



La aviación sostenible da pasos importantes en la OACI

Para publicación inmediata

Montreal, 15 de febrero de 2019 – En una reunión que concluyó hoy, los 250 expertos del Comité de la OACI sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) acordaron una serie de medidas mundiales para responder a las repercusiones de la aviación en el medio ambiente.

El Dr. Olumuyiwa Benard Aliu, Presidente del Consejo de la OACI, inauguró la reunión reconociendo que “en los 35 años transcurridos desde que se estableciera el CAEP, el alcance de su labor y las áreas técnicas que abarca se han ampliado. No obstante, a pesar de los monumentales desafíos que se erigen ante el CAEP, el comité sigue siendo un tremendo ejemplo de cooperación internacional”.

A continuación se señalan los principales resultados de la reunión.

Norma sobre los motores de aeronaves

Se acordó un nuevo nivel de rigurosidad que limitaría las emisiones de materia particulada no volátil (nvPM) de los motores de aeronaves. Se espera que la nueva norma OACI lleve a las tecnologías a ocuparse de la nvPM, lo que a largo plazo reducirá al mínimo sus posibles repercusiones en el medio ambiente y la salud.

Con esta nueva norma, la OACI ha completado todas sus normas ambientales principales para la certificación de las aeronaves y sus motores, que tienen que ver con el ruido, la calidad del aire local (NOx, HC, CO, nvPM) y el cambio climático (CO₂), lo que convierte a la industria de la aviación en el único sector que cuenta con requisitos de certificación ambiental obligatoria a nivel mundial para la operación de sus equipos. Una vez que puedan aplicarse, todas las aeronaves nuevas deberán ser certificadas conforme a esas normas OACI antes de entrar en operación.

En la reunión también se fijaron nuevas metas tecnológicas para el sector, incluidas mejoras del ruido de las aeronaves de hasta 15,5 dB por debajo de los límites del Capítulo 14 para las aeronaves de pasillo único para 2027 y la reducción de las emisiones de NOx en 54% con respecto a los SARPS más recientes de la OACI sobre los NOx; también cabría esperar un mejoramiento del rendimiento del combustible de hasta 1,3% anual con las nuevas aeronaves que entren en producción.

Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSA)

Se llegó a un acuerdo en torno a los medios para calcular y reclamar los beneficios provenientes de la utilización de combustibles de aviación sostenibles en el contexto del CORSA. Este logro es importante desde el punto de vista de la reducción de los requisitos de compensación de las líneas aéreas.

El acuerdo incluyó los valores por defecto y las metodologías para calcular los valores reales que se necesitan para estimar los beneficios de la reducción de emisiones de CO₂ durante el ciclo de vida de diferentes materias primas. El CAEP también llegó a un acuerdo sobre los requisitos de admisibilidad de los mecanismos de certificación de la sostenibilidad (SCS) y sobre un proceso para evaluar y recomendar una lista de SCS admisibles, lo que permitirá certificar los combustibles con respecto a los criterios de sostenibilidad del CORSA. Este conjunto de acuerdos aporta las aclaraciones requeridas para que el sector energético emprenda la producción de combustibles sostenibles para la aviación, y es un paso importante hacia la implantación del CORSA.

Igualmente, el CAEP emitió una recomendación relacionada con las normas y procedimientos del Órgano técnico asesor (TAB) del Consejo de la OACI, que evaluará la admisibilidad de las unidades de emisión que se utilizarán en el CORSIA. Otro acuerdo tiene que ver con las actualizaciones técnicas del Manual técnico-ambiental sobre el CORSIA, lo que aclara las medidas recomendadas por los Estados y las líneas aéreas para vigilar, notificar y verificar las emisiones de CO₂ en virtud de este plan.

Tendencias ambientales y perspectivas

La reunión aceptó la actualización de las tendencias ambientales de la OACI en cuanto a ruido, calidad del aire local (NOx y nvPM) y el clima mundial (CO₂), que serán la base para el análisis de las políticas ambientales de la OACI en su próxima Asamblea, en septiembre de 2019.

También se produjeron publicaciones importantes como parte de la colección en línea de material didáctico sobre aeropuertos ecológicos en las áreas de energía renovable, gestión de desechos, gestión ambiental y diseño ecológico de los edificios de aeropuertos.

Con respecto a la adaptación al cambio climático, se aprobó la publicación de un informe de síntesis con información importante sobre las repercusiones del riesgo climático y opciones para mejorar la resiliencia del sector.

Se acordaron otros dos informes importantes: uno sobre el estado de la vida útil y el reciclaje de las aeronaves y el segundo sobre la navegación basada en la performance y la participación de la comunidad.

La reunión también manifestó su acuerdo con los resultados de la evaluación de los efectos positivos de las mejoras operacionales. La evaluación mostró que con la aplicación de estas medidas, conforme a los planes mundiales de la OACI, puede lograrse un ahorro de combustible de 167 a 307 kg por vuelo para 2025. Estos valores corresponden respectivamente a una reducción de 26,2 a 48,2 TM de CO₂. La reunión acordó publicar el libro blanco "State of the Science 2019: Aviation Noise Impacts Workshop" [Avances de la ciencia 2019: Seminario práctico sobre el ruido de la aviación].

El CAEP consideró además los avances registrados con relación a las operaciones de transporte supersónico, y acordó la realización de un estudio exploratorio.

El comité también evaluó la forma de certificar otras tecnologías nuevas, como las aeronaves híbridas y eléctricas, como parte de su labor futura.

El CAEP es un órgano técnico del Consejo de la OACI. Todas estas recomendaciones técnicas acordadas por el CAEP se someterán a la consideración del Consejo para su aprobación final.



Los 250 expertos del Comité de la OACI sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) acordaron un conjunto de medidas mundiales para responder a las repercusiones de la aviación en el medio ambiente durante la reunión que concluyó hoy en la Sede de la OACI en Montreal.

Recursos para editores:

Sobre la OACI

Organismo especializado de las Naciones Unidas, la OACI fue creada en 1944 para promover el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional en el mundo entero. Formula las normas y reglamentos necesarios para la seguridad operacional, protección, eficiencia y capacidad de la aviación, así como para la protección del medio ambiente, entre muchas otras prioridades. Constituye un foro para la cooperación en todos los campos de la aviación civil entre sus 192 Estados miembros.

[La OACI y la protección del medio ambiente](#)

Contactos

Anthony Philbin

Jefe de comunicaciones

aphilbin@icao.int

+1 514-954-8220

+1 438-402-8886 (celular)

Twitter: [@ICAO](#)

William Raillant-Clark

Oficial de comunicaciones

wraillantclark@icao.int

+1 514-954-6705

+1 514-409-0705 (celular)

Twitter: [@wraillantclark](#)

LinkedIn: [linkedin.com/in/raillantclark/](https://www.linkedin.com/in/raillantclark/)