



OACI

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

NOTA DE ESTUDIO

NACC/DCA/10 — NE/14
17/03/22

**Décima Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe
(NACC/DCA/10)**

Fort-de-France, Martinica, Francia, 21 al 23 de junio de 2022

**Cuestión 8 del
Orden del Día: Asuntos de protección al medioambiente**

**CONTRIBUCIONES DE CENTROAMÉRICA EN LA IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN DE COMPENSACIÓN Y
REDUCCIÓN DEL CARBONO PARA LA AVIACIÓN INTERNACIONAL (CORSA)**

(Presentada por Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua, miembros de la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea – COCESNA)

RESUMEN EJECUTIVO

Esta nota de estudio se refiere a la contribución que la región centroamericana realiza en la implementación del Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSA). Se pondera, que pese a la reducción de las operaciones generadas por la crisis sanitaria de la COVID-19 y sus consecuentes efectos, lejos de inhibir su participación, se han sumado dos Estados Centroamericanos a la participación desde la fase voluntaria del referido mecanismo ambiental de la OACI. En este sentido los Estados en vías de desarrollo, Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala y Honduras contribuyen al cumplimiento de los objetivos estratégicos de la OACI. Pues pese a no representar grandes emisiones y ser países pequeños, se contribuye a que más rutas sean cubiertas en beneficio de la integralidad y robustez del referido mecanismo.

Acción:	Se invita a los Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y el Caribe a: <ul style="list-style-type: none">• Tomar nota de la información presentada.• Se solicita a la oficina NACC el acompañamiento en las gestiones ante la Oficina de Cooperación Técnica (TCB) de la OACI para la financiación de una asistencia técnica para El Diseño de una Estrategia Centroamericana para el Desarrollo Sostenible con bajas emisiones del Transporte Aéreo en la región. Lo anterior congruente con los objetivos estratégicos de la OACI, en consonancia con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas (ODS) y el Plan Estratégico de COCESNA.
Objetivos Estratégicos:	<ul style="list-style-type: none">• Protección del medio ambiente
Referencias:	<ul style="list-style-type: none">• Resolución A40-19: Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSA).

1. Introducción

1.1 En el 40° periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI, los Estados miembros de la OACI adoptaron la Resolución A40-19: Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA).

1.2 En el numeral 5 de la resolución, recuerda su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de implementar un plan mundial de medidas basadas en el mercado (GMBM) que tomará la forma de un Plan de compensación y reducción del carbono para la aviación internacional (CORSIA) para afrontar cualquier aumento de las emisiones anuales totales de CO₂ de la aviación civil internacional (es decir, los vuelos de la aviación civil que salen de un país y llegan a otro) por encima de los niveles de 2020, teniendo en cuenta las circunstancias especiales y las capacidades respectivas.

1.3 Asimismo, en el numeral 8 de esta resolución, reconoce las circunstancias especiales y las capacidades respectivas de los Estados, en particular de los Estados en desarrollo, en términos de vulnerabilidad a los impactos del cambio climático, grados de desarrollo económico y contribución a las emisiones de la aviación internacional, entre otras cosas, evitando a la vez la distorsión del mercado.

1.4 De acuerdo con el Programa Estado de la Nación (2011) emitido por El Consejo Nacional de Rectores de Universidades de Costa Rica, el cambio climático plantea una situación contradictoria para Centroamérica ya que el istmo es responsable de menos del 0.5% de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), pero al mismo tiempo es reconocido como “el punto caliente” más prominente de los trópicos; es decir, sería la zona del mundo potencialmente más vulnerable a los impactos. Esto demuestra la gravedad de la crisis climática y la vulnerabilidad de la región centroamericana por su ubicación geográfica, a lo que se debe agregar los problemas de índole económica, social y ambiental.

1.5 En función de lo anterior, conscientes que se deben unir esfuerzos para mejorar el Medio Ambiente en el sector de la aviación civil internacional y enfrentar al cambio climático, los Estados Centroamericanos de Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua integrados en la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA), desarrollaron el Plan de Acción de Centroamérica para la reducción de emisiones provenientes de la aviación civil internacional, denominado CAAPER para lo cual se aplican el conjunto de medidas promulgadas por la OACI en materia de perfeccionamiento de la gestión del tránsito aéreo, entre otras.

1.6 Asimismo, con el compromiso de apoyar todo esfuerzo encaminado a reducir y/o reparar los impactos ambientales relacionados con el calentamiento global, cinco Estados de la Región centroamericana: Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala y Honduras han tomado la iniciativa de participar desde la fase voluntaria del CORSIA.

2. Análisis

2.1 La participación de los Estados para la fase piloto (2021 a 2023) y la primera fase (2024 a 2026) es de carácter voluntario, sin embargo, para la segunda fase, desde 2027, estarán incluidos todos los Estados que tengan una participación individual en las actividades de aviación internacional en el año 2018 que supere el 0.5% de la actividad total o cuya participación acumulada alcance el 90% de la actividad total (Ref. Anexo 16, 3.1.3).

2.2 Los países en vías de Desarrollo, pequeños Estados insulares en desarrollo y los países en desarrollo sin litoral están exentos salvo que se ofrezcan voluntariamente a participar, tal cual fue el caso de los países Centroamericanos, antes señalados.

2.3 El impacto de la Covid-19 ha **disminuido significativamente las operaciones internacionales de aviación, el tráfico y las emisiones de CO₂ en 2020**, lo que llevaría a una reducción consecuente de la línea base de CORSIA, calculada con el promedio de las emisiones de 2019 y 2020. En función de ello, **la OACI determinó que sólo se utilizarán las mediciones promedio en 2019**, para la implementación de la fase piloto entre 2021 y 2023.

2.4 Dada la naturaleza del diseño del mecanismo, cuantos más Estados se unan al CORSIA y cuanto antes lo hagan, más emisiones se cubren, con lo que se incrementa la integridad ambiental del plan. Cuantas más emisiones se cubran, más unidades se necesitarán, con lo que habrá más oportunidades de invertir en proyectos de reducción de emisiones, en particular en los Estados en Desarrollo. En este punto cabe destacar que a partir de septiembre de 2021 se cuenta con 107 Estados, cuyo interés ha sido manifestado para participar en el CORSIA desde la fase piloto.

2.5 En congruencia con el espíritu colaborativo de los Estados miembros de COCESNA y su compromiso con la temática ambiental, se solicita atentamente el acompañamiento de la oficina NACC para las gestiones que permitan la asistencia técnica para ***El Diseño de una Estrategia Centroamericana para el Desarrollo Sostenible con bajas emisiones del Transporte Aéreo en la región***, de conformidad con los Términos de Referencia descritos en el **Apéndice** de esta NE.

3. Conclusión

3.1 El CORSIA es una medida mundial basada en el mercado diseñada para compensar las emisiones de CO₂ procedentes de la aviación internacional a fin de estabilizar los niveles de esas emisiones a partir de 2020, el Crecimiento neutro en carbono a partir de 2020 (CNG2020). La compensación de las emisiones de CO₂ se logrará mediante la compra y cancelación de unidades de emisión del mercado mundial del carbono por los explotadores de aviones.

3.2 Es de ponderar el invaluable apoyo a los Estados centroamericanos de la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea, COCESNA, en la implementación adecuada del mecanismo CORSIA, del Programa de Compañeros (*Buddy Partnerships*) de CORSIA, especialmente del soporte técnico del Estado de España. Así mismo la importancia del convenio COCESNA/Agencia Centroamericana para la Seguridad Aeronáutica (ACSA) – Servicios y Estudios para la Navegación Aérea y Seguridad Aeronáutica (SENASA) – Agencia Estatal de Seguridad Aérea de España (AESA) en el marco del proyecto de Cooperación entre la Unión Europea y América Latina en Materia de Aviación Civil (EU-LAC APP) en el apartado relacionado con la temática ambiental, consecuente de la meta de un crecimiento neutro en carbono.

3.3 Según la OACI, los Estados que participen voluntariamente en la fase piloto del CORSIA tendrán prioridad en materia de creación de capacidades y asistencia, ante lo cual esperamos que nuestros Estados formen parte de los programas específicos de asistencia que se materializan en materia de cooperación técnica por medio de la oficina TCB/OACI.

- 3.4 Se invita a los Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y el Caribe a:
- a. Tomar nota de la información presentada.
 - b. Se solicita a la oficina NACC el acompañamiento en las gestiones ante la TCB/OACI para la financiación de una asistencia técnica para ***El Diseño de una Estrategia Centroamericana para el Desarrollo Sostenible con bajas emisiones del Transporte Aéreo en la región***. Lo anterior congruente con los objetivos estratégicos de la OACI, en consonancia con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas (ODS) y el Plan Estratégico de COCESNA.

APÉNDICE

TÉRMINOS DE REFERENCIA

Asistencia técnica para la elaboración de una estrategia regional para el desarrollo del transporte aéreo sostenible en Centroamérica

I. ANTECEDENTES

El transporte aéreo es considerado como un factor de suma importancia para el impulso del desarrollo de los Estados, por medio del crecimiento económico, el empleo, el comercio y la movilidad; ya que desempeña un papel fundamental en las economías de las diferentes regiones a nivel mundial.

En función de lo anterior, diferentes regiones han establecido acuerdos o desarrollado estrategias, políticas o planes para el desarrollo con bajas emisiones del transporte aéreo de manera conjunta y coordinada, con una visión común de desarrollo a futuro. A manera de ejemplo, puede citarse el Acuerdo sobre transporte aéreo entre los Estados miembros y miembros asociados de la Asociación de Estados del Caribe (2010), la Decisión 582 de la Comunidad andina relacionada con el transporte aéreo en la Comunidad andina (2004) y la propuesta de Plan estratégico para el sostenimiento del transporte aéreo en la región sudamericana, cuya elaboración fue liderada por la Oficina Regional Sudamericana (SAM) de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI, 2017).

Es importante resaltar que la Unión Europea (UE) estableció *Una estrategia de aviación para Europa* (2015), con el objetivo de promover el desarrollo del transporte aéreo en todos sus ámbitos para aumentar la competitividad de aeropuertos y operadores aéreos; por lo tanto, fortaleciendo también de manera indirecta el turismo y en general a la economía de los países miembros de la UE.

Debe destacarse que, dada la importancia que el desarrollo del transporte aéreo tiene en los países, en 2019 el Honorable Consejo Directivo de la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA) mediante la RECD 2019/146.5A, aprobó la reforma del Estatuto de la Corporación (2019), en la cual incorporó como uno de sus objetivos y funciones promover la temática del transporte aéreo en la región de manera que pueda impulsarse su desarrollo de forma eficiente, sustentable, sostenible, segura y ordenada.

II. JUSTIFICACIÓN DE LA ASISTENCIA TÉCNICA

De acuerdo con estudios realizados por Oxford Economics en alianza con la Asociación del transporte aéreo internacional (IATA), el transporte aéreo tiene una amplia gama de beneficios para los países centroamericanos; Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua.

Oxford Economics sostiene que la aviación civil internacional genera empleos directos e indirectos y realiza una importante contribución en el producto interno bruto (PIB) de los Estados centroamericanos. En ese sentido, más de 26,000 millones de dólares es la contribución estimada en el valor agregado bruto al PIB del transporte aéreo en la región.

Sin embargo, existen diferentes barreras que no han permitido que la región obtenga al máximo los beneficios de la conectividad aérea, por lo que la IATA (2018) ha recomendado lo siguiente:

- crear un marco regulatorio en línea con las mejores prácticas globales;
- garantizar costes competitivos y una administración aeroportuaria eficiente mediante una comunicación abierta con la industria; y
- garantizar una gestión transparente y la participación de la industria en proyectos de planificación y desarrollo de las infraestructuras en toda la región.

En ese sentido, se hace necesario establecer una estrategia al más alto nivel que permita orientar el trabajo de las diferentes instancias, instituciones y actores a nivel centroamericano para promover el desarrollo con bajas emisiones del transporte aéreo, con base en necesidades identificadas en cada uno de los Estados, para mejorar la competitividad del sector de la aviación civil en Centroamérica de una manera sostenible económica y ambiental.

III. OBJETIVOS DE LA ASISTENCIA TÉCNICA

General:

Construir una estrategia, y su marco de aplicación de manera consensuada y validada por los Estados, para promover el desarrollo con bajas emisiones del transporte aéreo en la región centroamericana.

Específicos:

- Desarrollar un diagnóstico que contenga el entorno internacional y la situación actual del transporte aéreo en Centroamérica.
- Elaborar un mapa de instancias, instituciones y actores a nivel regional, vinculados con el transporte aéreo en Centroamérica.
- Construir una Estrategia para el desarrollo con bajas emisiones del transporte aéreo en los países miembros de COCESNA
- Proponer una hoja de ruta con los proyectos, tiempos y sus costos estimados, para la implementación de la Estrategia propuesta.

IV. ALCANCE Y METODOLOGÍA DE LA ASISTENCIA TÉCNICA

El alcance de la asistencia técnica es de carácter regional y participarán seis Estados miembros de COCESNA: Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua.

Durante el desarrollo de esta asistencia técnica la persona a cargo de esta consultoría deberá mantener estrecha comunicación periódica con la Gerencia de transporte aéreo y medio ambiente (GTM) de COCESNA, con el propósito de coordinar la agenda para el buen desarrollo de su trabajo. El alcance que se indica a continuación es el mínimo solicitado; sin embargo, no debe ser considerado limitativo para realizar la consultoría.

Para cumplir con los objetivos esperados, la asistencia técnica se deberá desarrollar en tres fases:

- **Fase 1:** Elaboración y aprobación del plan de trabajo.
- **Fase 2:** Elaboración de diagnóstico y el mapeo de instancias, instituciones y actores a nivel regional.
- **Fase 3:** Elaboración de propuesta de estrategia, proyectos su hoja de ruta y la inversión estimada para su implementación

Fase 1: Elaboración y aprobación del plan de trabajo.

Como etapa inicial de la asistencia técnica, la persona encargada de la consultoría deberá elaborar un plan de trabajo que establezca y justifique el contenido y alcance de al menos tres (3) etapas:

1. Investigación:
 - Análisis documental.
 - Trabajo de campo.
2. Sistematización y redacción de productos.
3. Presentación y validación de resultados.

Orientativamente, el plan de trabajo deberá contener al menos los siguientes apartados:

- Marco conceptual e institucional de referencia.
- Objetivos y alcances de la investigación.
- Descripción de metodología, técnicas y herramientas de investigación.
- Descripción de la metodología que será aplicada a nivel regional, incluyendo el desarrollo de instrumentos de sistematización de la información. Se deberá especificar cómo se garantizará la *regionalidad* en el proceso de sistematización.
- Descripción de actividades por cada producto requerido.
- Calendario de actividades identificando las distintas etapas.

Fase 2: Elaboración de diagnóstico situacional y el mapeo de instancias, instituciones y actores a nivel regional.

En esta fase se tiene previsto elaborar un diagnóstico situacional regional en materia de transporte aéreo, que identifique las necesidades de los Estados miembros en relación con la competitividad aérea, desarrollo de infraestructuras aeroportuarias, entre otros.

Asimismo, en esta fase se visualiza obtener un mapeo de instancias, instituciones y actores a nivel regional que permitan promover el desarrollo del transporte aéreo en Centroamérica. Es importante que en este apartado se identifiquen todos los actores que se ven involucrados en la cadena de servicios aeronáuticos.

Para lograr este cometido se deberán realizar al menos las siguientes actividades:

- Recopilar la información necesaria, mediante revisión documental a nivel nacional y regional.
- Elaboración de un directorio que contenga datos básicos de contacto del mapeo de las instancias, instituciones y actores a nivel regional.

Orientativamente el documento de diagnóstico regional deberá contener los siguientes apartados:

- Presentación.
- Marco de referencia y justificación.
- Resumen ejecutivo del diagnóstico Además de un resumen ejecutivo del diagnóstico.
- Descripción de la metodología de investigación.
- Objetivos generales y específicos del diagnóstico.
- Descripción y desarrollo de cada uno de los siguientes apartados a partir de las conclusiones expresadas en los diagnósticos de país:
 - Mapeo a de instancias, instituciones y actores a nivel regional.
 - Informe de necesidades expresadas para el desarrollo con bajas emisiones del transporte aéreo en Centroamérica.
- Conclusiones y recomendaciones.
- Bibliografía.
- Listado de participantes en la investigación.
- Lista de acrónimos.

Fase 3: Elaboración de propuesta de estrategia y su hoja de ruta.

Una vez finalizada la etapa diagnóstica e identificación de necesidades nacionales y regionales para el desarrollo con bajas emisiones del transporte aéreo el consultor/a deberá elaborar una propuesta de estrategia regional y una propuesta de hoja de ruta para su implementación.

Para lograr ambos documentos se deberán realizar al menos las siguientes actividades:

- Basar la propuesta de estrategia regional a partir de los insumos identificados en la etapa diagnóstica.
- Realización y facilitación de un (1) actividad virtual, con representantes de todos los Estados y sectores involucrados, para la validación técnica de la estrategia regional y la propuesta de hoja de ruta de implementación, con base a los diagnósticos nacionales elaborados.
- Sostener reuniones de trabajo periódicas con el personal de la Gerencia de Transporte Aéreo y Medio Ambiente (GTM) de COCESNA.

El documento final de la estrategia regional de desarrollo de transporte aéreo sostenible y su respectiva hoja de ruta de implementación regional deberá contener al menos los siguientes apartados:

- Presentación.
- Marco regional para el desarrollo con bajas emisiones del transporte aéreo
- Objetivos generales y específicos de la estrategia.
- Establecimiento de líneas estratégicas/ejes de acción con su respectiva descripción y actividades, para el desarrollo con bajas emisiones del transporte aéreo en la región.
- Resumen ejecutivo de la estrategia y hoja de ruta con su respectiva presentación en Power Point.
- Descripción de las acciones de difusión a nivel de cada uno de los Estados y regional desagregadas por actores (institucionalidad competente regional y nacional).
- Proyección de inversión financiera para la implementación de la estrategia.
- Propuesta de hoja de ruta (actividades, cronograma, responsables y presupuesto) para la implementación de la estrategia para los próximos cinco (5) años.
- Conclusiones y recomendaciones generales.

V. RESULTADOS ESPERADOS DE LA ASISTENCIA TÉCNICA

Producto 1: Plan de trabajo elaborado y aprobado según términos de referencia.

Producto 2: Diagnóstico situacional regional y mapeo de instancias, instituciones y actores clave, elaborado y aprobado según términos de referencia.

Producto 3: Estrategia regional de desarrollo con bajas emisiones del transporte aéreo con la propuesta de hoja de ruta, conjuntamente con la inversión estimada para su implementación, elaborada y aprobada según términos de referencia.

VI. PERFIL DEL PROFESIONAL O EMPRESA CONSULTORA SOLICITADOS

- Experiencia de trabajo acreditada en el tema y/o consultorías similares
- Contar con experiencia sobre transporte aéreo nacional e internacional.
- Se valorará el conocimiento del funcionamiento de la OACI y sus diferentes instancias de coordinación y cooperación.

Para el desarrollo de la consultoría, se podrá conformar un equipo multidisciplinario de profesionales. En este caso, en la oferta se deberá detallar claramente quien será la persona líder que firmará el contrato para la realización de la consultoría y que coordinará los trabajos, Además, se valorará que en el equipo presentado se acrediten capacidades de metodología.

VII. PLAZO DE LA ASISTENCIA TÉCNICA

Tendrá la duración de seis (6) meses calendario.

VIII. SUPERVISIÓN

El consultor/a dependerá jerárquicamente del Gerente de Transporte Aéreo y Medio Ambiente de COCESNA.

IX. LUGAR DE REALIZACIÓN DE LA ASISTENCIA TÉCNICA

El (la) consultor(a) contratado(a) deberá desarrollar los trabajos en su oficina particular, pero deberá estar dispuesto a realizar reuniones de trabajo virtuales con COCESNA y las diferentes instancias, instituciones y actores involucrados para la recopilación de información.