



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

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

MEJORAR LA SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL: IMPORTANCIA DE LOS COMBUSTIBLES DE AVIACIÓN SOSTENIBLES

(Nota presentada por los Socios Internacionales para el Desarrollo, Innovación y Sostenibilidad de la Aviación (iPADIS))

RESUMEN

El logro del objetivo aspiracional a medio plazo de mantener las emisiones netas globales de carbono de la aviación internacional a partir de 2020 al mismo nivel y el objetivo aspiracional a largo plazo propuesto (LTAG) de cero emisiones netas de carbono para 2050 requiere una rápida reducción y eliminación de las emisiones en el sector. Los Combustibles de Aviación Sostenibles (SAF) ofrecen quizás el mejor potencial para cumplir con el LTAG en un futuro próximo.

Los SAF son una vía alentadora para que los Estados, especialmente los países en desarrollo diversifiquen su economía, amplíen sus conocimientos técnicos y experiencia y promuevan el desarrollo tecnológico nacional, contribuyendo al mismo tiempo y de manera eficaz a la reducción de las emisiones de la aviación. Sin embargo, el rápido desarrollo y despliegue de los SAFs requiere voluntad política y políticas facilitadoras e incentivos económicos por parte de los gobiernos.

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

- a) tomar nota de la información contenida en este documento;
- b) instar a la OACI, los Estados miembros, las organizaciones regionales y la industria de la aviación a que concedan mayor prioridad al desarrollo y despliegue del SAF; desarrollar y armonizar políticas mundiales, regionales y nacionales en materia de SAF; así como colaborar con organizaciones no gubernamentales y de la sociedad civil para sensibilizar a los gobiernos y las sociedades sobre los beneficios de las SAF; y
- c) pedir a la OACI que refuerce su colaboración con los Estados donantes, los asociados para el desarrollo, las instituciones financieras, los productores y distribuidores de SAF y otras partes interesadas pertinentes a fin de facilitar el fomento de la capacidad, el acceso a la financiación y la transferencia de tecnología que permitan a los Estados desarrollar su industria de SAF, incluso mediante asociaciones públicas y privadas y empresas conjuntas.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los Objetivos estratégicos <i>de Protección del medioambiente</i>
<i>Implicaciones financieras:</i>	Las actividades a las que se hace referencia en el presente documento deben llevarse a cabo con cargo a los recursos disponibles en el presupuesto ordinario 2023-2025 y/o con contribuciones extrapresupuestarias según lo guiado por el Plan de Actividades de la OACI 2023-2025.

¹ Las versiones en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso suministradas por iPADIS.

<i>Referencias:</i>	A41-WP/369, Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente – cambio climático
---------------------	--

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El cambio climático es un desafío existencial para nuestro planeta y cada nación y sector económico mundial debe hacer su parte para limitar el impacto de las emisiones de gases de efecto invernadero en el clima. Un objetivo clave de iPADIS es, por lo tanto, la promoción del desarrollo sostenible de la aviación y la promoción de la sostenibilidad ambiental y la reducción de los efectos negativos del crecimiento de la aviación en el cambio climático.

1.2 A medida que la industria de la aviación se recupera del impacto de la pandemia de COVID-19, se espera que aumente de nuevo la contribución del transporte aéreo a las emisiones mundiales de carbono y su impacto negativo en el cambio climático. Por lo tanto, iPADIS elogia el liderazgo sostenido de la OACI y se centra en los objetivos mundiales a que aspira para el sector de la aviación internacional de mejorar la eficiencia del combustible en un 2 por ciento anual y un objetivo global colectivo a mediano plazo de mantener las emisiones netas globales de carbono de la aviación internacional a partir de 2020 al mismo nivel.

1.3 iPADIS apoya además la consideración por parte de esta Asamblea de un objetivo aspiracional colectivo a largo plazo (LTAG) para la aviación internacional de cero emisiones netas de carbono para 2050, como se describe en A41-WP/369, Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente – cambio climático.

2. DISCUSIÓN

2.1 La aviación es un motor clave del comercio y el turismo mundiales y un importante contribuyente directo e indirecto al Producto Interno Bruto (PIB) de las naciones. El acceso continuo a los beneficios socioeconómicos de la aviación es importante para todas las naciones y pueblos del mundo. Para los países en desarrollo, como los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo (PEID) y los Países en Desarrollo sin Litoral (PDSL), por ejemplo, la conectividad del transporte aéreo es un requisito existencial para su prosperidad e integración socioeconómica en el mundo y, en última instancia, para el logro de sus objetivos de desarrollo sostenible (ODS). Sin embargo, la mayoría de los pequeños Estados insulares en desarrollo y los países en desarrollo sin litoral también son muy vulnerables al aumento del nivel de los océanos, las inundaciones, la erosión del suelo, las olas de calor abrasadoras, las sequías, la desertificación y otras consecuencias del calentamiento global.

2.2 El Consejo de la OACI, con el apoyo de sus órganos técnicos y la Secretaría, ha emprendido una enorme labor en todos los aspectos de la canasta de medidas para hacer frente al cambio climático, incluidas las normas sobre emisiones de CO₂ de mejoras operacionales; combustible de aviación sostenible (SAF) e implementación del esquema de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA).

2.3 El éxito de los esfuerzos de la OACI en materia de protección del medio ambiente depende en última instancia de la cooperación mundial en la que ningún país se quede atrás en el acceso equitativo para participar en el transporte aéreo y desarrollar su sector de la aviación civil y en la que se aliente y apoye a todos los Estados miembros de la OACI a que contribuyan con su parte al logro de los objetivos ambientales mundiales.

2.4 iPADIS aplaude la investigación y el desarrollo en curso de un sistema de propulsión de cero emisiones que utiliza fuentes innovadoras de energía en el transporte aéreo, como el hidrógeno y la electricidad renovable. iPADIS también acoge con satisfacción el énfasis actual en la promoción de

tecnologías de combustible de aviación con bajas emisiones de carbono (LCAF). Sin embargo, iPADIS cree que SAF ofrece el mejor potencial para cumplir con LTAG en el futuro inmediato.

2.5 En primer lugar, se ha demostrado la seguridad de los vuelos que utilizan SAF. En segundo lugar, como sector emergente, SAF ofrece oportunidades más amplias para los nuevos participantes. El SAF es una vía alentadora para que los Estados, especialmente los países en desarrollo diversifiquen su economía, amplíen sus conocimientos técnicos y experiencia y promuevan su desarrollo tecnológico, al tiempo que contribuyen eficazmente a la reducción de las emisiones de la aviación y al logro del LTAG. Si LCAF es un fruto de bajo costo para las economías en desarrollo y emergentes con industrias robustas de petróleo y gas, los SAF deberían ser de interés especialmente para los países no productores de petróleo.

2.6 A menudo se expresan preocupaciones con respecto al impacto de los SAF en la seguridad alimentaria derivado del uso de tierras cultivables para cultivar algunas materias primas basadas en cultivos, así como la protección de la biodiversidad. Sin embargo, ahora hay muchas vías de conversión de combustible probadas basadas en una amplia variedad de otras materias primas, incluidos cultivos no alimentarios, residuos agrícolas y biomasa, lípidos residuales, desechos municipales e industriales. Muchas materias primas se cultivan mejor en tierras áridas en barbecho que de otro modo no serían buenas para la producción de cultivos.

2.7 Varios estudios de viabilidad han demostrado que la mayoría de los Estados miembros de la OACI pueden participar y beneficiarse del desarrollo y despliegue de los SAF de una manera socialmente responsable y ecológicamente respetuosa, incluso en la producción de materias primas y la refinación, el almacenamiento y la distribución de los SAF. Lo que se requiere de cualquier gobierno para beneficiarse del sector emergente del SAF es voluntad política, así como políticas facilitadoras e incentivos económicos.

3. CONCLUSIÓN

3.1 El iPADIS insta a la OACI, a los Estados miembros y a la industria de la aviación a que concedan mayor prioridad al desarrollo y despliegue de SAF. La OACI y las organizaciones regionales deben intensificar los compromisos de alto nivel con miras al desarrollo de políticas mundiales, regionales y nacionales armonizadas sobre la SAF. A este respecto, la colaboración con las organizaciones no gubernamentales y de la sociedad civil será sumamente útil para sensibilizar a los gobiernos y a las sociedades sobre los beneficios de SAF.

3.2 Como el transporte aéreo es un usuario final de SAF, la colaboración efectiva con otros sectores relevantes pertinentes para la producción y distribución global de SAF es de importancia crítica. La OACI debería colaborar con los Estados donantes, las instituciones financieras y los asociados para el desarrollo a fin de facilitar el fomento de la capacidad, el acceso a la financiación y la transferencia de tecnología para los Estados en desarrollo. Los Estados deben aprovechar las numerosas fuentes de financiación ecológica disponibles, las asociaciones públicas y privadas y las empresas conjuntas para desarrollar su industria de SAF.