



**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 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**

**PUNTOS DE VISTA DE LA CAFAC Y SUS ESTADOS MIEMBROS SOBRE LA VISIÓN 2050  
DE LA OACI SOBRE SAF/LCAF Y EL MARCO MUNDIAL**

[Nota presentada por la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) en nombre de sus 54<sup>2</sup> Estados miembros]

**RESUMEN**

Este documento de trabajo presenta las opiniones de los Estados miembros de la CAFAC sobre la actualización de la Visión 2050 de la OACI sobre los SAF, incluidos los LCAF y otras energías más limpias para la aviación, con el fin de definir un marco global y para facilitar el proceso de negociación con respecto a los resultados de la CAAF/3.

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

**1. INTRODUCCIÓN**

1.1 La segunda Conferencia de la OACI sobre la Aviación y los Combustibles Alternativos (CAAF/2), celebrada en Ciudad de México en octubre de 2017, adoptó recomendaciones y luego una Declaración, que seguirían perfeccionando la OACI, los Estados miembros y otras partes interesadas. En dicha Declaración, la Conferencia respaldó la **Visión 2050 de la OACI para los Combustibles de Aviación Sostenibles (SAF)** por considerarla una vía de inspiración viva, y pidió a los Estados, la industria y otras partes interesadas que, para 2050, una proporción significativa de los combustibles de aviación convencionales se sustituyera por combustibles de aviación sostenibles. El Consejo de la OACI refrendó la Declaración durante su período de sesiones de marzo de 2018.

<sup>1</sup> Las versiones en francés e inglés fueron proporcionadas por la CAFAC.

<sup>2</sup> Argelia, Angola, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Camerún, Cabo Verde, Chad, Comoras, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Egipto, Eritrea, 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, Swazilandia, Togo, Túnez, Uganda, Zambia y Zimbabwe.

1.2 La Conferencia señaló que esa vía se basaba en la hipótesis de que el uso de SAF aumentaría progresivamente, y que debía realizarse un balance periódico para evaluar cuánto se había avanzado en el desarrollo y puesta en mercado de los SAF y si era necesario analizar políticas y acciones. Para ello, se vienen realizando talleres y seminarios en preparación de la CAAF/3, con vistas a actualizar la Visión 2050 de la OACI, puesto que se reconoce que la sostenibilidad de los combustibles de aviación es esencial para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional.

1.3 Para alcanzar el objetivo ambicioso mundial a largo plazo (**LTAG**) de la OACI, adoptado por la Asamblea en su Resolución A41-21, se requerirán recursos financieros suficientes para dar una respuesta eficaz a las dificultades provocadas por el cambio climático mundial. La creciente determinación de los socios de la OACI por apoyar sus iniciativas de creación de capacidad y asistencia demuestra la importancia fundamental de estas actividades para el logro de los objetivos ambiciosos mundiales de la OACI. Para ello, la OACI y sus Estados miembros, en colaboración con la industria de la aviación y otras partes interesadas, trabajarán juntos para aprovechar cualquier oportunidad de aplicar las políticas, la tecnología y las medidas de financiación necesarias para incorporar una proporción creciente de SAF en el suministro de combustible hasta alcanzar la Visión 2050 de la OACI, sin que se atribuyan obligaciones o compromisos específicos a cada Estado.

## 2. ANÁLISIS

2.1 Los Estados miembros de la CAFAC se comprometieron a hacer todo lo necesario para llegar a un consenso respecto de los resultados de la CAAF/3. Las opiniones de los Estados miembros de la CAFAC con respecto a la actualización de la “Visión 2050 de la OACI sobre los SAF, incluidos los LCAF y otras energías más limpias para la aviación, para definir un marco mundial” se fueron delineando en el transcurso de los debates previos a la CAAF/3 con respecto a cuatro pilares: políticas y planificación; marco reglamentario; apoyo a la implementación; y financiación. Los puntos de vista de la CAFAC se basan en principios fundamentales, entre los que se destacan los siguientes:

- Ninguna región se quedará atrás en el desarrollo, la producción y puesta en mercado de los **SAF/LCAF y otras energías más limpias para la aviación**. El marco mundial debe fomentar que se acelere el desarrollo, la producción y la puesta en mercado de SAF/LCAF y otras energías más limpias para la aviación en todas las regiones, especialmente en los Estados en desarrollo.
- El **costo y la asequibilidad** son aspectos centrales para la aplicación de políticas de apoyo a la Visión. Teniendo en cuenta que el precio de los SAF/LCAF es hoy más alto que el de los combustibles convencionales, el marco mundial debe centrarse en la disponibilidad, fiabilidad y asequibilidad de los SAF/LCAF y su impacto en los costos de las tarifas aéreas. La Visión 2050 de la OACI debe ser factible y no comprometer el crecimiento del transporte aéreo, especialmente en los Estados en desarrollo.
- Si se fija un objetivo o se establece que una cantidad determinada de SAF/LCAF y otras energías más limpias para la aviación deberían utilizarse en reemplazo de combustibles convencionales, debe fijarse como objetivo mundial, sin atribuir una meta o compromiso individual a ningún Estado.
- El marco mundial debe tener en cuenta las circunstancias especiales y las capacidades respectivas de los Estados, en particular de los países en desarrollo; la madurez de los mercados de la aviación, el crecimiento sostenible de la industria de la aviación internacional y que, hasta que se desarrollen tecnologías y combustibles con menos emisiones y se apliquen otras medidas de mitigación, las emisiones pueden aumentar, dado el crecimiento previsto del tráfico aéreo internacional.
- Todos los resultados esperados, entre otros, la **creación de capacidades, la transferencia de tecnología y la disponibilidad de recursos financieros** deben formar parte del marco mundial e incluirse en la declaración de la CAAF/3.

- El marco mundial irá acompañado de un sólido fortalecimiento institucional y creación de capacidades especializadas, transferencia de tecnología y acceso a financiación nueva y adicional para todos los Estados, especialmente para los países en desarrollo, de acuerdo con la iniciativa “Ningún País se Queda Atrás”. Con respecto a la financiación, el marco mundial procurará que la financiación o financiamiento (tanto del sector público como privado) para el desarrollo, la producción y puesta en mercado de SAF/LCAF sea fácilmente accesible y con reglas simples y claras.
- El CAEP debería analizar en profundidad los aspectos técnicos del concepto de mercados virtuales que se menciona en el borrador del documento de resultados para definir claramente su viabilidad, funcionamiento, impacto en la aviación internacional y el plan para acelerar el desarrollo, la producción y la puesta en mercado de SAF/LCAF.

### 3. CONCLUSIONES

3.1 La Resolución A41-21 de la Asamblea reconoce que los medios de implementación acordados con el nivel de ambición, entre ellos la financiación, promoverán la consecución del LTAG.

3.2 A la hora de definir el marco mundial, debe tenerse en cuenta el establecimiento de intervenciones viables para no comprometer el crecimiento del transporte aéreo, especialmente en los Estados en desarrollo.

3.3 Se requiere una inversión sustancial para acelerar el desarrollo, la producción y la puesta en mercado de SAF/LCAF en los Estados en desarrollo, especialmente en los Estados africanos en los que no hay producción. Para atraer flujos financieros importantes y reducir el riesgo que implica el desarrollo, la producción y la puesta en mercado de los SAF/LCAF en África, es fundamental que los Estados miembros debatan, lleguen a un acuerdo y se comprometan a que se proporcione una financiación cuantificada, nueva y con la debida trazabilidad, y que realicen acciones concretas para facilitar el acceso a servicios financieros asequibles de entidades financieras públicas, como los bancos de desarrollo.

3.4 Las tecnologías para la producción de **SAF/LCAF y otras energías más limpias** para la aviación no están disponibles en todos los países, y algunas aún no están maduras ni listas para su aplicación. Por eso, es necesario que los SAF, LCAF y otras energías más limpias de la aviación se desarrollen y lleguen al mercado en forma económicamente viable, eficaz en función de los costos y social y medioambientalmente aceptable, de acuerdo con las circunstancias nacionales especiales y las capacidades respectivas de los Estados.

3.5 En el marco mundial, es importante destacar que las acciones que emprende la OACI se inscriben en un esfuerzo multilateral más amplio de lucha contra el cambio climático y son uniformes, especialmente en lo que se refiere a los medios de implementación y financiación.

### 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) analizar y considerar los puntos de vista presentados en esta nota; y
- c) acordar que las opiniones de los Estados miembros de la CAFAC relativas a la actualización de la “**Visión 2050 de la OACI para los SAF, incluidos los LCAF y otras energías más limpias para la aviación**” se reflejarán plenamente en los resultados de la CAAF/3, con el fin de definir un marco global.