



## NOTA DE ESTUDIO

### CONFERENCIA SOBRE LA AVIACIÓN Y LOS COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS

Río de Janeiro, Brasil, 16 - 18 de noviembre de 2009

Cuestión 3 del  
orden del día: **Medidas para apoyar el desarrollo y la utilización**

#### **FACILITACIÓN DEL ACCESO A LOS RECURSOS FINANCIEROS, LA TRANSFERENCIA DE TECNOLOGÍA Y LA CREACIÓN DE CAPACIDAD**

(Nota presentada por la Secretaría)

##### **RESUMEN**

Los combustibles alternativos para aviación ofrecen una gran oportunidad de reducir la huella de carbono del transporte por vía aérea. Con el propósito de superar los primeros obstáculos del mercado, es posible que se requieran incentivos e inversiones importantes que promuevan la utilización de los combustibles alternativos para aviación. Se necesita un marco de financiamiento para estimular el desarrollo y utilización de los combustibles alternativos para aviación. Los Estados en desarrollo, en especial, necesitan estos arreglos de financiamiento. Un grupo especializado podría ayudar a definir un marco de financiamiento.

## **1. INTRODUCCIÓN**

1.1 En su Declaración, la Reunión de alto nivel (HLM) de la OACI recomendó que el Consejo de la Organización “amplíe la labor respecto a medidas destinadas a asistir a los Estados en desarrollo y a facilitar el acceso a los recursos financieros, la transferencia de tecnología y la creación de capacidad, incluida la posible aplicación de mecanismos flexibles en el marco de la CMNUCC, tales como el mecanismo de desarrollo limpio (MDL), a la aviación internacional”.

1.2 Aun cuando esta Declaración se refiere a la aviación internacional y el cambio climático en su totalidad, el desarrollo y utilización de los combustibles alternativos para aviación plantea desafíos específicos debido a la gran inversión de capital que se requiere y a la porción relativamente pequeña del mercado (véase IP/10 de Estados Unidos para obtener información detallada a este respecto).

1.3 La promesa del futuro para los combustibles alternativos sostenibles de aviación se basa en tres elementos constitutivos:

- **Mercados:** las líneas aéreas deben confirmar la fiabilidad, la magnitud y la accesibilidad de la demanda de combustibles alternativos para reactores. Sin un mercado predecible, no se invertirá en nuevos combustibles o con los combustibles se abastecerán otros mercados como el del transporte por carretera. Además, deben fomentarse nuevos mercados para los coproductos de los nuevos

procesos de producción de combustible, con el propósito de asegurar su viabilidad financiera. Estos mercados pueden representar oportunidades importantes para las regiones donde se desarrollen: nuevos empleos, nuevos negocios y nueva prosperidad.

- **Infraestructura:** los productores y proveedores de combustible deben establecer enlaces redimensionables entre las instalaciones y los aeropuertos (incluyendo tancaje, instalaciones de mezcla, laboratorios de garantía de la seguridad) para asegurar que el transporte de combustible sea rápido, sistemático, fiable y cumpla con las exigencias de despacho de las líneas aéreas. La nueva infraestructura debe engranar armoniosamente en los sistemas de abastecimiento de combustible existentes.
- **Financiamiento:** los Estados deben reconocer que las actividades de investigación y desarrollo requieren de respaldo considerable a corto plazo. Las instalaciones piloto y a escala comercial necesitarán incentivos y apoyo para acelerar la utilización.

1.4 Cabe notar asimismo que, de acuerdo con las recomendaciones de la HLM, la OACI ya ha emprendido medidas destinadas a facilitar las deliberaciones sobre un mecanismo de financiamiento. Parte de estas deliberaciones tuvieron lugar paralelamente con la HLM e inmediatamente después de la HLM. Hubo instituciones financieras que acordaron participar y contribuir en esta Conferencia. Ahora se requieren deliberaciones concretas para que las ideas se lleven a la práctica.

1.5 En esta nota se examinan los vínculos que existen entre los participantes y que pueden utilizarse para facilitar el financiamiento de distintos puntos de la cadena de suministro.

## **2. EXAMEN DE LOS VÍNCULOS**

2.1 A menudo se ha señalado que se prevé que el cambio climático afecte más duramente a los países en desarrollo. Si bien el cambio climático, en forma de aumentos de la temperatura, cambios en la cantidad de lluvia, elevamiento del nivel del mar y desastres naturales más frecuentes, afecta desproporcionadamente a los países en desarrollo, es posible que haya otros riesgos para ellos si se produce un desarrollo desequilibrado de los combustibles alternativos. Por otra parte, un desarrollo óptimo y considerado de los combustibles alternativos puede ofrecer a las naciones en desarrollo una oportunidad de sostenibilidad medioambiental y económica. Es de suma importancia que los combustibles alternativos se consideren en el marco de una estrategia global sobre energía, clima, uso del suelo, agua y agricultura, si el objetivo es que su utilización sea beneficiosa para la sociedad, la economía y en medio ambiente en su totalidad.

2.2 Los Estados y las instituciones financieras internacionales desempeñan una función clave al incentivar y proporcionar financiación para acelerar el desarrollo y utilización de combustibles alternativos creíbles y sostenibles. Es preciso definir un enfoque globalmente armonizado que pueda adaptarse a las distintas necesidades de los asociados de países en desarrollo. Las asociaciones existentes deben fortalecerse y otras nuevas deben crearse para asegurar soluciones que satisfagan a todos.

2.3 A escala global, el Banco Mundial puede contribuir decisivamente en la elaboración de un plan para que se invierta más en energía limpia en los países en desarrollo, en cooperación con otras instituciones financieras internacionales. Esta iniciativa puede ayudar a explotar nuevas oportunidades comerciales en los países en desarrollo y a prestarles asistencia para que enfrenten nuevos riesgos. A escala regional, las instituciones financieras como el Banco Interamericano de Desarrollo y el Banco Asiático de Desarrollo pueden desempeñar la misma función que tiene el Banco Mundial a escala global.

2.4 En el futuro, podría haber vínculos entre el MDL y las iniciativas de Aplicación conjunta (AC) en la CMNUCC y las inversiones en plantas de producción y proyectos de infraestructura conexos, con respecto a los combustibles alternativos de aviación. Es necesario aclarar este vínculo entre los fondos generados en el marco de diversos sectores (p. ej., derechos, impuestos, comercio) y las actividades de atenuación específicas de la aviación.

2.5 Las áreas clave de inversión incluirían:

- la producción de materias primas (cosechas, algas, etc.);
- la conversión de materias primas en combustible de aviación; y
- la infraestructura de transporte y almacenaje entre las instalaciones para materias primas y aquellas para su conversión, por una parte, y entre la producción de combustible y los aeropuertos, por la otra.

2.6 Claramente, en los dos primeros casos, los productores de combustible y energía son los participantes clave. La inversión que se requiere, especialmente para las plantas de conversión y producción, puede ser considerable. De manera similar, el transporte y el almacenaje tienen impacto en los aeropuertos y las líneas aéreas que utilizan estos combustibles. Si, por ejemplo, los combustibles alternativos de aviación no son competitivos en relación con los combustibles tradicionales para reactores, deben proporcionarse incentivos para este uso hasta que se superen los obstáculos iniciales del mercado.

### 3. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

3.1 Se invita a la Conferencia sobre la aviación y los combustibles alternativos a que:

- a) respalde la necesidad de adoptar urgentemente medidas para facilitar el acceso a los recursos financieros, la transferencia de tecnología y la creación de capacidad para los combustibles alternativos de aviación; y
- b) pida a la OACI que cree un grupo compuesto de Estados, instituciones financieras, productores de combustible y explotadores clave para establecer un marco que permita financiar proyectos de desarrollo de infraestructura para los combustibles alternativos de aviación.