en África simultáneamente con otras regiones del mundo.