



NOTA DE ESTUDIO

TERCERA CONFERENCIA SOBRE LA AVIACIÓN Y LOS COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS (CAAF/3)

Dubai, Emiratos Árabes Unidos, 20 - 24 de noviembre de 2023

Cuestión 5: Examen de la Visión de la OACI sobre SAF para 2050, incluidos los LCAF y otras energías más limpias para la aviación, a fin de definir un marco mundial

CONSIDERACIONES PARA LA NEGOCIACIÓN DE UN POSIBLE MARCO MUNDIAL PARA SAF, LCAF Y OTRAS ENERGÍAS MÁS LIMPIAS PARA EL SECTOR DE LA AVIACIÓN

(Nota presentada por Brasil)

RESUMEN

En esta nota se presentan los elementos que Brasil considera importantes para las negociaciones de un posible marco mundial para SAF, LCAF y otras energías más limpias para el sector de la aviación.

Las medidas propuestas a la Conferencia figuran en la sección 4.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Durante el proceso relacionado con la negociación de un posible marco mundial para SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación, Brasil ha insistido en que el posible documento final sea incluyente, fomente el crecimiento sostenible del sector de la aviación, considere las distintas capacidades y puntos de partida, promueva la descentralización de la producción de SAF y evite la creación de distorsiones del mercado.

1.2 Brasil decidió presentar esta nota de estudio, que expone nuestras principales preocupaciones con respecto al posible marco mundial y sugiere posibles formas de abordar las dificultades que se han detectado. Brasil espera que el marco mundial sea un factor crítico para el desarrollo y uso de SAF, LCAF y otras energías más limpias en el mundo, y refuerce la posición de la OACI como líder en la sostenibilidad y la acción climática.

2. PROCESO DE NEGOCIACIÓN DEL POSIBLE MARCO MUNDIAL

2.1 La Evaluación OACI 2023 del Estado de Reducción de las Emisiones de CO₂ en el Sector de la Aviación y Consulta sobre Políticas y Financiación previa a la CAAF/3 se realizaron del 11 al 13 de julio de 2023. El evento híbrido, celebrado en la sede de la OACI, tuvo como finalidad iniciar las consultas

entre Estados sobre cuestiones de política y financiación relativas al posible marco mundial para SAF, LCAF y otras energías más limpias en el sector de la aviación, con la participación de instituciones financieras públicas y privadas y de otras partes pertinentes. La Consulta sobre Políticas y Financiación de la CAAF/3 no fue un evento para tomar decisiones. Se recabó información de las distintas partes interesadas.

2.2 La consulta previa a la CAAF/3 sobre los resultados de la conferencia tuvo lugar en la sede de la OACI, en Montreal, los días 25 y 26 de septiembre de 2023, en formato híbrido con participación presencial y virtual. El propósito del evento fue realizar consultas ente los Estados, con énfasis en posibles resultados de la CAAF/3 dirigidos hacia un marco mundial de la OACI para una energía más limpia en la aviación, buscar la convergencia de opiniones en torno al mayor número posible de cuestiones y determinar cuáles son las discrepancias restantes y la posible manera de resolverlas, a fin de facilitar un debate productivo durante la conferencia CAAF/3.

2.3 El Consejo de la OACI estableció un grupo reducido para negociar los posibles resultados de la CAAF/3, compuesto por representantes de países de las seis regiones de la OACI, que se ha reunido con regularidad desde el 16 de febrero de 2023. Brasil reconoce el progreso realizado en las deliberaciones sobre el proyecto de marco mundial, que se espera sea el principal resultado de la CAAF/3.

3. **ASPECTOS QUE REQUIEREN ATENCIÓN ESPECIAL DURANTE LA NEGOCIACIÓN DE UN POSIBLE MARCO MUNDIAL**

3.1 Dado que la aprobación del marco mundial involucrará más a la OACI en la agenda medioambiental, es importante destacar en el documento que las acciones de la OACI son parte de un esfuerzo multilateral más extenso para combatir el cambio climático y son coherentes, especialmente en cuanto a los medios de ejecución y de financiación, con los acuerdos multilaterales y compromisos establecidos en el marco de la CMNUCC.

3.2 El aumento de la producción y uso de SAF es un objetivo que debe perseguirse en el contexto de la promoción del desarrollo sostenible, considerando factores económicos, sociales y medioambientales. La promoción de SAF debería contribuir al desarrollo de los Estados miembros y de sus sectores de aviación, y debe prestarse atención especial al precio de los SAF y al impacto de su mayor uso en las tarifas aéreas.

3.3 Para abordar correctamente el tema de los SAF, todos los miembros deben tener una oportunidad justa de participar en este nuevo mercado a todo lo largo de la cadena de valor. Es esencial que la OACI trabaje para lograr una distribución geográfica uniforme de la capacidad de fabricación de SAF, lo que permitirá que todas las regiones contribuyan a la descarbonización del transporte aéreo.

3.4 A continuación se exponen ideas y propuestas concretas:

3.4.1 **Dimensión cuantificada de la Visión** – en la conversación sobre la posible inclusión de este tipo de elemento es importante considerar, entre otros, los siguientes aspectos:

- a) el LTAG, adoptado hace menos de un año, fue una decisión histórica en la aviación civil;
- b) el LTAG es, por naturaleza, una “ambición”;
- c) los actuales niveles de producción de SAF son extremadamente bajos;
- d) para abordar el reto del LTAG y de los SAF, la OACI y sus Estados miembros deben trabajar para fomentar el aumento de la producción mundial de SAF, de modo que todas las regiones puedan contribuir a la descarbonización del transporte aéreo; y

- e) Es importante preservar la credibilidad de la OACI y evitar el riesgo de que se establezcan objetivos claramente inalcanzables.

3.4.1.1 Si se llegara a acordar una dimensión cuantificada de energía más limpia para la aviación internacional, el marco mundial debería también incluir parámetros cuantitativos aplicables al seguimiento de la aplicación de esa dimensión cuantificada, y también a la financiación, a fin de evitar distorsiones del mercado.

3.4.2 **Medios de ejecución** – hay consenso en que no será posible alcanzar el LTAG y promover los SAF sin considerar adecuadamente la cuestión de los medios de ejecución, que incluyen ante todo la financiación, pero también la creación de capacidad y la transferencia de tecnología.

3.4.3 **Financiación** – en este aspecto, la OACI debería seguir dos caminos, ambos claramente centrados en los países en desarrollo y países con necesidades particulares: facilitar el acceso a la inversión privada y a financiación de instituciones financieras tales como bancos de desarrollo, y establecer una iniciativa de financiación climática o mecanismo de financiación en el marco de la OACI, con una clara dimensión de concesiones favorables acordes con la CMNUCC y su Acuerdo de París. No bastará que los países en desarrollo y países con necesidades particulares cuenten con el sector privado y los bancos de desarrollo.

3.4.3.1 El párrafo 17 de la resolución sobre el LTAG: “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”. Si en la primera casilla se aborda una dimensión cuantificada, sería necesario considerar un objetivo cuantificado en términos de financiación.

3.4.4 **Seguimiento** – dado que la credibilidad depende de la factibilidad, es esencial que el marco mundial cuente con un sistema sólido de seguimiento de la ejecución, especialmente en cuanto a la eficacia del apoyo para la ejecución, incluyendo la financiación. En este proceso, la OACI debería seguir de cerca la evolución en el tiempo de la distribución geográfica de la producción de SAF, así como el impacto en los costos, el precio de los boletos aéreos y el desarrollo del sector de la aviación. Esto podría ser un indicador importante del éxito del marco mundial.

3.4.4.1 Además, el posible establecimiento de una dimensión cuantificada para la Visión daría a las partes interesadas del sector una oportunidad de estimar la cantidad de SAF y LCAF necesaria a lo largo de la trayectoria de descarbonización lo que, a su vez, permitiría estimar los recursos necesarios para producir, almacenar y distribuir esos combustibles. En este contexto, prever el establecimiento por parte de la OACI de un mecanismo claro de seguimiento de la provisión y movilización de recursos, teniendo en cuenta, entre otros aspectos, su distribución regional, también debería ser parte del marco global. La primera medida del mecanismo sería establecer parámetros cuantitativos para evaluar las necesidades de inversión y de financiación, adecuadamente alineadas con la posible dimensión cuantificada de la Visión, según corresponda. El seguimiento, que no tendría carácter normativo, también tendría en cuenta las fuentes de recursos, su distribución mundial y regional, y señalaría posibles prácticas distorsionadoras que pueden desplazar los flujos financieros y afectar los precios, como las subvenciones, para que éstas se traten debidamente en los foros pertinentes (es decir, la OMC o según corresponda).

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

4.1 Se invita a la CAAF/3 a:

- a) considerar la información que se presenta en esta nota como medio para contribuir a la elaboración de un posible documento sobre un marco mundial que sea incluyente; promueva el crecimiento sostenible del sector de la aviación; tenga en cuenta las diferentes capacidades y puntos de partida de los países; fomente la descentralización de la producción de SAF; considere la facilitación de medios de ejecución, particularmente la financiación; haga un seguimiento de la provisión y movilización de recursos y de su impacto; y evite la creación de distorsiones del mercado; y
- b) utilizar la información de esta nota para la consideración de todos los resultados de la CAAF/3.

— FIN —