



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 17: Protección del medio ambiente – La aviación internacional y el cambio climático

ACUERDO DE LA OACI SOBRE UN OBJETIVO AMBICIOSO A LARGO PLAZO PARA LA REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE CO₂ DE LA AVIACIÓN INTERNACIONAL

(Nota presentada por los Estados Unidos)

RESUMEN

La adopción de un objetivo ambicioso a largo plazo para la aviación internacional de cero emisiones netas de carbono para 2050, en apoyo del objetivo referente a la temperatura del Acuerdo de París, resulta fundamental para reafirmar el liderazgo de la OACI para hacer frente al impacto de la aviación internacional en el clima. Los Estados Unidos apoyan este objetivo y se comprometen a trabajar junto con los demás Estados miembros para elaborar medidas que contribuyan a la consecución de este objetivo, reconociendo que el objetivo enviará a los explotadores, fabricantes y productores de SAF de todos los Estados miembros una señal clara de que existirá una demanda sostenida y una oportunidad económica para los productos de aviación con menos o cero emisiones de carbono.

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

- a) tomar nota de la publicación del Plan de Acción Climática de la Aviación de los EE. UU. actualizado y el objetivo nacional de los EE. UU. de lograr cero emisiones netas de gases de efecto invernadero procedentes de su sector de la aviación para 2050;
- b) adoptar una resolución que establezca un objetivo ambicioso a largo plazo colectivo para la aviación internacional de cero emisiones netas de carbono para 2050 en aras de contribuir al objetivo del Acuerdo de París con respecto a la temperatura, reconociendo que las circunstancias especiales y las capacidades respectivas de cada Estado (p. ej., el nivel de desarrollo, la madurez de los mercados de aviación, el crecimiento sostenible de su aviación internacional, la transición justa y las prioridades nacionales de desarrollo del transporte aéreo) determinarán la capacidad de cada uno para contribuir al LTAG dentro de su propio calendario nacional;
- c) alentar a los Estados miembros a aumentar la colaboración para la descarbonización de la aviación internacional mediante el intercambio de información, la investigación conjunta y el intercambio de mejores prácticas; y
- d) pedir al Consejo que considere la posibilidad de preparar una iniciativa de financiamiento para ayudar a los Estados a que contribuyan a la consecución de un LTAG.

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

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La comunidad de la aviación mundial se encuentra en un punto crítico. La industria se está recuperando de la recesión sin precedentes causada por la pandemia mundial de COVID-19. Al mismo tiempo, la ciencia establece con claridad que el mundo debe tomar medidas decisivas para evitar las peores consecuencias de la crisis climática.

1.2 Sobre la base de los numerosos compromisos respecto de una mayor ambición de los Estados y la industria, esta Asamblea brinda una oportunidad fundamental para que el sector de la aviación internacional incremente su ambición climática. Establecer un objetivo climático a largo plazo para la aviación internacional proporcionará señales críticas para la inversión privada necesaria para catalizar las medidas relativas a la tecnología y los combustibles de aviación sostenibles (SAF) y a su vez proporcionará una vía para evitar los costos, que podrían ser muy considerables, de la inacción en materia climática.

1.3 Para hacer frente a la crisis climática se requerirá que todos los Estados y sectores, incluida la aviación, tomen medidas enérgicas y significativas. Si bien cada Estado puede tomar medidas para enfrentar la crisis climática, la aviación es un sector intrínsecamente internacional y, por lo tanto, la OACI debe adoptar un único objetivo ambicioso a nivel mundial de modo que todos los Estados miembros y la industria puedan trabajar en conjunto para lograrlo.

1.4 Creemos que las conclusiones de la Reunión de Alto Nivel sobre la Factibilidad de un Objetivo Ambicioso a Largo Plazo para la Reducción de las Emisiones de CO₂ de la Aviación Internacional (HLM-LTAG) dan la señal necesaria de compromiso de los Estados miembros de la OACI¹. Los Estados Unidos se comprometen a trabajar junto con los demás Estados miembros en los próximos años para procurar la consecución del LTAG colectivo de cero emisiones netas de carbono a más tardar en 2050, en consonancia con los resultados de la HLM-LTAG.

2. OBJETIVO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE LOGRAR CERO EMISIONES NETAS DE GASES DE EFECTO INVERNADERO PROCEDENTES DEL SECTOR DE LA AVIACIÓN DE LOS EE. UU. A MÁS TARDAR EN 2050

2.1 En la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, celebrada en noviembre de 2021, el Secretario de Transporte de los EE. UU., Pete Buttigieg, anunció el Plan de Acción Climática de la Aviación de los EE. UU. (Plan de Acción), que establece un objetivo ambicioso, pero alcanzable, de lograr cero emisiones netas de gases de efecto invernadero (GEI) procedentes del sector de la aviación de los EE. UU. a más tardar en 2050². El plan se basa en los compromisos de cada explotador y de todo el sector anunciados por la industria de aviación de los EE. UU. y pone de relieve medidas específicas y de política para fomentar la innovación e impulsar el cambio en todo el sector de la aviación de los EE. UU.

2.2 El Plan de Acción también se basa en iniciativas clave, como el SAF Grand Challenge (Gran reto sobre SAF), anunciado el 9 de septiembre de 2021. El SAF Grand Challenge tiene por objeto aumentar la producción de SAF hasta 3 000 millones de galones por año, como mínimo, para 2030. Contempla una asociación entre el Departamento de Energía de los EE. UU. (DOE), el Departamento de Transporte de los EE. UU. (DOT) y el Departamento de Agricultura de los EE. UU. (USDA) para acelerar la investigación, el desarrollo, la demostración y el despliegue necesarios para las soluciones y tecnologías innovadoras y el marco de política para facilitar un compromiso de todo el gobierno para aumentar la producción de SAF. Consideramos que estas iniciativas conjuntas contribuirán a reducir el costo, mejorar

¹ <https://www.icao.int/Meetings/HLM-LTAG/Documents/DOC.10178.SP.PDF>

² <https://www.faa.gov/sustainability/aviation-climate-action-plan>

la sustentabilidad y ampliar la producción de SAF que logre al menos una reducción del 50 % de las emisiones de GEI durante el ciclo de vida en comparación con el combustible convencional. El objetivo final del Grand Challenge es suministrar suficiente SAF para satisfacer el 100 % de la demanda de combustible de aviación de los EE. UU. en 2050.

2.3 Si bien el Plan de Acción se centra en nuestros esfuerzos nacionales, consideramos que otros podrían adoptar muchas de las medidas identificadas en el plan y también que numerosos Estados miembros están tomando medidas que se pueden aplicar en otros lugares. En los próximos años, esperamos poder trabajar en estrecha colaboración con los demás Estados miembros para intercambiar información, mejores prácticas y enseñanzas extraídas mientras trabajamos en la consecución de nuestro objetivo mundial colectivo.

3. ACORDAR UN OBJETIVO AMBICIOSO A LARGO PLAZO PARA LA MITIGACIÓN DEL CAMBIO CLIMÁTICO EN LA AVIACIÓN

3.1 En el 40º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, se pidió al Consejo que estudiase la factibilidad de un LTAG para la aviación internacional, para su examen en el 41º período de sesiones en curso de la Asamblea de la OACI. Para respaldar este pedido, el Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación (CAEP) de la OACI elaboró un Informe final sobre la Factibilidad de un Objetivo Ambicioso a Largo Plazo. Este informe fundamentó los debates en la HLM-LTAG, celebrada a principios de este año. Como se señaló anteriormente, las conclusiones de la HLM-LTAG indican un compromiso de casi todos los Estados miembros para trabajar juntos en una acción climática ambiciosa.

3.2 Los Estados Unidos apoyan la adopción de un LTAG ambicioso para la aviación internacional en esta Asamblea. Como ya se señaló, los Estados Unidos publicaron un objetivo nacional de cero emisiones netas de GEI procedentes de su sector de aviación para 2050 en su Plan de Acción Climática más reciente. Los Estados Unidos esperan que el espíritu de colaboración de la HLM-LTAG esté presente durante la Asamblea y más allá de ella. Los impactos del cambio climático en el sistema de aviación internacional (p. ej., inundación de infraestructura aeroportuaria, perturbaciones operacionales y económicas) o impactos que podrían ser drásticos en los Estados que dependen de la aviación de manera particular, como los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID), los países menos adelantados (PMA) y los países en desarrollo sin litoral (PDSL) dejan en claro la necesidad de que todos los Estados miembros reafirmen este compromiso y respalden la adopción del LTAG indicado en la nota de estudio A41-WP/369.

3.3 La adopción de un LTAG enviará a los explotadores, fabricantes y productores de SAF de todos los Estados miembros una señal clara de que existirá una demanda sostenida y una oportunidad económica para los productos de aviación con menos o cero emisiones de carbono. También consideramos firmemente que cada Estado debería poder participar de manera significativa en el logro de ese LTAG y en los beneficios económicos que corresponden a su consecución. Se prevé que la industria de SAF, por ejemplo, se vuelva una industria multimillonaria, con una variedad de materias primas de todo el mundo capaces de satisfacer la demanda mundial de SAF.

3.4 Numerosos Estados miembros han expresado su preocupación respecto de que la inversión y el financiamiento serán fundamentales para ayudar a los países y las partes interesadas pertinentes a contribuir al LTAG de la OACI o beneficiarse de él. Los Estados Unidos reconocen esas preocupaciones y consideran que la OACI debe desempeñar su papel dentro del sistema internacional para lograr ese resultado. En términos generales, prevemos que la OACI cumpla dos funciones esenciales para abordar este problema. En primer lugar, la OACI puede reunir de forma periódica a líderes y expertos mundiales en todas las funciones de las diferentes comunidades de especialistas en clima, finanzas, políticas y aviación,

con miras a identificar oportunidades de inversión y establecer entornos propicios por medio de políticas que contribuyan a atraer inversiones para descarbonizar la aviación. En segundo lugar, la OACI puede ampliar su prestación de asistencia técnica y creación de capacidad a todos los Estados, en particular, a los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID), los países en desarrollo sin litoral (PDSL) y los países menos adelantados (PMA).

3.5 Si esta Asamblea adopta un LTAG, será fundamental que el Consejo de la OACI considere medidas para ayudar a los Estados a participar de manera significativa en la consecución de un LTAG. Esto se podría efectuar mediante una comunicación a los Estados o una encuesta, como ya hizo la OACI en otras oportunidades. Además, el Consejo podría pedir que la Secretaría de la OACI trabaje junto con bancos multilaterales de desarrollo y otras fuentes de financiamiento públicas y privadas disponibles para identificar y compartir información con los Estados sobre diferentes oportunidades, en particular, para los Estados que tienen necesidades identificadas con claridad.

4. CONCLUSIÓN

4.1 Durante más de 75 años, la OACI ha establecido normas mundiales para la aviación. En la actualidad, el mundo está tomando medidas con respecto al clima. Los Estados y las industrias están asumiendo compromisos significativos y haciendo lo necesario para hacer frente a la crisis climática. Para mantener su credibilidad, la OACI debe actuar. Si la institución no establece un objetivo climático significativo a largo plazo para la aviación internacional, se erosionará la confianza en ella y se verán sacudidos los propios cimientos de la aviación internacional.

4.2 Los Estados Unidos están comprometidos a llevar adelante una ambiciosa agenda climática para la aviación internacional. La aviación internacional es clave para la conectividad mundial, y nuestra recuperación de la pandemia mundial debe ser sostenible y estar armonizada con los objetivos climáticos mundiales.

4.3 Se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota de la publicación del Plan de Acción Climática de la Aviación de los EE. UU. actualizado y el objetivo nacional de los EE. UU. de lograr cero emisiones netas de gases de efecto invernadero procedentes de su sector de la aviación para 2050;
- b) adoptar una resolución que establezca un objetivo ambicioso a largo plazo colectivo para la aviación internacional de cero emisiones netas de carbono para 2050 en aras de contribuir al objetivo del Acuerdo de París en materia de temperatura, reconociendo que las circunstancias especiales y las capacidades respectivas de cada Estado (p. ej., el nivel de desarrollo, la madurez de los mercados de aviación, el crecimiento sostenible de su aviación internacional, la transición justa y las prioridades nacionales de desarrollo del transporte aéreo) determinarán la capacidad de cada uno para contribuir al LTAG dentro de su propio calendario nacional;
- c) alentar a los Estados miembros a aumentar la colaboración para la descarbonización de la aviación internacional mediante el intercambio de información, la investigación conjunta y el intercambio de mejores prácticas; y

- d) pedir al Consejo que considere la posibilidad de preparar una iniciativa de financiamiento para ayudar a los Estados a que contribuyan a la consecución de un LTAG.

— FIN —