



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 22: Protección del medio ambiente – La aviación internacional y el cambio climático – Políticas, normalización y apoyo a la implantación

**PUNTOS DE VISTA DE LOS ESTADOS UNIDOS SOBRE
EL CONJUNTO DE MEDIDAS DE LA OACI PARA ABORDAR EL CAMBIO
CLIMÁTICO DE LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL**

(Nota presentada por los Estados Unidos)

RESUMEN

Los Estados Unidos apoyan el enfoque integral de la OACI para lograr un crecimiento neutro en carbono a partir de 2020 por medio de un “conjunto de medidas” que comprende mejoras técnicas, operacionales, y de infraestructuras; combustibles alternativos sostenibles; una norma sobre CO₂ para aeronaves; y la elaboración de un plan mundial de medidas de mercado con el propósito de reducir la brecha. En esta nota se presentan los puntos de vista de los Estados Unidos sobre el conjunto integral de medidas de la OACI y se proporciona información sobre diversos recursos que los Estados Unidos han invertido en relación con los elementos que integran el conjunto de medidas.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota de los puntos de vista de los Estados Unidos acerca del conjunto de medidas;
- b) tomar nota de las considerable inversiones financieras y de otros recursos de los Estados Unidos en cada elemento del conjunto de medidas;
- c) tomar nota de las oportunidades de asociaciones internacionales con Estados y la industria para aumentar la implantación y utilización de diversos elementos en el conjunto de medidas; y
- d) tomar nota de que la cuestión de las diferentes circunstancias nacionales, o “diferenciación,” se está abordando por medios diferentes en todo el conjunto de medidas, y algunos Estados miembros están asumiendo la mayor parte de los esfuerzos en áreas clave de desarrollo tecnológico, mejoras operacionales y de infraestructura, y combustibles alternativos.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico E – <i>Protección del medio ambiente.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	
<i>Referencias:</i>	

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Los Estados Unidos señalan que ninguno de los componentes individuales del conjunto de medidas podrá, por sí solo, abordar de manera integral la contribución de la aviación al cambio climático. Más bien, la OACI debe centrarse en la suma de las partes, es decir, el conjunto de medidas en su totalidad. Análogamente, cuando consideramos las iniciativas emprendidas por los Estados miembros de la OACI para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) generadas por la aviación internacional, deberíamos considerar lo que están haciendo con respecto al conjunto de medidas en su totalidad.

1.2 La OACI y sus Estados miembros han realizado considerables progresos con respecto a todos los elementos del “conjunto de medidas” para abordar el impacto de la aviación en el clima; no obstante, es necesario continuar trabajando para lograr el crecimiento sostenible de la aviación y la consecución de las metas de la OACI. La Organización debería continuar trabajando en su enfoque integral para reducir las emisiones de los gases de efecto invernadero (GEI) generadas por la aviación por medio del “conjunto de medidas.” Los Estados Unidos mantiene su compromiso de trabajar con la OACI, sus Estados miembros, y Observadores para seguir elaborando y aplicando estas medidas.

1.3 En esta nota se presenta la información de la siguiente forma: Sección 1) los puntos de vista de los Estados Unidos con respecto al conjunto integral de medidas de la OACI, y 2) las iniciativas emprendidas por los Estados Unidos con respecto a los elementos individuales del conjunto de medidas. Los Estados Unidos presentaron sus opiniones respecto a las GMBM en la nota WP/XX.

2. OPINIONES GENERALES DE LOS ESTADOS UNIDOS RESPECTO AL CONJUNTO DE MEDIDAS

2.1 Los Estados Unidos observan que ninguno de los componentes individuales del conjunto de medidas podrá, por sí solo, abordar de manera integral la contribución de la aviación al cambio climático. Por ende, la OACI debe centrarse en la suma de sus partes, es decir, en el conjunto de medidas en su totalidad.

2.2 Al examinar la totalidad del conjunto de medidas, observamos que hay algunos elementos respecto a los cuales se prevé la adopción de medidas por todos o casi todos los Estados miembros y explotadores. Sin embargo, hay muchos otros elementos, respecto a los cuales algunos Estados están asumiendo la mayor parte de los esfuerzos procurando el beneficio de otros Estados cuyas circunstancias nacionales les impiden tomar medidas significativas. Por ejemplo, la labor de los Estados Unidos con respecto al conjunto de medidas incluye el desarrollo de tecnologías, mejoras de infraestructura y operacionales y considerables inversiones en combustibles alternativos. Nuestros esfuerzos en estas áreas no solo benefician a nuestros explotadores, sino que pueden beneficiar y seguirán beneficiando a otros Estados y a sus industrias en las iniciativas que emprenden para aumentar la eficiencia y reducir las emisiones de CO₂. Por consiguiente, aunque no es ni posible ni apropiado establecer una diferenciación entre los Estados con respecto a cada uno de los aspectos comprendidos en cada elemento del conjunto de medidas, si es posible respetar el principio fundamental de no discriminación, teniendo en cuenta al mismo tiempo las circunstancias nacionales específicas de los Estados, siempre y cuando consideremos el panorama completo de las medidas climáticas en este sector.

3. ELEMENTOS INDIVIDUALES DEL CONJUNTO DE MEDIDAS

3.1 Como se indicó anteriormente, los Estados Unidos están trabajando sobre todos los elementos incluidos en el conjunto de medidas para abordar de manera integral el impacto de la aviación en el cambio climático. A continuación se presenta un análisis de las actividades emprendidas o respaldadas por los Estados Unidos para abordar la cuestión del cambio climático.

3.2 Tecnología: La evolución de células y motores modernos que consumen menos combustible ha producido las reducciones más considerables de las emisiones de la aviación de la historia y continuará generando más reducciones en el futuro. Los Estados Unidos están liderando varias iniciativas y están colaborando con la industria de la aviación no sólo para desarrollar nuevas tecnologías, sino también para mejorar las existentes, lo cual redundará en un mejor rendimiento de combustible y una reducción de emisiones. Las medidas adoptadas por los Estados Unidos para mejorar la tecnología de aeronaves y motores se coordinan por medio del *National Aeronautics Research and Development Plan* [Plan nacional de investigación y desarrollo aeronáutico]¹. El Programa *Continuous Lower Energy, Emissions, and Noise* [Programa de reducción continua de emisiones de baja energía y ruido] (CLEEN), iniciado por la Administración Federal de Aviación (FAA) en 2010, es una asociación en colaboración con cinco fabricantes de aeronaves (Boeing, General Electric (GE), Honeywell, Pratt & Whitney, y Rolls-Royce) para elaborar tecnologías que reduzcan las emisiones y el consumo de combustible y acelerar la integración de esas tecnologías en las aeronaves actuales y futuras. En los últimos cinco años, la inversión federal total en el Programa CLEEN ascendió a \$125 millones. Considerando que los fabricantes de aeronaves participantes sobrepasaron el requisito de compartir los costos en partes iguales, la inversión general en el programa supera los \$250 millones. Se prevé que este año se iniciará la introducción de las tecnologías que han alcanzado la madurez en el marco del Programa CLEEN en las flotas de aeronaves comerciales. La FAA ha pasado ahora a la segunda fase del Programa CLEEN, el programa CLEEN II, que se llevará a cabo a partir de 2015 hasta 2020, y en cuyo marco se prevé desarrollar nuevas tecnologías de aeronaves para reducir aún más el consumo de combustible, las emisiones y el ruido. Las empresas que participarán son: Aurora Flight Sciences; Boeing; GE Aviation; Delta TechOps/MDS Coating Technologies/America's Phenix; Honeywell Aerospace; Pratt & Whitney; Rolls-Royce; y Rohr, Inc./UTC Aerospace Systems. La FAA prevé invertir una suma de \$100 millones durante el período de cinco años de este programa y compartir los costos con los asociados de la industria quienes invertirán montos equivalentes o superiores a la contribución de la FAA. La FAA prevé que para 2026, las tecnologías de aeronaves que se desarrollen en el marco del programa CLEEN II estarán listas para ser introducidas en aeronaves comerciales.

3.3 Las medidas tecnológicas estarían incompletas si no se reconociera la reciente norma sobre emisiones de CO₂ para aeronaves. Los Estados Unidos participaron intensamente en la labor del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) que condujo a la decisión que se tomó en la reunión CAEP/10 de adoptar la norma sobre emisiones de CO₂ para aeronaves. Elogiamos al Consejo de la OACI por la adopción de esta nueva e importante norma basada en tecnología.

3.4 Infraestructura y Operaciones: Bajo los auspicios del Sistema de transporte aéreo de la próxima generación (NextGen), los Estados Unidos están actualizando la infraestructura y procedimientos de su sistema del espacio aéreo nacional (NAS) a fin de ofrecer operaciones de aeronaves más eficientes y reducir las emisiones de GEI. Nuestro programa NextGen incorpora muchos bloques y módulos incluidos en el marco de las mejoras por bloques del sistema de aviación, de la OACI. Por ejemplo, las recientes inversiones en la vigilancia dependiente automática — radiodifusión han facilitado la realización de operaciones más eficientes sobre el Golfo de México. Nuestro programa *Modernización de la*

¹ National Aeronautics Research and Development Plan disponible en <http://www.whitehouse.gov/sites/default/files/microsites/ostp/aero-rdplan-2010.pdf>

automatización en ruta aumentará la afluencia del tránsito aéreo y mejorará los servicios automatizados de navegación, detección de conflictos. Se están efectuando mejoras similares en el espacio aéreo terminal por medio de nuestro programa *Modernización y remplazo de la automatización de terminal*. Estas tecnologías, combinadas con otras mejoras en curso, permitirán que el NAS opere con mayor eficiencia, mayor previsibilidad y un menor impacto ambiental. La implantación de estas tecnologías ya se ha traducido en reducciones de millones de galones de consumo de combustible y de emisiones de CO₂. La FAA y la industria de aviación prevén invertir aproximadamente \$36 miles de millones en NextGen entre 2010 y 2030. Una vez que todos los programas estén en marcha, prevemos que NextGen generará beneficios directos que ascenderán aproximadamente a unos \$166 miles de millones (valor del tiempo para los pasajeros y emisiones de CO₂) durante el período hasta 2030. La FAA se ha comprometido a trabajar con otros Estados para modernizar y mejorar la eficiencia de sus operaciones de aeronaves a escala internacional. Por ejemplo, estamos trabajando con los Estados en el Caribe, haciendo planes para implantar la gestión de la afluencia del tránsito aéreo y la toma de decisiones en colaboración, lo cual redundará en una mayor eficiencia para manejar el tránsito en toda la región del Caribe.

3.5 Combustibles alternativos sostenibles: Los Estados Unidos están apoyando activamente y facilitando el desarrollo e implantación de combustibles alternativos sostenibles para reactores (AJF) con más bajos ciclos de vida de las emisiones GEI con respecto al combustible tradicional de petróleo. La coordinación entre agencias y la colaboración de la industria es crucial para nuestra labor en este ámbito; dos ejemplos principales son el acuerdo de cooperación del programa *Farm to Fly 2.0* y la Iniciativa de Combustibles Alternativos para la Aviación Comercial (CAAFI). El primero se centra en la cadena de suministro y la creación de infraestructura para la producción mientras que el segundo se centra en la investigación y desarrollo, evaluación ambiental, ensayos, demostración y comercialización de combustibles. El desarrollo de combustibles alternativos para reactores es una iniciativa mundial que requiere la colaboración internacional. Los Estados Unidos han firmado acuerdos formales de cooperación en materia de combustibles alternativos para reactores con cinco países (Alemania, Australia, Brasil, España e Indonesia); llevan a cabo periódicamente intercambios oficiosos de información con otros Estados, y han contribuido en la labor del Equipo especial sobre combustibles alternativos del CAEP y en los seminarios prácticos auspiciados por la OACI. Hasta la fecha, la organización encargada de establecer normas mundiales, *ASTM International*, ha aprobado el uso en la aviación de cinco combustibles alternativos para reactores. Se siguen realizando investigaciones con miras a obtener la aprobación de otros combustibles así como para examinar la viabilidad de las cadenas de suministro regionales y sentar las bases para superar los obstáculos para su producción. La FAA, por sí sola, ha invertido una suma aproximada de \$20 millones desde 2012 para el desarrollo e implantación de combustibles alternativos sostenibles; otros organismos, incluidos los Departamentos de Agricultura, Energía y Defensa de los Estados Unidos han invertido varios millones más. Esta coordinación entre agencias y la colaboración de la industria están sentando las bases para una producción a gran escala y el amplio uso comercial de AJF, tanto a nivel nacional como internacional, ofreciendo así mayores oportunidades para que los Estados Unidos y la OACI alcancen las metas que se han fijado en relación con el cambio climático.

3.6 Medidas mundiales de mercado: Los Estados Unidos desempeñan una activa labor, participan, apoyan y proporcionan importantes recursos financieros y de personal con miras a lograr el desarrollo e implantación de un plan de GMBM para la aviación internacional. En la nota WP/## figura un estudio más detallado.

4. **DECISIÓN DE LA ASAMBLEA**

4.1 Se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota de los puntos de vista de los Estados Unidos acerca del conjunto de medidas;
- b) tomar nota de las considerables inversiones financieras y de otros recursos de los Estados Unidos en cada elemento del conjunto de medidas;
- c) tomar nota de las oportunidades asociaciones internacionales con Estados y la industria para aumentar la implantación y utilización de diversos elementos en el conjunto de medidas; y
- d) tomar nota de que la cuestión de las diferentes circunstancias nacionales, o “diferenciación,” se está abordando por medios diferentes en todo el conjunto de medidas, y algunos Estados miembros están asumiendo la mayor parte de los esfuerzos en áreas clave de desarrollo tecnológico, mejoras operacionales y de infraestructura, y combustibles alternativos.

— FIN —