

Milena Fajardo

De: Milena Fajardo
Enviado el: Thursday, November 23, 2023 7:58 AM
Para: Jose Ricardo Botelho; Jaime Escobar; Nicole Lorca
Asunto: Resumen de participación al momento del CAAF/3
Datos adjuntos: CAAF.3.WP.009.Rev.No.1.en.pdf; CAAF.3.WP.009.Rev.No.1.sp.pdf

Importancia: Alta

Buenas Tardes Equipo:

Durante estos 3 días se han realizado la lectura de los Working Papers que están publicados en la página de la OACI, en donde se han dividido en 5 grandes temas:

1. Políticas y planificación.
2. Marco reglamentario.
3. Apoyo a la implementación.
4. Financiación.
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.

El modo de llevar a cabo las plenarios ha sido el siguiente:

Se leen los documentos que contengan puntos en referencia al tema a discutir y luego cada uno de los países realiza una intervención no mayor a los 3 minutos, donde pone su punto de vista y su apoyo a los WP con los cuales se identifica.

A parte de las reuniones plenarios se están llevando a cabo unas reuniones privadas con las delegaciones de cada país, para concordar puntos estratégicos de cada tema.

A estas reuniones, los observadores no tenemos acceso, sin embargo; según lo que he podido tratar con varias delegaciones de nuestra región tengo la siguiente información al momento:

1. En nuestra región al parecer hay consenso para apoyarse en conjunto y trabajar para presionar en bloque dentro de las reuniones de discusión a puerta cerrada.
2. Las discusiones están difíciles, especialmente en los puntos de establecer una visión colectiva y en la financiación; África está presionando para que el despliegue tecnológico lo realicen los países desarrollados para ellos, pero al parecer ellos no se están comprometiendo.
3. Según lo comentado, hay más consenso en los temas del evento, pero que en donde hay discusión son tan radicales las posturas que por ello no se está avanzando para lograr una aprobación total.

En la tarde de hoy, a partir de las 17:00 se reanuda la sesión de la plenaria. Se supone que nos van a comentar cuales son los resultados de las reuniones.

En la apertura del día de hoy, el presidente de la CAAF/3 mencionó que la intención es definir un marco global, y que por ello solicitó a los vicepresidentes que realizaran consultas informales para facilitar los debates sobre resultados del tercer día de reunión. Dejaron claro que se necesitan más aclaraciones sobre algunos de los temas clave en el proyecto de marco global, por ejemplo, un valor específico para la posible cuantificación del SAF, LCAF y energías más limpias, incluyendo un objetivo a corto plazo (están mencionando un objetivo intermedio al 2030) y la financiación.

Por lo tanto, la intención de hoy fue empezar con una mejor comprensión del documento 9 revisión N°1. "Creo que una presentación más profunda del documento aclarará algunas cuestiones clave para ayudarnos a centrarnos más en las preocupaciones reales y en las principales diferencias de puntos de vista que deben ser superadas al final de la conferencia".

Adjunto el documento WP N°9 Revisión 1, donde se tiene la propuesta de cuáles serían los posibles resultados de la conferencia, y donde se han estado realizando correcciones según los últimos comentarios de las reuniones y del PreCAAF/3.

En las siguientes imágenes muestro los párrafos que son temas de discusión al momento:

Elemento constitutivo 1 – Políticas y planificación:

[Nota de redacción: El texto de los párrafos 1 a 3 y del recuadro 1 a continuación guardan el lugar para una Visión de la OACI como posible elemento del marco mundial en respuesta a la cláusula 28 f) de la resolución A41-21 y la declaración de la CAAF/2. Dada la delicadeza de este tema, se coloca entre corchetes para ayudar a preparar y facilitar un debate sobre la posible incorporación de tal elemento, pero no debe interpretarse como conclusión anticipada que prejuzgue el resultado de esos debates.

1. La OACI y sus Estados miembros trabajarán mancomunadamente para lograr una visión para los SAF, LCAF y otras energías más limpias (la “visión”) para la aviación internacional de x
1. [Para tender al logro del objetivo ambicioso mundial a largo plazo, la OACI y sus Estados miembros trabajan para concretar su visión y ambición mundial compartida de reducir las emisiones de CO₂ de la aviación internacional mediante el uso de SAF, LCAF y otras energías de aviación más limpias (en contraposición con no utilizar energías más limpias) en un [xx % para 2030 y yy para 2050].]
1. [La OACI y sus Estados miembros trabajarán mancomunadamente para lograr una visión de implementar debidamente los elementos de este marco mundial a fin de acelerar mundialmente el

desarrollo y puesta en mercado de SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación, ya que se espera que tales combustibles aporten la mayor contribución a la reducción de las emisiones de CO₂ de la aviación en el conjunto de medidas para alcanzar el LTAG. En la consecución de esta visión, las circunstancias especiales y las capacidades respectivas de cada Estado determinarán la capacidad de cada uno para contribuir a la visión dentro de sus propios plazos nacionales, y no se imponen a ninguno de ellos obligaciones o compromisos específicos en forma de objetivos de reducción de emisiones.]

Elemento constitutivo 4 – Financiación

23. [Como se reconoce en el párrafo 17 de la resolución A41-21 de la Asamblea, “la existencia de medios de ejecución, entre ellos la financiación, que guarden proporción con el grado de ambición favorecerá la concreción del objetivo ambicioso mundial a largo plazo, que demanda una ingente inversión de los Estados de acuerdo con sus circunstancias nacionales, y que la OACI podría valerse de diversas modalidades y/o mecanismos posibles para facilitar la financiación y las inversiones para la implementación de medidas específicas de reducción de las emisiones de CO₂ de la aviación”.
24. De acuerdo con el informe LTAG, los proveedores de combustible tendrán que invertir hasta 3 2 billones de dólares en la producción de energías más limpias para la aviación de aquí a 2050, y se necesitarán inversiones adicionales para otras medidas de reducción de las emisiones de CO₂ de la aviación como tecnología de aeronaves y mejoras operacionales. La magnitud de esta tarea plantea desafíos y oportunidades para la OACI, los Estados y la comunidad financiera y otras partes interesadas.
25. En lo que se refiere específicamente a la financiación, en los párrafos 18 a) y b) de la resolución A41-21 de la Asamblea se pide al Consejo que:
- a) “dé inicio a medidas o mecanismos específicos a fin de facilitar, especialmente para los países en desarrollo y los Estados con necesidades particulares, un mejor acceso a la inversión privada y a la financiación de bancos de fomento y otras instituciones financieras para proyectos que contribuyan a la descarbonización de la aviación internacional, y que aliente la creación de más financiación para este fin”; y
 - b) “siga considerando el establecimiento de una iniciativa de financiación o mecanismo de recaudación de fondos para el clima bajo la égida de la OACI, analizando las posibles dificultades financieras, institucionales y legales, e informe al respecto al 42º período de sesiones de la Asamblea de la OACT”.
26. Estos dos párrafos de la resolución de la Asamblea, que van en igual sentido que el sólido programa de asistencia y cooperación para el objetivo ambicioso mundial a largo plazo que pide el párrafo 18 c) de la resolución A41-21, deben avanzar urgentemente de forma paralela si se quiere afrontar el reto de expandir los SAF, los LCAF y otras energías más limpias para la aviación a escala mundial y de forma sostenible, incluidos los aspectos económicos, sociales y medioambientales.
27. El principal objetivo de la OACI y sus Estados miembros con respecto a la financiación debería ser prestar apoyo a los países en desarrollo y a los Estados con necesidades particulares para que mejore su acceso a la financiación y a los fondos, y se reduzca aún más el riesgo de los proyectos de desarrollo y puesta en mercado de SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación con el fin de estimular la inversión.

Quedo muy atenta de cómo quieren que trabajemos el tema de la publicación, ya que al momento no hay una definición concreta de los resultados de la conferencia. O si solo mencionamos nuestra presencia en la conferencia y las imágenes que he tomado.

Les confirmo que por parte de aerolíneas está solo de manera presencial LATAM, hoy tampoco llegó Avianca ni Aeroméxico, por lo que no creo que ya se hagan presente el día de mañana.

Feliz día.

Milena Fajardo

Head of Environment and Sustainability

E-mail mfajardo@alta.aero | Cel +57.301-730-3118 Tel +1.786.388.0222

Miami, Florida, U.S.A.

<http://www.alta.aero> | Twitter: [@ALTA_aero](https://twitter.com/ALTA_aero)

LinkedIn [ALTA - Latin American and Caribbean Air Transport Association](https://www.linkedin.com/company/alta-aero)