



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

NOTA DE ESTUDIO

NACC/DCA/12 — NE/24
21/06/24

**Duodécima Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe
(NACC/DCA/12)**

Placencia, Belice, 9 al 11 de julio de 2024

**Cuestión 7 del
Orden del Día:**

Ruta hacia la aviación sostenible

ACT-SAF en la línea de Desafíos/aporte de Colaboración entre OACI y Centroamérica

(Presentada por COCESNA¹)

RESUMEN EJECUTIVO

Esta nota de estudio tiene por objeto, crear una exhortativa a los diferentes sectores del sector aéreo, academia y entes especializados, en la promoción de programas y proyectos sostenible desde el punto de vista ambiental, social y económico, con un enfoque basado en los programas de asistencia y creación de capacidades, como elemento sustancial para el cumplimiento de los objetivos aspiracionales de carbono neutral del sector aéreo internacional. Esta iniciativa, promovida, desde la región conformada por los Estados miembros de COCESNA, aspira convertirse en un llamado a la coordinación de los diferentes actores involucrados, para facilitar la transferencia tecnológica, así como los recursos necesarios para facilitar a los Estados en vías de Desarrollo, la transición a un sector aéreo sostenible, en consonancia con los objetivos medioambientales a los que aspira la OACI, así como juntamente con otros Estados u organizaciones que se adhieran a los esfuerzos.

Acción:	Refiérase al párrafo 4.
Objetivos Estratégicos:	<ul style="list-style-type: none">Objetivo estratégico 5 – Protección del medio ambiente
Referencias:	<ul style="list-style-type: none">Resolución A41-21, “Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático”

1 Introducción

1.1 La Aviación Internacional Civil ha realizado importantes esfuerzos, en seguimiento de los diferentes niveles de compromiso para el cumplimiento de sus objetivos aspiracionales en materia ambiental.

¹ En nombre de los Estados centroamericanos integrados en la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea: Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua

1.2 Se pondera, que desde el Objetivo de Ambición a Largo Plazo (LTAG) acordado en el 41º periodo de sesiones de la Asamblea (A41), ambición de emisiones netas cero para 2050; se ha dado un proceso para ir construyendo rutas hacia este objetivo definiendo la necesidad de un conjunto de transformaciones, mejoras e implementación de las distintas medidas dentro del sector como lo muestra el diagrama de resumen de OACI sobre este Objetivo a Largo Plazo². De estas medidas, los combustibles sostenibles de la aviación (SAF) y los combustibles de bajas emisiones (LCAF) se enmarcan como la principal estrategia para descarbonizar al transporte aéreo. Estos combustibles alternativos se han presentado como las medidas más prometedoras para reducir emisiones y ayudar a cumplir el objetivo LTAG, debido a su ciclo de vida, la cual es de inferior emisión de gases de efecto invernadero, y su habilidad de sustitución directa en la infraestructura existente de aeronaves y cadena de suministro de combustibles.

1.3 De La Tercera Conferencia de la OACI sobre Aviación y Combustibles Alternativos (CAAF/3) resulta el acuerdo sobre el Marco Mundial OACI para SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación. En este acuerdo se han incluido cuatro elementos constitutivos de soporte al desarrollo normativo, los cuales son: políticas y planificación, marcos reglamentarios, apoyo a la implementación y la financiación.

1.4 Se pondera, que la aviación internacional se caracteriza por la innovación tecnológica y sus continuas mejoras en la eficiencia para cursar el espacio aéreo de manera segura y más económica; lo cual, le ha hecho más accesible a este medio de transporte a más personas. La aviación internacional ha desarrollado una curva de crecimiento significativa debido a varios factores de los cuales se puede mencionar el crecimiento poblacional y económico del mundo, los avances tecnológicos de la aviación, la economía globalizada, el desarrollo de la infraestructura aeronáutica, entre otros factores. *No obstante el mundo está entrando a una nueva fase marcada en parte por el cambio generacional, la lucha contra el cambio climático y otros retos mundiales. Estos factores como el crecimiento poblacional y económico a nivel global son bastante impredecibles especialmente ante un alcance de 25 años o más, así mismo las prioridades y modas. Por ende, el consumo de combustible y su consecuente emisión de gases de efecto invernadero, como, su meta de reducción puede ser un valor difícil de determinar, bajo un concepto de impasibilidad ante las necesidades climáticas. En este sentido, La línea base con la que se contrasta el avance hacia los objetivos ambientales de la aviación debería irse actualizando con mayor frecuencia basado en los diferentes niveles de reporte y monitoreo establecidos.

1.5 Los SAF son necesarios para hacer una mella en la contaminación atmosférica de la aviación y son una herramienta que lleva un proceso para implementar. La descarbonización del sector aéreo dentro del marco de tiempo disponible se imposibilita con una categoría de medidas como lo son los combustibles sostenibles y alternativos de la aviación. Para la ambición ambiental de mitigación total se requeriría abordar también los otros impactos climáticos actuando en diversos ámbitos, que incluyen la tecnología, las operaciones y la gestión del tránsito aéreo, los aeropuertos sostenibles, el aumento en la eficiencia energética y el secuestro de carbono con soluciones basadas en la naturaleza. Cuestión que se verá en las reuniones futuras de este año³

1.6 Indistintamente de las hipótesis planteadas, o algunas otras que pudieran generarse a futuro, es indiscutible que tanto el sector de la aviación como sus principales actores, deberán realizar

² Cuadro ICAO work on Long-Term Aspirational GOAL

³ Eventos próximos de OACI: Simposio sobre emisiones de la aviación distintas del CO₂ 2024 a realizarse en septiembre en Montreal y el Evento de balance del LTAG de la OACI sobre reducciones de emisiones de CO₂ en la aviación.

inversiones importantes para cambiar el curso de sus emisiones. Los SAF son científica y tecnológicamente intensivos, pero tienen un gran potencial ambiental bajo los criterios de sostenibilidad adecuados; razón por la cual ya varios actores se han puesto en marcha, precursores y pioneros que están abriendo camino, estableciendo un nuevo mercado energético en distintos lugares del mundo. Es un momento circunstancial para una adaptación temprana y estratégica, adquiriendo nuestro boleto de participación en el vuelo hacia la sostenibilidad. Una entrada gradual al mercado desde nuestros particulares puntos de partida, por medio de los pilares de alianza y la colaboración, aprendizaje y adaptación, innovación incremental y la optimización de recursos mediante estrategias ordenadas de construcción de capacidades. Con una postura de planificación sin prisas y sin pausas para coordinar las diferentes actuaciones en pro del ambiente y el desarrollo sostenible. De cambios sólidos pero seguros hacia la reducción y su correcto monitoreo serán más que suficientes para alcanzar los objetivos ambientales

1.7 En consecuencia, los Estados miembros de COCESNA dentro de sus actividades a favor de la mejora del desempeño ambiental del sector de la aviación civil internacional; promueven la “Alianza por una Aviación Sostenible (ALAS)” entre otros programas, para fortalecer los Programas de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción para los combustibles de aviación sostenibles (ACT-SAF), en sus diferentes esferas de actuación. Impulsando soluciones que faciliten al sector aéreo internacional el logro de sus objetivos ambientales conservando sus principios (sin poner en riesgo los ecosistemas). Así mismo, mencionamos y promovemos los avances de colaboración que se han realizado en la región desde: el programa EULAC APP-II de EASA que buscará, como uno de sus ejes, apoyar la implementación de SAF dentro del marco de ACT-SAF. Y del Proyecto ASCENT 93 de la FAA-USA con apoyo del Banco Mundial que progresa en crear una red de estudiantes de doctorado sobre el tema en varios países.

2 Análisis

2.1 La presente iniciativa refleja el interés común de los Estados Centroamericanos en promover un sistema de transporte aéreo sostenible mediante el impulso del progreso económico y la economía circular, la eficiencia energética, la protección de la biodiversidad y los ecosistemas, la seguridad operacional de la aviación y el uso de los recursos naturales disponible de forma responsable.

2.2 Se relaciona, que las inversiones necesarias pueden variar de Estado a Estado y de región en región, para que las cadenas de suministros de SAF y producción de materias primas sean un conjunto eficiente y competitivo de descarbonización. Y que el desarrollo de esta nueva fuente energética de la aviación requiere de programas de investigación, incentivos de producción, apoyo internacional y políticas SAF para alcanzar los beneficios económicos y medioambientales de los SAF en su Estado. El desarrollo de los SAF en el mundo es una disrupción positiva de mercados ya establecidos, que solicita matización en su planteamiento para evitar efectos negativos en su evolución, por (cambio de) el uso de los recursos naturales y en desenvolvimiento de la aviación.

2.3 Se pondera, el desafío de navegar las ambiciones de aventurarse hacia la descarbonización de la aviación a través de los SAF y LCAF. Así como la magnitud de acometimiento de la solidaridad y compromiso de cooperación hacia una causa noble. De modo que los Estados puedan prepararse y participar en la plataforma internacional con el ímpetu y compromiso adecuado para sus puntos de partida particulares. Los aportes de reducción que correspondan en función de las responsabilidades diferenciadas pero compartidas (o “*tamaño del mercado*”) y en un incremento gradual pero balanceado entre la capacidad de implementación y la búsqueda de resultados.

2.4 Consideramos, que las ambiciones actuales pueden caer más allá de las capacidades del Estado para participar de manera responsable en la búsqueda de una loado reto y oportunidad. Mientras salvaguarda los esfuerzos para enderezar las propias urgentes necesidades de *substancioso* desarrollo. Por lo que esta iniciativa suscita considerar una postura de planificación sin prisas y sin pausas para coordinar las diferentes actuaciones en pro del ambiente y el desarrollo sostenible. Con cambios sólidos pero seguros hacia el futuro de vida en abundancia y conectividad de oportunidades.

2.5 La iniciativa ALAS mantiene su espíritu de ser mecanismo de coordinación entre los diferentes actores del sector aéreo internacional para establecer medios prácticos para la asistencia financiera, la transferencia de tecnología y los esfuerzos de creación de capacidades hacia el logro pináculo de establecer SAF. ~~del LTAG establecido.~~ (!)

2.6 Desde los Estados Centroamericanos, se exhorta a todos los actores de la aviación en procurar la colaboración y el máximo nivel de progreso posible en la implementación de Programa de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción para los combustibles de aviación sostenibles (ACT-SAF) en impulsar soluciones comunes que faciliten al sector aéreo internacional el logro de sus objetivos ambientales.

2.7 Así mismo pretende dar respuesta a la importancia de que los Estados y las partes interesadas pertinentes sigan trabajando asociadamente para el desarrollo y despliegue de Combustibles de aviación sostenibles (SAF), Combustibles de aviación con menos emisiones de carbono (LCAF) y otras tecnologías y fuentes de energía más limpias para la aviación a través de programas como el Programa de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción para los combustibles de aviación sostenibles (ACT-SAF) de la OACI y su posible ampliación a aspectos adicionales, como medio para contribuir concretamente al logro colectivo del LTAG acordado.

3 Conclusiones

3.1 El establecimiento de alianzas de cooperación en beneficio mutuo entre distintas partes interesadas del sector aéreo internacional es muy importante para hacer frente a los desafíos de la implementación de los programas y proyectos de asistencia, de creación de capacidad e instrucción para los combustibles de aviación sostenibles, para ello se promueve proactivamente esta alianza en función de ser un mecanismo de coordinación entre diversos sectores para un desarrollo sostenido hacia la descarbonización.

3.2 Se exhorta al Comité de Protección del Medio Ambiente y la Aviación de la OACI (CAEP) especialmente al Grupo de Trabajo de Combustibles (FTG), así como cualquier otra instancia pertinente de la OACI, al acompañamiento en la gestión ante diversos organismos que permitan la facilitación de recursos tecnológicos y económicos que hagan posible la transición energética como método para la consecución de los objetivos aspiracionales planteados en materia ambiental, del LTAG y del Marco Mundial OACI para SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación.

3.3 Los estados centroamericanos integrados en la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea, COCESNA; ponderan las materias primas existentes en la región, como un elemento diferenciador para focalizar desde diferentes mecanismos de Desarrollo internacional, la apuesta para potenciar los SAF-LCAF como una estrategia de sostenibilidad ambiental, económica y social.

4 Acciones sugeridas

4.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Tomar nota de la información presentada en esta nota de estudio;
- b) Invitar a otros Estados y organizaciones a unirse a esta iniciativa;

- c) Tomar nota de los esfuerzos que se están dando en el mundo y en la región para el escalamiento de soluciones energéticas para reducir las emisiones de la aviación;
- d) Invitar a los Estados a participar y generar las actividades necesarias con las partes interesadas para volar hacia un mundo de aviación mejor.

- e) ponderar en la necesidad de cooperación, el apoyo mutuo y ejecución interna entre Estados para el cumplimiento de los objetivos aspiracionales ambientales y cambiar el curso de las emisiones del sector; y
- f) solicitar la oportuna intervención de la OACI/CAEP para mecanismos de coordinación de la cooperación, bilateral, multilateral y sur-sur, en recursos técnicos y financieros para la ejecución de estas iniciativas.