



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 2: Políticas de acompañamiento para promover el desarrollo y uso de energía más limpia en la aviación

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

UN RESULTADO SÓLIDO Y CREÍBLE DE LA CAAF/3 PUEDE SER UNA SEÑAL PODEROSA PARA LOS POSIBLES INVERSIONISTAS EN SAF

(Nota presentada por los Estados Unidos)

RESUMEN

En esta nota se presentan las opiniones de Estados Unidos sobre los resultados esperados de la tercera Conferencia sobre la Aviación y los Combustibles Alternativos. Se resalta la importancia de la colaboración, y se toma nota de la importancia de los compromisos históricos y cuidadosamente equilibrados del 41º período de sesiones de la Asamblea de la OACI para guiar al sector de la aviación hacia el logro de un futuro con cero emisiones netas.

Las medidas propuestas a la Conferencia figuran en la sección 6.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Desde hace mucho tiempo Estados Unidos ha sido partidario de los combustibles de aviación sostenibles (SAF) y otras energías más limpias, y apoya los resultados internacionales que fomenten el desarrollo y el uso de esos combustibles en el mundo.

1.2 Esta conferencia presenta a los Estados miembros una oportunidad de transmitir al público una señal clara de la importante función que tendrán los combustibles de aviación sostenibles (SAF) y otras energías más limpias en la descarbonización del sistema de aviación en las próximas décadas.

1.3 Una señal poderosa y creíble de la CAAF/3, junto con otras señales políticas, ayudarían a liberar financiación a gran escala del sector privado, lo cual es clave para el desarrollo y la adopción de SAF en el mundo.

1.4 En los párrafos siguientes se detallan consideraciones clave al contemplar los Estados miembros los resultados esperados de la CAAF/3.

2. ORIENTACIONES DE LA ASAMBLEA PARA ESTE TRIENIO

2.1 La Asamblea es el órgano rector supremo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), con máxima autoridad decisoria para definir el trabajo de los órganos subordinados de la OACI durante cada trienio.

2.2 En el 41º período de sesiones de la Asamblea de la OACI se concluyeron acuerdos históricos sobre el medio ambiente y la aviación.

2.3 Trabajando juntos con espíritu de conciliación, los Estados miembros renovaron su compromiso ante el programa insignia de la OACI para la reducción de las emisiones, el Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSA), y acordaron trabajar juntos para alcanzar un objetivo colectivo ambicioso mundial a largo plazo (LTAG) para la aviación internacional de cero emisiones netas de carbono para 2050, y contribuir al objetivo de temperatura del Acuerdo de París, reconociendo que las circunstancias especiales y las capacidades respectivas de cada Estado determinarán la capacidad de cada uno para contribuir al LTAG dentro de su propio calendario nacional. Los Estados miembros participantes en la Asamblea celebraron y apoyaron ampliamente estos resultados.

2.4 Las resoluciones de la Asamblea deben guiar a la tercera Conferencia sobre la Aviación y los Combustibles Alternativos (CAAF/3), dado que representan las perspectivas de los responsables políticos de toda la comunidad internacional y porque sólo la Asamblea tiene la autoridad para asignar el trabajo del Consejo y de las conferencias de la OACI. Si bien el texto de las resoluciones debe guiar los resultados de la CAAF/3, Estados Unidos espera también que el espíritu de colaboración y la urgencia colectiva que llevaron a esos resultados también ayuden a guiar el proceso en la CAAF/3.

3. PROGRESO HACIA EL LTAG

3.1 La OACI depende de la confianza de sus Estados miembros, la industria, la sociedad civil mundial y el público en general para preservar su legitimidad como organización internacional. La confianza en la OACI existe siempre que la institución pueda abordar los desafíos clave del sector de la aviación civil internacional.

3.2 Para mantener su legitimidad en este momento y en el futuro previsible, la OACI debe demostrar que puede abordar efectivamente el impacto climático de la aviación. Si los Estados miembros, la industria o el público perciben que la OACI no puede o no tiene la voluntad de actuar eficazmente para abordar el impacto climático de la aviación, otras instituciones vendrán a llenar el vacío percibido y formularán políticas que pueden conducir a un estado de fracturación y desarmonía del sector mundial de la aviación.

3.3 Según los análisis realizados por especialistas de la OACI en el Comité para la Protección del Medio Ambiente y la Aviación (CAEP), y los numerosos análisis de la industria y de la sociedad civil, los combustibles más limpios, y en particular los combustibles de aviación sostenibles (SAF) de alta integridad, aportarán la mayor parte de las reducciones de emisiones en cualquier escenario creíble en el que la industria alcance el LTAG.

3.4 Así pues, la política de la OACI relativa a los SAF es crítica, tanto para el éxito a largo plazo de la Organización, como para el avance hacia el LTAG.

3.5 Estados Unidos considera por lo tanto que es importante que la OACI aproveche la oportunidad que ofrece la CAAF/3 para definir un marco que guíe a los Estados miembros y a la industria para alcanzar el LTAG.

3.6 Para aprovechar al máximo esa oportunidad, Estados Unidos busca resultados de la CAAF/3 que fomenten un aumento en la producción y la adopción de combustibles de aviación más limpios, en particular de SAF. Al mismo tiempo, queremos evitar resultados que inhiban el progreso del sector hacia los mismos fines.

3.7 Adicionalmente, será importante poder medir el progreso de la industria en el uso de SAF mediante parámetros de medición que hagan un seguimiento preciso de las emisiones de carbono e incluyan todas las energías más limpias. Consideramos que la intensidad de carbono de las existencias mundiales de combustible es uno de esos parámetros. Alineando cifras cuantitativas para la adopción de combustibles provenientes de energía más limpia con el trabajo realizado por el CAEP para su informe de factibilidad del objetivo ambicioso a largo plazo, la OACI podría equilibrar apropiadamente la ambición y la factibilidad.

4. FINANCIACIÓN

4.1 En cuanto al tema concreto de la financiación, Estados Unidos considera que la orientación de la Asamblea es fundamental. El texto de orientación se encuentra en los párrafos 18(a) y 18(b) de la resolución A41-21 de la Asamblea.

4.2 En el párrafo 18(a), la Asamblea pide al Consejo de la OACI que realice tres tareas concretas. En primer lugar, que “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”. Segundo, la Asamblea pide al Consejo que “dé inicio a medidas o mecanismos específicos a fin de facilitar...la financiación de bancos de fomento y otras instituciones financieras”. Por último, en el párrafo 18(a) la Asamblea también pide al Consejo que: “aliente la creación de más financiación para este fin”.

4.3 Además, en el párrafo 18(b) la Asamblea pide al Consejo que “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 OACI.” (Se agrega énfasis).

4.4 Los Estados Unidos consideran que la financiación es fundamental para la descarbonización de la aviación. De hecho, todos los análisis citan un costo importante para el sector de planificar y construir las instalaciones necesarias para la energía más limpia. No obstante, en la resolución A41-21 está también claro que la función de la OACI en esto es principalmente facilitar la inversión necesaria. En la medida en que la OACI tenga una función más importante, esperamos apoyar al Consejo en la preparación de un informe a la Asamblea que responda a la solicitud concreta del párrafo 18(b) de la resolución A41-21.

5. COLABORACIÓN

5.1 Si bien en el párrafo 18 de la resolución A41-21 se habla del papel de la OACI en la financiación, también en ese párrafo se destaca la necesidad de una importante colaboración y creación de capacidad entre los Estados miembros y la industria.

5.2 Estados Unidos cree firmemente que todos los Estados miembros deberían participar en la transición a los combustibles alternativos, y que ningún país debería quedarse atrás. Creemos que los Estados miembros deberían apoyar a otros Estados mediante programas de asistencia, creación de capacidad e instrucción, coordinados tanto internacionalmente, a través del ACT-SAF de la OACI, como bilateral y regionalmente, y a través de otras asociaciones pertinentes. Estados Unidos está emprendiendo estudios de las cadenas de suministro en países asociados alrededor del mundo, y creando localmente los conocimientos especializados necesarios en África Subsahariana, Asia sudoriental, Latinoamérica y el Caribe. Creemos que nuestro programa redundará en beneficios importantes a largo plazo y esperamos poder ampliarlo pronto.

5.3 El establecimiento de un marco eficaz para guiar las inversiones y las políticas nacionales necesarias permitirá que todos los Estados miembros se beneficien de la industria creciente de los SAF. Con la orientación de la Asamblea, Estados Unidos acoge un espíritu de colaboración renovado, esperando obtener un resultado de la CAAF/3 que beneficie a los Estados miembros y a sus industrias.

6. MEDIDAS PROPUESTAS A LA CAAF/3

6.1 Se invita a la CAAF/3 a:

- a) reconocer la importancia de adherirse a las cuidadosamente equilibradas resoluciones de la Asamblea sobre la aviación y el clima;
- b) trabajar conjuntamente con espíritu de colaboración y compromiso para abordar el importante desafío mundial del cambio climático; y
- c) adoptar una visión mundial para los SAF, LCAF y otras energías más limpias en la aviación, y apoyar y estimular la inversión sectorial privada en estas tecnologías.