

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/39-NE/14
15/08/17

**TRIGÉSIMO NOVENA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS
POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/39)**

(San Salvador, El Salvador, 15 al 17 de agosto de 2017)

**Cuestión 4 del
Orden del día:**

Medio Ambiente

**Cuestión 4.2 del
Orden del día:**

**Propuesta de la visión latinoamericana sobre los combustibles
alternativos sostenibles por la aviación**

(Nota de estudio presentada por Guatemala)

Antecedentes

1. Como se recordará en el marco de la Trigésimo Octava Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/38) de manera conjunta los Estados de Guatemala y Brasil, presentaron la nota de estudio CLAC/GE/38-NE/13, relacionada con la necesidad de presentar diferentes notas de estudio en la Segunda Conferencia sobre la aviación y los combustibles alternativos (CAAF2), que se desarrollará en la Ciudad de México entre el 11 y 13 de octubre del presente año.
2. En esa misma reunión se acordó que se reuniera el Grupo *Ad Hoc* sobre Medio Ambiente el día 17 de julio, previo al Primer Simposio Iberoamericano sobre Medio Ambiente, Aviación Civil y Cambio Climático realizado en la Ciudad de Guatemala; con el objetivo de discutir sobre las posibles notas de estudio que como región latinoamericana se puedan presentar en la Conferencia mencionada con anterioridad.
3. En ese sentido, el Grupo *Ad Hoc* se reunió en la Ciudad de Guatemala el día 17 de julio. Lamentablemente la región estuvo representada únicamente por los Estados de Guatemala y Brasil; sin embargo la misma contó con la participación de representantes de los Estados Unidos, España, IATA y ALTA.

Análisis

4. El Estado de Guatemala presentó la nota de estudio CLAC/GrupoAdHoc/NE/01, en la cual se visualizaron los cuatro puntos específicos en los que se desarrollará la CAAF2, los cuales son:

- Avances en materia de investigación y certificación de combustibles de aviación alternativos
- Programas de financiamiento y asistencia para combustibles de aviación alternativos
- Retos y formulación de políticas
- Definición de la visión de la OACI sobre los combustibles de aviación alternativos y los objetivos futuros.

5. Cada uno de los ítems mencionados con anterioridad fueron ampliamente discutidos a través de un intercambio de experiencias e ideas para incluir en las propuestas de notas de estudio.

6. Asimismo en la nota de estudio el Estado de Guatemala, propuso que se elaboraran las siguientes notas de estudio:

- Avances de la región latinoamericana en la investigación, desarrollo y certificación de combustibles alternativos para la aviación – cuestión 1 del orden del día.
- Necesidades de financiamiento en la región latinoamericana para el desarrollo e iniciativas relacionadas con los combustibles alternativos – cuestión 2 del orden del día.
- Visión latinoamericana sobre los combustibles alternativos para la aviación – cuestión 4 del orden del día.

7. En ese sentido el representante de la FAA indicó que de manera similar se encuentran elaborando notas de estudio relacionadas con las medidas que los Estados Unidos de América está tomando para enfrentar los desafíos en esta temática, las necesidades de financiamiento y el rol que la OACI debe tener en la promoción e impulso de iniciativas sobre los combustibles alternativos para la aviación.

8. Como resultado de la Reunión del Grupo Ad Hoc, se acordó circular una encuesta a los Estados (**Adjunto 1**), en la cual se les solicitará enviar información relacionada con los programas y proyectos sobre combustibles alternativos para la aviación, de manera que el Punto Focal en el GEPEJTA/39, presentará la Guía de Orientación de la CLAC para la CAAF2 en la cual se incluirían las propuestas de notas de estudio.

9. A la fecha de presentación de la presente nota de estudio, se recibió información de tres Estados (Argentina, El Salvador y México), los cuales enviaron información relativa a las diferentes iniciativas que impulsan en esta temática.

10. Es importante también mencionar que en el Primer Simposio Iberoamericano sobre Medio Ambiente, Aviación Civil y Cambio Climático se contó con la participación de expertos en biocombustibles, los cuales trasladaron sus conocimientos a los participantes sobre esta temática; resaltando el valor de las iniciativas que principalmente en México y Brasil se han desarrollado para el desarrollo y despliegue de los combustibles alternativos.

11. Es necesario poner en conocimiento al Grupo de Expertos, que la OACI mediante la nota de estudio CAAF/2-WP/1¹, amplió los puntos que se discutirán en cada una de las cuestiones del orden del día, para lo cual se preparó la siguiente tabla:

¹ <https://www.icao.int/Meetings/CAAF2/Documents/Annotated%20Agenda.ES.pdf>

CUESTIÓN	ASUNTOS A TRATAR	DESCRIPCIÓN
CUESTIÓN 1 DEL ORDEN DEL DÍA: AVANCES EN MATERIA DE INVESTIGACIÓN Y CERTIFICACIÓN DE COMBUSTIBLES DE AVIACIÓN ALTERNATIVOS	Antecedentes	Se informará a la Conferencia sobre los tipos de combustible sostenible para la aviación que ya tienen certificación y los que se usan en diferentes aeropuertos del mundo, así como los proyectos de introducción previstos para el futuro cercano.
	Estado de las investigaciones	Se describirá el estado de las investigaciones en nuevos tipos de combustible de aviación sostenible, incluyendo los nuevos sistemas de producción de combustibles alternativos y nuevas materias primas que están en evaluación para pasar a fase de producción. Se informará asimismo a la Conferencia sobre los posibles beneficios en calidad del aire que pueden ofrecer los combustibles de aviación sostenibles (por ej., menores emisiones de materia particulada) e investigaciones recientes del efecto de los combustibles de aviación alternativos en la formación de estela turbulenta.
	Certificación	Se informará a la Conferencia sobre los mecanismos de certificación técnica que se utilizan para garantizar que los combustibles de aviación alternativos reúnan las características necesarias para su uso en las aeronaves existentes, y sobre los mecanismos para certificar la sostenibilidad de este tipo de combustible.
	Colaboración entre Estados	La Conferencia considerará posibles formas de colaboración entre Estados para fomentar el intercambio de tecnología y materias primas. En este sentido, se analizarán modalidades para fomentar las colaboraciones en la investigación de nuevos sistemas de producción y certificación con el propósito de propiciar un mayor desarrollo e introducción al mercado de combustibles de aviación sostenibles
<p><i>Se invitará a la Conferencia, entre otras cosas, a:</i> Alentar la investigación en nuevos sistemas de producción de combustibles de aviación sostenibles. Alentar a los Estados a actuar para incrementar el volumen de materia prima disponible para la producción sostenible de combustibles de aviación. Favorecer la certificación de futuros sistemas de producción. Dar apoyo para proyectos de inminente introducción al mercado. Fomentar las iniciativas de colaboración entre Estados. Alentar la definición de modelos comerciales y políticas que pudieran usarse para promover la inversión en combustibles de aviación sostenibles.</p>		
CUESTIÓN 2 DEL ORDEN DEL DÍA: PROGRAMAS DE FINANCIAMIENTO Y ASISTENCIA PARA COMBUSTIBLES DE AVIACIÓN ALTERNATIVOS	Antecedentes	Se informará a la Conferencia sobre las iniciativas en curso y los programas en ejecución, así como las barreras que obstaculizan la introducción al mercado de combustibles de aviación sostenibles.
	Programas de asistencia	Se informará a la Conferencia sobre el estado y los resultados de los programas de asistencia de la OACI y los estudios de factibilidad sufragados por la UE y el PNUD. La Conferencia analizará los medios –asociaciones público-privadas, etc. – para fomentar la creación de capacidad que permita dinamizar el desarrollo e introducción comercial de combustibles de aviación sostenibles.
	Mercado de emisiones	Se informará a la Conferencia sobre la posible generación de créditos de emisión por inversiones en proyectos vinculados con el desarrollo e introducción de combustibles alternativos, incluyendo los combustibles de aviación sostenibles.
	Intensificación	La Conferencia analizará posibles medidas para fomentar la intensificación de la producción y uso de combustibles de aviación sostenibles, por ej., a través de asociaciones público-privadas.
<p><i>Se invitará a la Conferencia, entre otras cosas, a:</i> Alentar la búsqueda de nuevas fuentes de financiamiento y de modelos comerciales y políticas para el desarrollo, introducción comercial e intensificación de la producción y uso de combustibles de aviación sostenibles. Fomentar el establecimiento de asociaciones, incluidas las asociaciones público-privadas, y el apoyo económico para crear capacidad e impulsar el uso de combustibles de aviación sostenibles. Promover un enfoque holístico que comprenda la movilización de múltiples instancias dentro de los Estados y entre distintos Estados para formular y llevar a la práctica iniciativas de desarrollo de combustibles de aviación sostenibles</p>		

CUESTIÓN 3 DEL ORDEN DEL DÍA: RETOS Y FORMULACIÓN DE POLÍTICAS	Combustibles alternativos en el CORSIA	Se informará a la Conferencia sobre la forma en que se contabilizarán los beneficios por reducción de emisiones de CO2 derivadas del uso de combustibles sostenibles en la aviación que servirán para reducir los requisitos de compensación en virtud del Plan OACI de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA), así como los correspondientes criterios de sostenibilidad. Se informará a la Conferencia del trabajo que lleva adelante en este aspecto el Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) de la OACI, incluido el trabajo relacionado con los valores de emisiones en el ciclo completo de vida de los combustibles de aviación sostenibles y los criterios de sostenibilidad.
	Combustibles alternativos y aspiraciones	La Conferencia analizará el papel de los combustibles de aviación sostenibles en el contexto de las aspiraciones mundiales de la OACI y los objetivos de desarrollo sostenible (ODS) de la ONU, destacando la contribución de todos los elementos del conjunto de medidas elaboradas por la OACI para reducir las emisiones de CO2 de la aviación civil internacional y la capacidad de los combustibles de aviación sostenibles de ayudar a que se alcancen estos objetivos.
	Políticas de combustibles alternativos	: Se informará a la Conferencia sobre las políticas de combustibles alternativos actualmente en vigor, no sólo en la aviación sino también en otros sectores del transporte. Además, la Conferencia analizará el uso de políticas como medio para establecer condiciones de igualdad entre la aviación y los demás sectores del transporte para el uso de este tipo de combustibles, con prioridad para el sector de la aviación.
<p><i>Se invitará a la Conferencia, entre otras cosas, a:</i> Acordar recomendaciones respecto a las mejores prácticas para el desarrollo e introducción de combustibles de aviación sostenibles, buscando priorizar su uso en el sector de la aviación o como mínimo garantizar la igualdad de condiciones entre la aviación y otros sectores del transporte. Acordar además recomendaciones sobre el papel de los combustibles de aviación sostenibles en el contexto de las aspiraciones mundiales de la OACI para la aviación internacional.</p>		
CUESTIÓN 4 DEL ORDEN DEL DÍA: DEFINICIÓN DE LA VISIÓN DE LA OACI SOBRE LOS COMBUSTIBLES DE AVIACIÓN ALTERNATIVOS Y LOS OBJETIVOS FUTUROS		Sin dejar de reconocer los avances que ya se han hecho para avanzar en el desarrollo e introducción de combustibles de aviación sostenibles y el estado actual de la aviación en este sentido, y teniendo en cuenta los resultados de la labor de la Organización al respecto y las deliberaciones mantenidas al tratar las cuestiones anteriores del orden del día, la Conferencia considerará la Visión de la OACI sobre la aviación y los combustibles alternativos. Se pretende que esta Visión constituya un marco mundial para la acción de los Estados miembros de la OACI y la industria de la aviación respecto al futuro de los combustibles de aviación sostenibles.
<p><i>Se invitará a la Conferencia, entre otras cosas, a:</i> Acordar una Visión de la OACI sobre combustibles alternativos que aliente a los Estados a actuar a escala nacional e internacional para fomentar la formación de asociaciones, crear capacidad y seguir impulsando el desarrollo e introducción de combustibles de aviación sostenibles. Acordar las acciones futuras que se necesitan de parte de la OACI y sus Estados miembros para fomentar la introducción de combustibles de aviación sostenibles.</p>		

12. Con la información enviada y la obtenida en el Simposio se elaboró únicamente una propuesta de nota de estudio (**Adjunto 2**) para la consideración y aprobación del GEPEJTA.

Conclusión

13. La Segunda Conferencia de la OACI sobre la Aviación y los Combustibles Alternativos, permitirá a los Estados presentar los avances que han tenido en el impulso de diferentes programas y proyectos relacionados con los biocombustibles. Asimismo que se visualicen las necesidades de financiamiento y asistencia para continuar con la investigación y desarrollo de nuevos sistemas de producción de combustibles.

Medida Propuesta al GEPEJTA

14. Se invita al Grupo de Expertos a tomar nota de la presente información e intercambiar sus criterios en lo relacionado con el adjunto 2.

WEB SITE: *clacsec.lima.icao.int*
E-mail: *clacsec@icao.int*

TELEFONO: (51-1) 422-6905, 422-9367
FAX: (51-1) 422-8236

**COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL**



**LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION**

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

**SECRETARÍA
APARTADO POSTAL 27032
LIMA, PERÚ**

URGENTE

CLAC 1.10/180

17 de julio de 2017

Para: Autoridades de Aviación Civil y/o Transporte Aéreo de los Estados miembros CLAC

Asunto: **Encuesta-Grupo *ad hoc* de Medio Ambiente - elaboración de Notas de Estudio para la participación CLAC en la Segunda Conferencia de la OACI sobre Combustibles Alternativos para la Aviación (CAAF2)**
(Ciudad de México, México, 11-13 octubre 2017)

Distinguido Señor:

Pongo en sus conocimiento que el Grupo *ad hoc* de Medio Ambiente, en la reunión mantenida el día de hoy en la Ciudad de Guatemala, al considerar al Cuestión 1 del Orden del Día, acordó solicitar a los Estados la información que se detalla a continuación, para que el Ponente del Grupo (Guatemala) pueda preparar los Proyectos de Notas de Estudio que presentaría la CLAC en la Conferencia convocada por la OACI:

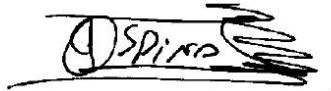
Preguntas:

1. ¿Ha desarrollado su Estado iniciativa(s) sobre combustibles alternativos?
2. De ser afirmativa la respuesta anterior, ¿Ha tenido acceso a algún tipo de financiamiento?
3. ¿Dispone su Estado de política y/o regulación sobre combustibles alternativos?
4. ¿Debería la OACI encargarse de elaborar guías de orientación para fomentar el uso de combustibles alternativos y qué parámetros debería tener en cuenta?
5. ¿Qué criterios de sostenibilidad deberían aplicarse en el desarrollo de combustibles alternativos?

ADJUNTO 1

Se espera disponer de las respuestas correspondientes a más tardar el día **4 de agosto**, de tal forma que el Ponente pueda elaborar los mencionados Proyectos y presentarlos a consideración del GEPEJTA/39 que se llevará a efecto en la ciudad de San Salvador, El Salvador, los días 17 y 18 de agosto del presente año.

Agradeciendo de antemano por su valiosa colaboración, aprovecho la oportunidad para expresar el sentimiento de mi mayor consideración y estima.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'OSPINA YÉPEZ', with a horizontal line underneath.

Marco Ospina Yépez
Secretario de la CLAC



Organización de Aviación Civil
Internacional

CAAF/2-WP/xxxx
../17

NOTA DE ESTUDIO

CONFERENCIA SOBRE LA AVIACIÓN Y LOS COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS

Ciudad de México, México, 11-13 de octubre de 2017

Cuestión 1: Avances en materia de investigación y certificación de combustibles de aviación alternativos

Cuestión 2: Programas de financiamiento y asistencia para combustibles de aviación alternativos

Cuestión 3: Retos y formulación de políticas

Cuestión 4: Definición de la visión de la OACI sobre los combustibles alternativos y los objetivos futuros

AVANCES DE LA REGIÓN LATINOAMERICANA EN EL DESARROLLO Y DESPLIEGUE DE LOS COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS PARA LA AVIACIÓN

(Presentado por xxxx en representación de los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil – CLAC²)

RESUMEN

La región latinoamericana ha desarrollado casos exitosos sobre combustibles alternativos para la aviación; dicho éxito ha sido en gran parte a la coordinación interinstitucional e intersectorial.

En función de lo anterior se resalta la importancia de forjar alianzas de cooperación entre Estados, organismos internacionales y otros actores interesados para el desarrollo de los combustibles alternativos. Ponderando también en su justa dimensión la necesidad de un programa de difusión de las fuentes de financiamiento y la importancia de establecer líneas estratégicas para el desarrollo de incentivos y fomentar la transferencia de tecnología.

La medida propuesta a la Conferencia figura en el párrafo 4.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La región latinoamericana ha realizado esfuerzos significativos en el desarrollo y despliegue de combustibles alternativos para la aviación, realizando diversas investigaciones, pruebas pilotos, iniciativas conjuntas entre Autoridades de Aviación Civil y Operadores Aéreos, entre otras. Asimismo a lo interno del trabajo realizado en el marco de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) se ha incluido esta temática.

1.2 Específicamente en la Resolución A21-07: *Directrices de Orientación sobre medio ambiente y aviación civil en Latinoamérica*, en las estrategias de reducción, se incluyó la temática

sobre combustibles alternativos para la aviación como una herramienta importante para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en la aviación civil recomendando lo siguiente:

- Impulsar programas de investigación, innovación y avance tecnológico para el desarrollo de combustibles alternativos en la aviación civil, bajo enfoque sostenible, tomando en cuenta los factores sociales, económicos y ambientales.
- Promover iniciativas para el uso de biocombustibles en la aviación.
- Trabajar coordinadamente en promover que el desarrollo de combustibles alternativos, no se conviertan en una carga económica impositiva para el transporte aéreo.

1.3 Es importante resaltar el trabajo que los Estados latinoamericanos han desarrollado para promover los combustibles alternativos para la aviación entre los cuales se encuentran la firma de convenios interinstitucionales e intersectoriales, así como la investigación y desarrollo en instituciones académicas.

1.4 Un ejemplo exitoso de asociación interinstitucional e intersectorial es el Convenio Marco de Cooperación Técnica para el Desarrollo de Biocombustible Aeronáutico promovido en el Estado de Argentina, el cual unieron esfuerzos la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial (SSTA), la Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación (SAyDS), el Instituto Nacional de Tecnología Industrial (INTI), el Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria (INTA), Aerolíneas Argentinas, S.A. (ARSA), Austral Líneas Aéreas Cielos del Sur, S.A. (AUSA), YPF, S.A. y la Cámara Argentina de Biocombustible (CARBIO).

1.5 La intención de dicho convenio fue conformar un grupo de trabajo técnico que posibilite el análisis, desarrollo y conclusiones de un proyecto de biocombustible aeronáutico a nivel nacional que tendrá como premisa la viabilidad económica, refinación y producción sustentable de las materias primas a ser utilizadas. En el mismo se resaltaba la necesidad de tomar en cuenta aspectos fiscales, la viabilidad de una producción a escala, promoción de un programa y esquema de incentivos para pequeños y medianos productores y la importancia de la identificación de mecanismos de financiamiento.

1.6 Asimismo, debe ponderarse en su justa dimensión los importantes resultados que el Estado de México. Desde el año 2008 la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación (SAGARPA), ha fomentado la investigación en materia de cultivos agrícolas con potencial para la producción de bioenergético y ha instrumentado esquemas de apoyo a los productores agrícolas que les permita abastecer a la naciente industria de los combustibles, mediante el apoyo de paquetes tecnológicos para la producción de insumos para bioenergéticos.

1.7 Además, el Estado Mexicano durante el 2010 y 2011 realizó ejercicios de diagnósticos y mapeos de rutas para los combustibles alternativos para la aviación, además de diversos vuelos con diferentes operadores de vuelos comerciales. Asimismo en el año 2015 comenzó a operar el “Clúster de Bioturbosina”, el cual es un programa de investigación y desarrollo de 4 años liderado por el Instituto Potosino de Investigación Científica y Tecnológica (IPICYT) y apoyado por la Secretaría de Energía (SENER) y el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT).

1.8 Dicho clúster tiene como objetivo contribuir al establecimiento de la industria en México, mediante la construcción de 2 plantas de demostración de producción de bioturbosina a partir de aceites y alcoholes, respectivamente; además de la investigación de diversas fuentes de biomasa, la creación de capacidades para asegurar la sustentabilidad a lo largo de la cadena de suministro y la interacción con diversos grupos de interés como aerolíneas, fabricantes de aeronaves, Secretarías, la Autoridad Aeronáutica y organismos internacionales.

1.9 En relación al financiamiento de iniciativas Argentina ha utilizado recursos propios del Estado Nacional y México ha utilizado fondos provenientes del presupuesto de egresos de la Federación (PEF) y el Fondo de Sustentabilidad Energética de SENER y CONACYT.

1.10 Es importante hacer referencia que la mayoría de los Estados latinoamericanos no existe una política o marco estratégico específicamente en el sector aeronáutico para la promoción de biocombustibles para la aviación, sin embargo las iniciativas que se han desarrollado se enmarcan en las disposiciones normativas para el desarrollo de bionergéticos como es el caso del Estado Mexicano que ha impulsado iniciativas en el marco de la implementación de la Ley de Promoción y Desarrollo de los Bioenergéticos.

2. ANÁLISIS

2.1 Tomando en cuenta los ejemplos exitosos de iniciativas latinoamericanas, se visualiza la necesidad de un trabajo interinstitucional e intersectorial de manera que cada institución pueda aportar de acuerdo a sus conocimientos y competencias para el desarrollo de iniciativas en materia de combustibles alternativos para la aviación; por lo que la OACI debe fomentar el establecimiento de alianzas y cooperación tanto a lo interno de los países como con otros países de manera que puedan trabajar de forma coordinada en los diversos aspectos de la producción y comercialización de biocombustibles, por ejemplo en la coordinación de pruebas para los procesos de certificación.

2.2 Asimismo, estas alianzas pueden servir de apoyo a otros Estados para comenzar a trabajar en iniciativas relacionadas con los combustibles alternativos para la aviación; para el caso de Latinoamérica Argentina, Brasil y México tienen un camino recorrido en esta temática por lo que pueden apoyar con sus lecciones aprendidas y promover la cooperación sur – sur al desarrollo de sus propias iniciativas.

2.3 La importancia de establecer alianzas y fomentar la cooperación en esta temática fue resaltada por los panelistas que participaron en el Primer Simposio Iberoamericano sobre Medio Ambiente, Aviación Civil y Cambio Climático, realizado en la ciudad de Guatemala entre el 18 y el 21 de julio de 2017.

2.4 Como se observó en la parte introductoria el financiamiento de las iniciativas en su mayoría han sido por parte de los recursos propios del Estado, sin embargo es necesario que la OACI de manera coordinada con organismos de cooperación puedan difundir aquellos programas que tomen en consideración el financiamiento de diversas iniciativas en el marco de la investigación, desarrollo y despliegue de los combustibles alternativos.

2.5 Es importante visualizar que en la región no existen políticas específicas en materia de combustibles alternativos para la aviación, por lo que la OACI podría promover el desarrollo de políticas específicas en esta materia las cuales deben incluir líneas estratégicas para el establecimiento de incentivos, homologación de criterios de sostenibilidad, desarrollo de tecnología, financiamiento, entre otras.

3. CONCLUSIONES

3.1 La región latinoamericana ratifica su apoyo a la Organización de Aviación Civil Internacional como el foro apropiado para la discusión de importantes temas como el impulso de iniciativas de los combustibles alternativos para la aviación; sin embargo se resalta la importancia que a través del consenso, este organismo internacional pueda desarrollar líneas estratégicas para el desarrollo de dichas iniciativas para tener una homologación de criterios en su investigación y despliegue.

4. MEDIDA PROPUESTA A LA CAAF2

4.1 Se invita a la CAAF2 a:

4.2 Incluir entre las conclusiones de esta Conferencia, la necesidad de una coordinación interinstitucional e intersectorial para la investigación y desarrollo de los combustibles alternativos para la aviación.

4.3 Promover un programa de apoyo entre estados en esta materia, para que los Estados puedan conocer casos exitosos y unir esfuerzos en desarrollar iniciativas de manera conjunta.

4.4 Desarrollar un programa de difusión de las diferentes fuentes de financiamiento que existen para iniciativas sobre combustibles alternativos para la aviación.

4.5 Establecer líneas estratégicas principalmente sobre incentivos, desarrollo y transferencia tecnología para los combustibles alternativos para la aviación.