



**Cuarta Reunión Conjunta GREPECAS–RASG-PA y
Vigésima segunda Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución del Caribe y
Sudamérica (GREPECAS/22)**

Fase Virtual (Asincrónica, en línea 16 de septiembre al 11 de octubre de 2024)

Fase Presencial (Lima, Perú, 20 al 22 de noviembre de 2024)

**Cuestión 5 del
Orden del Día:**

**Implantación de los Servicios de Navegación Aérea (ANS) CAR/SAM
5.3 Meteorología Aeronáutica (MET) y Protección del Medio Ambiente
(ENV)**

Estrategia de Medio Ambiente en las Regiones NAM/CAR/SAM

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO	
En esta nota de estudio se presenta la estrategia para la implantación de las iniciativas de protección del Medio Ambiente de la OACI, enfatizando la implementación de los Planes de acción de los Estados (SAP).	
Acción:	Las acciones sugeridas se presentan en la Sección 4.
<i>Objetivos Estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea• Protección del medio ambiente
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Informes de las sesiones 37, 38, 39 y 40 de la Asamblea de la OACI• Resolución A41 – 21 de la Asamblea de la OACI• Resolución A41- 22 de la Asamblea de la OACI• Informe de la Tercera Conferencia en Aviación y Combustible Alternativo (CAAF/3).

1. Introducción

1.1 La OACI ha establecido un conjunto de medidas para limitar o reducir las emisiones procedentes de la aviación civil internacional y promover una transición verde del Sector. Las medidas incluyen: 1) Tecnología y normas; 2) Combustibles de aviación sostenibles (SAF); 3) Mejoras operacionales; 4) Medidas basadas en el mercado (Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación Internacional – CORSIA).

1.2 En el 2010, la Resolución A37-19 estableció objetivos muy importantes para la protección del Medio Ambiente de la aviación civil internacional.

1.3 En la Asamblea 38, se solicitó a la Secretaría explorar medidas basadas en el mercado para apoyar la concreción de los objetivos de la OACI relacionadas a la protección del Medio Ambiente.

1.4 En la Asamblea 39 de la OACI se aprobó un esquema de compensación con medidas basadas en el mercado - Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA).

1.5 En la Asamblea 40 se instó a explorar medidas de largo término que apoyen la descarbonización de la aviación para un horizonte de 2050.

1.6 La Asamblea 41 aprobó la implantación del Objetivo Aspiracional a largo Plazo (LTAG) con el objetivo de descarbonizar la aviación civil internacional al 2050.

1.7 La Tercera Conferencia de Aviación Civil y Combustibles Alternativos (CAAF/3) aprobó el Marco Mundial OACI para Combustibles de aviación sostenibles (SAF), Combustibles de aviación con bajas emisiones de carbono (LCAF) y otras energías más limpias para la aviación y en junio de 2024 el Consejo de la OACI aprobó una hoja de ruta para la implementación de los resultados de la CAAF/3.

1.8 Información adicional sobre los antecedentes está disponible en el **Apéndice** a esta nota.

2. Discusión - Planes de acción de los Estados sobre actividades de reducción de emisiones de CO₂

2.1 Los planes de acción de los Estados para la reducción de emisiones de CO₂ son una herramienta de planificación y reporte sobre las actividades para tratar las emisiones de CO₂ provenientes de la aviación civil internacional. La cuantificación de la información contenida en un plan de acción permite a la OACI recopilar el avance mundial hacia el cumplimiento de las metas aspiracionales globales y a los Estados demostrar su aporte.

2.2 Un aspecto clave para desarrollar e implementar exitosamente un plan de acción es el grado y la naturaleza de la colaboración entre las diferentes partes interesadas dentro de un Estado. Estos incluyen, entre otros, a las autoridades de aviación y medio ambiente, líneas aéreas y aeropuertos, proveedores de servicios de navegación aérea, departamentos de estadística y proveedores de combustible. La recolección de información de estas partes interesadas y la consolidación de estos aportes en un plan de acción asegura que el desarrollo del plan se base en un proceso de cooperación y que las medidas contenidas en el mismo sean precisas, exhaustivas y factibles para ser implementadas.

2.3 Si bien los planes de acción estatales siguen siendo una herramienta importante para comunicar las iniciativas nacionales de acción climática para la aviación internacional, también sirven como una herramienta clave para que la OACI evalúe el progreso de los Estados miembros hacia el logro de sus objetivos colectivos a los que se aspira a nivel mundial.

2.4 El Doc 9988 de la OACI - “Orientación sobre la elaboración de planes de acción de los Estados para actividades de reducción de las emisiones de CO₂” – Tercera Edición, 2019, en su capítulo cuatro, contiene orientación sobre los ejemplos de medidas que se han de seleccionar para limitar o reducir las emisiones de CO₂ procedentes de la aviación internacional y sobre la manera de cuantificar los efectos que dichas medidas tendrán cuando se implanten.

2.5 De acuerdo con la Resolución A41-21 de la Asamblea, se invita a los Estados a desarrollar, actualizar y presentar sus SAPs voluntarios lo antes posible, preferiblemente antes de finales de junio de 2024. Se alienta a los Estados a que proporcionen información relacionada con innovaciones relevantes en tecnologías de aeronaves, mejoras operacionales y energías más limpias, y que describan las respectivas políticas, acciones y hojas de ruta, incluidas las proyecciones a largo plazo con la provisión de datos cuantificados, todo ello respaldado por la orientación y las herramientas de la OACI. Toda la información más reciente relacionada con los Planes de Acción Estatales y las actividades de creación de capacidad de la OACI se actualiza en el sitio web.

2.6 A mayo de 2024, 147 Estados que representan más del 98% del tráfico aéreo internacional mundial [en Toneladas-Kilómetro de Pago (RTK)] han presentado voluntariamente sus SAPs a la OACI. El trienio anterior 2020/2022 recibió el mayor número de SAPs actualizados de 56 Estados, lo que indica que los Estados están actualizando activamente sus planes y compartiendo información sobre sus acciones planificadas para reducir las emisiones de CO₂ de la aviación.

2.7 El primer paso para elaborar un plan de acción consiste en asegurar el compromiso de todas las partes interesadas que intervienen en asuntos de la aviación civil en el Estado. Los Estados, por ejemplo: los explotadores aéreos, las autoridades aeroportuarias y los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP), entre otros, son actores clave en la adopción de las medidas de mitigación que se incluyen en los planes de acción. Estas actividades requieren alta colaboración y cooperación para garantizar la confiabilidad de los datos.

2.8 En el caso de los ANSP es necesario tener en cuenta la adopción de la Metodología de mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) que facilita la ejecución de las mejoras en la gestión del tránsito aéreo. Esta metodología permite a los Estados perfeccionar sus capacidades de navegación aérea conforme a sus requisitos operacionales específicos, igualmente, permiten que la aviación alcance la armonización mundial, una mayor capacidad y mejore la eficiencia ambiental.

3. Conclusión

3.1 La OACI trabaja por la sostenibilidad de la aviación, desde una perspectiva ambiental, y convertir a la aviación en una actividad amigable con el medio ambiente.

3.2 Los planes de acción de los Estados sobre actividades para la reducción de emisiones de CO₂ son una herramienta de planificación y reporte sobre las actividades para tratar las emisiones de CO₂ provenientes de la aviación civil internacional.

3.3 Las mejoras operacionales, una de las medidas del conjunto de medidas de mitigación, contribuyen a que los Estados y las partes interesadas alcancen un crecimiento sostenido, una mayor eficiencia y una conducción ambiental responsable, y que a su vez refuercen la seguridad operacional.

3.4 Es necesario que GREPECAS establezca un enlace entre los objetivos de capacidad y eficiencia y la de protección del medio ambiente, mediante datos de ahorro de emisiones de CO₂ derivados de las mejoras operacionales implementadas.

3.5 La Reunión, luego de evaluar la información incluida en la presente nota, podría considerar aprobar la siguiente conclusión:

PROYECTO DE CONCLUSIÓN	
GREPECAS/22/XX	Estrategia de Medio Ambiente en las Regiones NAM/CAR/SAM
<p>Qué:</p> <p>Que,</p> <p>a) Los ANSPs apoyen a sus contrapartes encargados del Plan de Acción estatal para la reducción de emisiones de CO₂ en sus correspondientes Estados, a completar el desarrollo o actualización de este para enfatizar los beneficios derivados de las mejoras operacionales implementadas integrando datos cuantificados,</p> <p>b) GREPECAS establezca un enlace entre los objetivos de capacidad y eficiencia y la de protección del medio ambiente, mediante datos de ahorro de emisiones de CO₂ derivados de las mejoras operacionales implementadas a través de las Mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU).</p>	<p>Impacto esperado:</p> <p><input type="checkbox"/> Político / Global</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Inter-regional</p> <p><input type="checkbox"/> Económico</p> <p><input type="checkbox"/> Ambiental</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional</p>
<p>Por qué:</p> <p>De conformidad con las resoluciones de la Asamblea de la OACI los Estados acordaron apoyar la transición de la industria de la aviación hacia fuentes de energía más limpias y lograr el objetivo de emisiones netas de carbono cero para la meta aspiracional global 2050.</p>	
<p>Cuándo: GREPECAS 23</p>	<p>Estado: <input checked="" type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada</p>
<p>Quién: <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input checked="" type="checkbox"/> OACI <input type="checkbox"/> Otros:</p>	<p>Secretaría, Estados</p>

4. Acciones sugeridas

4.1 Se invita a la reunión a:

- a) tomar nota de la información brindada en la presente nota de estudio;
- b) apoyar la difusión de las iniciativas de protección del medio ambiente de la OACI;
- c) considerar la aprobación de la conclusión presentada en el numeral 3.5; y
- d) tomar otras acciones que se consideren convenientes.

Apéndice

1. En el 2010, la Asamblea 37, mediante la Resolución A37-19, numeral 4, aprobó que los Estados y organizaciones pertinentes trabajarán por intermedio de la OACI para lograr una mejora media anual mundial de 2% en el rendimiento de combustible a mediano plazo hasta 2020 y una tasa anual de mejoras en el rendimiento de combustible del 2% a largo plazo de 2021 hasta 2050, como meta a la que se aspira mundialmente, calculada basándose en el volumen de combustible consumido por tonelada-kilómetro de pago efectuad.
2. Mediante la misma resolución, en el numeral 10, se había invitado a aquellos Estados que opten por preparar sus planes de acción estatales (SAP) a que los presenten a la OACI a la mayor brevedad, y en lo posible para finales de junio de 2012, a fin de que la OACI pudiera compilar la información relativa al logro de las metas mundiales a las que se aspira. Esta solicitud ha sido reiterada a los Estados Miembros mediante las Resoluciones A38-18, A39-2, A40-18 y A41-21.
3. En la misma resolución A37-19, numeral 13, se pidió al Consejo que, con el apoyo de los Estados miembros, emprenda la labor de determinar un marco para las medidas basadas en criterios de mercado (MBM) para la aviación internacional.
4. La Secretaría emprendió estudios sobre la posible implantación de un sistema único de medidas basadas en el mercado, la cual fue presentada en la Asamblea 38, como reporte preliminar. Para la Asamblea 39, la Secretaría presentó un esquema de compensación para la aviación civil internacional con medidas basadas en el mercado, el cual fue aprobado por la Resolución A39-2 bajo el nombre "Esquema de Reducción y compensación de emisiones de carbono de la Aviación Internacional - CORSIA".
5. Mediante la Resolución A40-18, Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático, en la que se pedía al Consejo que estudiara la factibilidad de un objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG) para la aviación internacional y que presentara los avances al respecto en el 41º período de sesiones de la Asamblea de la OACI (véase 40-18, párrafo 9). El Comité de Protección de Medio Ambiente de la OACI realizó el estudio de factibilidad el cual fue presentado a 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) en julio del 2022, y fue presentado a la Asamblea 41.
6. La Asamblea 41 de la OACI, mediante la Resolución A41-21, aprobó el objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG) sin atribuir obligaciones o compromisos específicos en forma de objetivos de reducción de emisiones a cada Estado; en cambio, reconoce las circunstancias especiales de cada Estado y sus respectivas capacidades (por ejemplo, el nivel de desarrollo, la madurez de los mercados de la aviación, el crecimiento sostenible de su aviación internacional, la transición justa y las prioridades nacionales de desarrollo del transporte aéreo).
7. La Tercer Conferencia de Aviación y Combustibles Alternativos, aprobó Marco Mundial OACI para SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación y estableció como objetivo principal que la OACI y sus Estados miembros trabajan para concretar su visión y ambición mundial compartida de reducir las emisiones de CO₂ de la aviación internacional mediante el uso de SAF, LCAF y otras energías de aviación más limpias (en contraposición con no utilizar energías más limpias) en un rango de 5 % a 8 % para 2030.

8. La OACI ha establecido programas de asistencia técnica y creación de capacidades para la implantación de las iniciativas de protección del medio ambiente y apoyar a los Estados en la preparación para los mismos. Estos programas son denominados:
 - a) ACT-CORSIA;
 - b) ACT-SAF
9. La Reunión debe observar que las medidas incluidas en el conjunto de medidas de la OACI para limitar o reducir las emisiones procedentes de la aviación civil internacional, incluyen las mejoras operacionales, esta categoría refleja los cambios en los procedimientos de la Gestión del tránsito aéreo (ATM) y las mejoras de la infraestructura y las operaciones que reduzcan los tiempos de vuelo y optimicen el uso del espacio de aéreo, con la finalidad de disminuir el consumo de combustible y por ende reducir las emisiones de CO₂.
10. A nivel regional, la Secretaría apoya a los Estados en la preparación de sus planes de acción estatal (SAP) así como su actualización trienal, y la consideración de todas las medidas de mitigación posibles de ser implantadas, incluyendo las mejoras operacionales.
11. Con relación a los LTAG y el Marco Mundial OACI para SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación, la secretaría trabaja con los Estados para la instalación de Mesas Técnicas de discusión sobre SAF, a fin de encontrar puntos de convergencias, entre todas las partes involucradas, que permitan derribar las barreras que impiden el desarrollo de la industria del SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación.
12. También, la secretaría impulsa acuerdo estratégico con la industria y los Estados para promover estudios de factibilidad del SAF en los Estados de las Regiones NAM/CAR/SAM.