



NOTA DE ESTUDIO

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)

Montreal, 19 al 22 de julio de 2022

Cuestión 2: Medios para concretar un objetivo ambicioso a largo plazo para la aviación internacional

GENERACIÓN DE COMPETENCIAS Y HERRAMIENTAS PARA LA MATERIALIZACIÓN DE MEDIDAS OPERACIONALES LTAG

(Nota presentada por Chile)

RESUMEN

En esta nota se plantea la necesidad de que la OACI apoye a los Estados, para generar las competencias y herramientas con el fin de materializar las medidas operacionales propuestas en el Informe de Factibilidad de un Objetivo Ambicioso a largo plazo -LTAG-, de reducción de las emisiones de CO₂ de la aviación civil internacional (Report on The Feasibility of a Long- Term Aspirational Goal – LTAG- for International Civil Aviation CO₂ Emission Reductions), y a la vez lograr cuantificar la categorización de operaciones aéreas, con el firme propósito de reducir las emisiones de gases efecto invernadero.

La acción de la reunión se encuentra en el párrafo 3.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En el año 2019, con ocasión de su período de sesiones 40^o, la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) pidió al Consejo de la Organización estudiar la factibilidad de establecer un objetivo climático ambicioso a largo plazo para la aviación civil internacional (LTAG)².

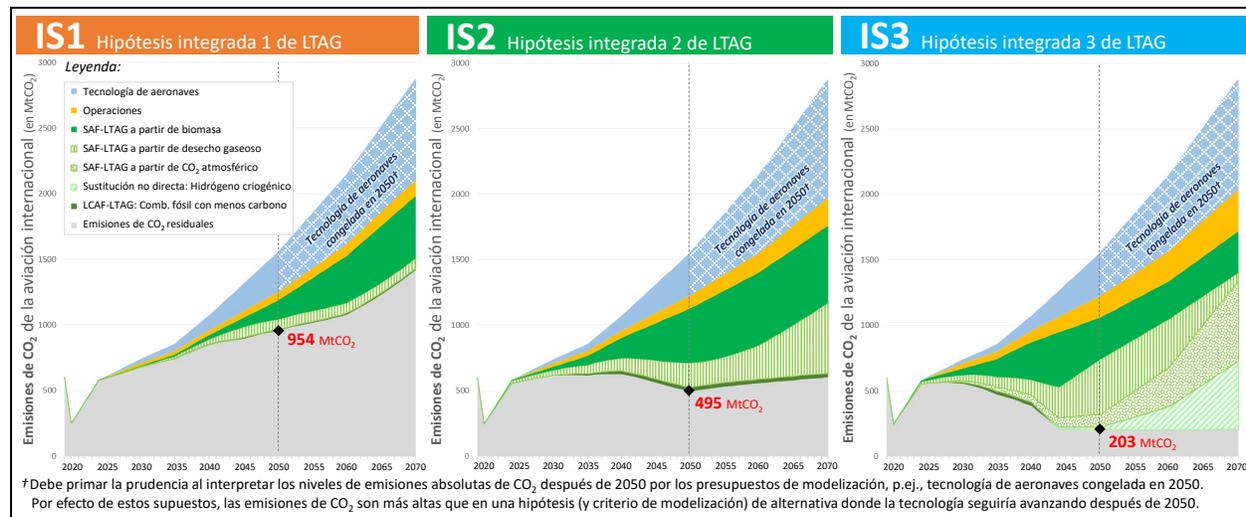
1.2 En tal sentido, en febrero de 2022, en la duodécima reunión del Comité sobre Protección del Medioambiente y la Aviación (CAEP/12) de la OACI, se aprobó el informe técnico sobre la factibilidad de un LTAG, en el que se destaca la posibilidad de alcanzar una reducción de emisiones de CO₂ mediante la aplicación de medidas operacionales (logrando reducir entre 4 y 11%) de acuerdo con las hipótesis plasmadas en el informe.

¹ La versión en español fue proporcionada por Chile.

² ICAO Assembly Resolution A40-18, paragraph 9, 2019, <https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/LTAG.aspx>

2. ANTECEDENTES

2.1 A partir de las hipótesis emanadas del Informe de Factibilidad de un Objetivo Ambicioso a Largo Plazo (LTAG) de Reducción de las Emisiones de CO₂ de la Aviación Civil Internacional, en la siguiente figura se detallada los tres posibles escenarios de emisión de CO₂:



Fuente: Informe de Factibilidad de un Objetivo Ambicioso a Largo Plazo (LTAG) de reducción de las Emisiones de CO₂ de La Aviación Civil Internacional

Figura 1. Emisiones de CO₂ de la aviación internacional correspondientes a las hipótesis integradas del LTAG

2.2 En ese contexto y en vista que la gestión de operaciones señalada en la figura 1, independiente de las otras variables, y atendiendo a otras consideraciones (tecnológicas y combustible verde – SAF), se destaca en especial la necesidad de obtener asistencia por parte de OACI, mediante talleres, capacitaciones y asesoría en el control y medición de las emisiones de CO₂ de la aviación internacional.

2.3 El Estado de Chile, conforme lo señalado precedentemente, plantea como prioritario la necesidad que dichas capacidades y conductas se deban lograr de manera previa, con el fin de materializar las medidas operacionales dispuestas en el Informe de Factibilidad de un Objetivo Ambicioso a Largo Plazo (LTAG) de Reducción de las Emisiones de CO₂ de la Aviación Civil Internacional, Apéndice M4 Sub Grupo Operaciones, específicamente para lograr la optimización del diseño del espacio aéreo, a partir de las medidas operacionales identificadas en el punto 2.5 del mencionado reporte³.

2.4 Aun cuando en la actualidad existen diferentes modelos para calcular las emisiones atmosféricas de la aviación civil, principalmente utilizados por países en vías de desarrollo que carecen de modelos propios para conocer su realidad local referidas a dichas emisiones, estos recurren a la metodología de OACI. Sin embargo, los datos para estimar el consumo de combustible de la aviación civil y peso de las aeronaves, para todas las fases de vuelo, son datos sensibles, restringidos y en algunas ocasiones, no se cuenta con aquellos, condición sine qua non para estimar los consumos y emisiones aplicables.

2.5 Para crear un modelo de cálculo de emisiones se requiere de datos y conocimientos para analizar la información, para lo cual se ha de tener en extrema consideración, las interacciones entre los diferentes gases emitidos a la atmósfera, de acuerdo con la altitud en que se generan, la performance de aeronaves, condiciones meteorológicas, orográficas y otras variables por mencionar algunas.

³ ICAO Report on The Feasibility of a Long- Term Aspirational Goal (LTAG) for International Civil Aviation CO₂ Emission Reductions, Appendix M4 Operations Sub Group Report, march 2022

2.6 Para hacer la debida gestión en la reducción de emisiones, es necesario contar con información a tiempo y medir la eficacia de las mejoras operacionales planteadas en el Apéndice M4 Sub Grupo Operaciones, con el fin de facilitar a los Estados el conocimiento para tomar las acciones necesarias que permitan estimar el real beneficio de las medidas adoptadas, y así según sea definido, contribuir al objetivo ambicioso a largo plazo para para la reducción de las emisiones de CO₂ de la aviación civil internacional.

2.7 La OACI, como un actor relevante en las medidas para la reducción de emisiones de los gases efecto invernadero de la aviación civil, apoya a los Estados en vías de desarrollo, con el fin de generar las capacidades, tanto tecnológicas como humanas, que permitan cuantificar las emisiones atmosféricas, con la finalidad de determinar las medidas operacionales propuestas (categorizadas). Lo anterior generaría mayores beneficios en cuanto a la reducción de dichas emisiones.

3. **MEDIDAS PROPUESTAS A LA REUNIÓN**

3.1 Se invita a la reunión a:

- a) que examine esta Nota de Estudio y la propuesta presentada;
- b) considere el planteo de desarrollo de elementos tecnológicos, junto con las capacitaciones respectivas (conocimiento) para el análisis de data recopilada, con relación a los ahorros de emisiones por medidas operacionales;
- c) promover el análisis de las emisiones de CO₂ ahorradas discriminadas por cada medida operacional y generar indicadores de performance por cada medida operacional;
- d) instar a la OACI a desarrollar herramientas tecnológicas y generar conocimientos que ayuden a priorizar la implantación de medidas operacionales que generan mayores beneficios ambientales; y
- e) instar a la OACI, a apoyar a los Estados en vías de Desarrollo, a implantar, una vez identificado, las medidas operacionales de mayor rendimiento ambiental.