



CLAC/GEPEJTA/53-NE/24
26/04/23

**QUINGUAGÉSIMA TERCERA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO
(GEPEJTA/53)**

(San Salvador, El Salvador, 27 y 28 de abril de 2023)

Cuestión 7 del
Orden del Día: **Medio Ambiente**

(Nota de estudio presentada por Guatemala y Brasil)

Antecedentes

1. En el contexto de la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación civil internacional, los Estados miembros de la OACI ya tenían establecidas dos metas aspiracionales: el aumento de la eficiencia del consumo promedio de combustible en un 2 % anual y el crecimiento neutral del CO₂ global a niveles de 2020.
2. En la 41ª Asamblea de la OACI, fue acordada la adopción de una meta aspiracional de largo plazo (LTAG): cero emisiones netas de CO₂ hasta 2050.
3. Cabe señalar que la mayoría de las reducciones de emisiones para lograr el objetivo provendrán del uso de combustibles de aviación sostenibles (SAF). Sin embargo, actualmente la producción de este tipo de combustible está por debajo de las necesidades del sector. Por lo tanto, la acción coordinada de los Estados es necesaria para incrementar la producción y el uso de SAF y garantizar que todos los Estados tengan acceso a esta importante herramienta de descarbonización.

Análisis

4. En marzo de 2022, la OACI publicó el informe LTAG, elaborado por el Comité de Protección Ambiental de la Aviación (CAEP). El informe presenta tres escenarios diferentes para reducir las emisiones de CO₂ de la aviación internacional, cada uno con un grado diferente de ambición. Este informe se utilizó como base técnica para establecer el LTAG.
5. En el escenario más ambicioso, considerando un alto grado de compromiso de los Estados en relación con incentivos y políticas públicas, las emisiones de la aviación internacional se reducirían a 203Mt de CO₂ en 2050. Para lograr este volumen de reducción, se necesitarían entre US\$75 y US\$870 billones por parte de los Estados. De las reducciones obtenidas, el 55% provendría del uso de combustibles SAF, LCAF y non drop-in, considerando que a partir de 2040 todo el combustible tradicional sería reemplazado por fuentes de energía alternativas.

6. La región latinoamericana tiene un gran potencial para el suministro de combustibles de aviación sostenibles. Esto puede ser probado por los proyectos ya anunciados para la producción de SAF en la región: BSBios producirá, en Paraguay, 20.000 barriles de SAF por día a partir de aceite de soja, aceite reciclado y grasa animal; y la BBF, en asociación con Topsoe, pretende producir 500 millones de litros de biocombustible por año a partir de aceite de palma en región de la Amazonía.

7. Sin embargo, para aprovechar esta industria se necesitan altos niveles de financiamiento y capacitación, no solo en la producción de combustible, sino también en investigación y desarrollo, infraestructura, logística e incentivos.

8. Aún en el año de 2023, después de los Seminarios Regionales de la OACI, se llevarán a cabo reuniones de alto nivel en preparación para la Conferencia de la OACI sobre Combustibles Alternativos de Aviación (CAAF/3), donde se tomarán decisiones sobre las direcciones de política y objetivos globales en relación con el desarrollo e implementación de los SAFs. Las llamadas Pre-CAAF/3 se realizarán en julio y septiembre de 2023, en ubicaciones y fechas exactas aún por confirmar por la OACI. La CAAF/3, por su vez, está programada para realizarse en Dubái a fines de noviembre de 2023.

9. Teniendo en cuenta el gran potencial de producción de SAF en la región Latinoamericana, es fundamental que los países actúen de manera coordinada y participen activamente en las discusiones sobre las políticas de incentivo de SAF de modo a garantizar que los resultados de la CAAF apoyen a todos los Estados en las medidas de promoción de los SAF y garanticen el suministro de este producto de manera equilibrada entre las diferentes regiones.

10. De este modo, se invita a los Estados de la CLAC a establecieron un grupo ad hoc de preparación a la CAAF/3, con el objetivo de formular propuestas, discutir posiciones comunes y presentar las necesidades de la región dicha Conferencia.

11. Así, como cronograma de acción de dicho grupo ad hoc se propone:

Fecha	Coordinación del grupo	Objetivo
Mayo a junio	Reuniones preparatorias virtuales del grupo ad hoc	Alinear informaciones sobre los estudios y presentaciones de la OACI preparatorias para la CAAF. Intercambiar propuestas y posiciones.
<i>Julio - Pre-CAAF sobre financiación de SAF</i>		
Agosto	Reunión presencial del grupo ad hoc	Formulación de propuestas para la pre-CAAF de septiembre.
<i>Septiembre - Pre-CAAF sobre posibles resultados de la CAAF</i>		
Septiembre	Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC	Presentación de los primeros resultados del grupo ad hoc
Octubre	Reuniones preparatorias virtuales del grupo ad hoc	Considerando las discusiones de la pre-CAAF y las conclusiones del Comité Ejecutivo, preparar posibles notas de estudio y posiciones de la región para la CAAF de noviembre.
<i>Noviembre - CAAF</i>		

Medidas Propuestas

12. Se invita al GEPEJTA a:

- a) Establecer el grupo ad hoc de medio ambiente para coordinar la participación y la posición de la región para la CAAF/3;
- b) Invitar los Estados a participar en dicho Grupo Ad hoc.