



COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL

LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/37-NI/01
23/06/16

**TRIGÉSIMO SÉPTIMA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS
POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/37)**

(Lima, Perú, 7 y 8 de julio 2016)

**Cuestión 4 del
Orden del día:**

Medio Ambiente

**Cuestión 4.3 del
Orden del día:**

**Propuesta de Seminario sobre la Importancia y Desafíos de los
Biocombustibles en el Sector de la Aviación Civil Internacional, estudios de
Caso en Latinoamérica.**

(Nota informativa presentada por el Estado de Guatemala – Punto Focal “Medio Ambiente”)

Antecedentes

1. En el 37° período de sesiones de la Asamblea de la OACI, se adoptó la Resolución A37-19 en la cual se solicita a los Estados miembros a “preparar medidas en materia de políticas para acelerar el desarrollo, introducción y uso de combustibles alternativos sostenibles para la aviación” (Resolución A37-19 párrafo 23 inciso g), como parte del conjunto de medidas para limitar las emisiones de carbono de la aviación internacional.
2. En la Resolución A37-19 se pide además a sus Estados miembros que “trabajen en forma conjunta por conducto de la OACI y otras organizaciones internacionales pertinentes para intercambiar información y mejores prácticas” y que “consideren medidas para apoyar la investigación y desarrollo de combustibles alternativos sostenibles para la aviación, inversiones en nuevos cultivos de materias primas e instalaciones de producción, así como incentivos para estimular la comercialización y el uso de dichos combustibles, a fin de acelerar la reducción de las emisiones de CO₂ de la aviación” (párrafo 23 inciso h, i).
3. Adicionalmente en esa misma resolución se pide al Consejo que “aliente a los Estados miembros e invite a la industria a que participen activamente en el trabajo futuro sobre combustibles alternativos sostenibles para la aviación”.(Resolución A37-19 párrafo 24 inciso g)
4. En la Resolución A38-18 de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) – “Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio Climático” párrafo 32 inciso h) pide a los Estados “aplicar un enfoque coordinado en sus administraciones nacionales con miras a la preparación de medidas en materia

de políticas para acelerar el desarrollo, introducción y uso apropiados de combustibles alternativos sostenibles para la aviación, de acuerdo con sus circunstancias nacionales”.

5. Asimismo se indica en el inciso k) “tomar medidas para garantizar la sostenibilidad de los combustibles alternativos para la aviación, partiendo de los enfoques existentes o de su combinación, y velar, a escala nacional, por la sostenibilidad de su producción”.

6. En el inciso l) de esa misma declaración, “trabajar juntos por conducto de la OACI y otros organismos internacionales pertinentes en pos del intercambio de información y de las mejores prácticas, incluso en relación con la sostenibilidad de los combustibles alternativos para la aviación”

7. Se pide al Consejo en la Resolución A38-18 párrafo 33, en sus incisos k) y l), respectivamente, a que “mantenga el marco mundial para los combustibles alternativos de la aviación (GFFAF) de la OACI” y “recopile información sobre los avances logrados en materia de combustibles alternativos para la aviación, incluso mediante los planes de acción elaborados voluntariamente por los Estados, a fin de ofrecer una visión global de su futuro uso en reactores y dar cuenta de los cambios experimentados en las emisiones de GEI durante el ciclo de vida, con miras a evaluar los progresos conducentes a la consecución de las metas globales a las que se aspira”.

8. Asimismo se pide al Consejo en el inciso m) que “trabaje con las instituciones financieras para facilitar el acceso a la financiación para proyectos de desarrollo de infraestructura dedicados a combustibles alternativos sostenibles de la aviación e incentivos para superar los obstáculos iniciales del mercado” (Resolución A38-18 párrafo 33).

9. Es importante resaltar que en Mayo de 2014 se realizó el Seminario/Taller Gestión del Medio Ambiente de la CLAC en la Ciudad de Guatemala, Guatemala contando con la participación de expositores de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), Airport Council International – Latin American and the Caribbean (ACI/LAC), y la Federal Aviation Administration (FAA), la Asociación del Transporte Aéreo (IATA), la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA), representantes del Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba, de la Universidad Nacional de la Plata de Argentina, del representante del Grupo Aeroportuario del Pacífico y la representante de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte de México.

10. En este seminario, fue posible abordar este tema, desde diferentes perspectivas, visualizando los desafíos que se tendrán para el uso y el desarrollo de estos. A su vez fue importante conocer diversas iniciativas y niveles de avance que se tienen en algunos Estados en el desarrollo y uso de los biocombustibles para la aviación.

Análisis

11. La OACI desde sus resoluciones busca incentivar a los Estados y la industria en la investigación, desarrollo y promoción de los biocombustibles. Así se logra identificar en el uso de estos, como una de las estrategias para alcanzar las metas aspiracionales de la OACI en la reducción de emisiones de CO₂.

12. Los biocombustibles en la aviación ha sido un tema de análisis mundial por lo que muchos organismos, Estados e industria han formado organismos para la investigación, el desarrollo y comercialización de los mismos, tal es el caso de Continuous Lower Energy, Emissions and Noise - CLEEN- el cual está formado por la FAA y la industria; Aviation Sustainability Center -ASCENT- los cuales son una agrupación de universidades de los Estados Unidos y la FAA; Iniciativa de combustibles Alternativos en la Aviación Comercial -CAAFI- formada por ACI, Aerolíneas por América, la Asociación de la Industria Aeroespacial y la FAA; Sustainable Aviation Fuel User Group -SAFUG-; AIREG en Alemania; AISAF en Australia; SAAB en Brasil; ITAKA en Europa; Bioqueroseno en España; MASDAR en los Emiratos Árabes Unidos; etc.

13. Como se describió en el párrafo anterior todas las organizaciones internacionales que se encuentran esforzándose en la investigación y desarrollo de los biocombustibles para la aviación son cada vez más, a su vez el tema toma mayor importancia por el progreso alcanzado en demostrar la viabilidad tecnológica y sostenible de los biocombustibles.

13. Dentro de los beneficios del combustible alternativo se puede mencionar que promueven la independencia del combustible de origen fósil, la reducción en el consumo de combustible al tener mayor contenido energético y a lo largo de su ciclo de vida se estimula una reducción del 80% de GEI.

14. El mercado de combustible para la aviación representa 1.5 billones de barriles al año, por lo que existe una demanda amplia para su utilización; en relación a los biocombustibles al año 2014, se estima que 19 líneas aéreas han realizado más de 1500 vuelos a nivel internacional con combustibles alternativos.

Conclusión

15. Reconociendo la necesidad de que los biocombustibles se desarrollen e implanten de una manera económicamente viable y aceptable desde una perspectiva social y ambiental en Latinoamérica, es necesario que desde la CLAC, como organismo e integración regional, puedan seguirse promoviendo seminarios de formación y actualización en la materia.

16. Por ello, la importancia de realizar un seminario latinoamericano de biocombustibles en el cual los Estados, la industria y las organizaciones internacionales muestren los avances que han tenido en la investigación, desarrollo, aplicación y visión de estos combustibles alternativos enfocados a la sostenibilidad del transporte aéreo en Latinoamérica.

Medidas Propuestas

17. Se invita al Grupo de Expertos a:

- a) Tomar nota de la información presentada e intercambiar criterios; y,
- b) Solicitar que se incluya en la programación del año 2017, que deberá aprobar el Comité Ejecutivo, en su próxima reunión. (Se adjunta propuesta de programa).

SEMINARIO “GESTIÓN DE LOS BIOCOMBUSTIBLES EN LA AVIACIÓN CIVIL, OPORTUNIDADES Y DESAFIOS”

PROGRAMA TENTATIVO

Hora	Asunto	Expositor
DIA 1		
08:30-09:00	Registro de participantes	
09:00-09:30	Inauguración del seminario	Estado anfitrión/CLAC
09:30-10:30	Gestión de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)	OACI
10:30-11:00	Pausa para café	
11:00-12:00	Gestión de la Comisión Latinoamericana de aviación civil (CLAC) y su Macrotarea ambiental	CLAC
12:00-13:00	Almuerzo	
13:00-15:00	Antecedentes de los biocombustibles en la aviación civil	Expositor
15:00-15:30	Pausa para café y Fotografía grupal	
15:30-17:00	Avances obtenidos de la Industria productora de biocombustibles	Expositor
DIA 2		
08:30-10:30	Punto de vista y los avances en el uso de biocombustibles en las Aerolíneas latinoamericanas	Expositor
10:30-11:00	Pausa para café	
11:00-13:00	Avances y casos exitosos obtenidos Estado miembro 1	Expositor
13:00-14:00	Almuerzo	
14:00-16:00	Avances y casos exitosos obtenidos Estado miembro 2	Expositor
DIA 3		
8:30-10:30	Avances y casos exitosos obtenidos por la Administración Federal de aviación civil de los Estados Unidos (FAA)	Expositor
10:30-11:00	Pausa para café	
11:00-12:00	Conclusiones	
12:00-12:30	Cierre de la Actividad	