



## La transición verde de la aviación avanza por medio del CAEP de la OACI

Para publicación inmediata

**Montreal, 18 de febrero de 2022** – El Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación (CAEP) de la OACI finalizó ayer su decimosegunda reunión, logrando avances considerables en el ámbito de la sostenibilidad ambiental de la aviación.

Se consiguieron importantes resultados con respecto a la ambición a largo plazo (LTAG) para la aviación internacional, nuevas normas y orientaciones mundiales para respaldar la implementación continua del Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSA) de la OACI, y aspectos técnicos de la sostenibilidad de los combustibles de la aviación.

La reunión fue inaugurada por Salvatore Sciacchitano, Presidente del Consejo de la OACI, quien destacó ante las más de 300 personas participantes que “el 41º período de sesiones de la Asamblea, que se celebrará a finales de este año, será un momento decisivo para el sector de la aviación, y el excelente trabajo del CAEP y su experiencia técnica colectiva a escala mundial son cruciales para los empeños de la OACI en el ámbito de la protección del medioambiente, en especial en este singular momento de transición verde y de transformación para una nueva normalidad”.

El CAEP es un órgano técnico convocado por el Consejo de la OACI, y todas sus recomendaciones técnicas serán examinadas posteriormente por el Consejo para su aprobación oficial.

### **Avances con respecto a la ambición a largo plazo**

En la reunión CAEP/12 se adoptó por unanimidad el informe técnico sobre la viabilidad de un conjunto de hipótesis de LTAG, en el que se destaca la posibilidad de lograr reducciones sustanciales de CO<sub>2</sub> mediante el uso de medidas dentro del propio sector, como el uso de células, tecnologías, operaciones y combustibles innovadores.

Su informe prevé que las mayores reducciones globales de CO<sub>2</sub> de aquí a 2050 procedan de combustibles y fuentes de energía limpias, con una disminución proyectada de las emisiones de gases de efecto invernadero de hasta el 55 %. Se espera también que las nuevas tecnologías, incluyendo las configuraciones tradicionales avanzadas y las nuevas configuraciones no convencionales de células, contribuyan a una eficiencia de hasta el 21 %, así como a la mejora del rendimiento de los vuelos de hasta un 11 % por medio de innovaciones como los vuelos en formación.

Una vez establecida una base científica sólida sobre el cambio climático, y con los resultados de este informe sobre la LTAG en la mano, la OACI cuenta con los fundamentos para seguir elaborando las posibles opciones para los objetivos de sostenibilidad de la aviación internacional que se examinarán en la Reunión de Alto Nivel sobre la LTAG (julio de 2022) y en el 41º período de sesiones de la Asamblea (27 de septiembre a 14 de octubre de 2022).

### **Un gran paso en combustibles de aviación sostenibles y combustibles de aviación con menos emisiones de carbono**

En lo que respecta a los combustibles de aviación sostenibles (SAF), el CAEP convino en modificar los valores de reducción de emisiones durante el ciclo de vida, además de un marco de certificación de la sostenibilidad. En la reunión también se acordaron nuevas orientaciones dirigidas a los Estados sobre posibles políticas y enfoques para el despliegue de los SAF.

En cuanto a los combustibles de aviación con menos emisiones de carbono (LCAF), el CAEP alcanzó un acuerdo histórico sobre la metodología de los LCAF como base para calcular los valores de reducción de las emisiones durante el ciclo de vida, al tiempo que aprobó orientaciones sobre los criterios de sostenibilidad de estos combustibles.

Ambas novedades facilitarán el progreso y despliegue de los SAF y los LCAF para ayudar a reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vuelos internacionales, incluido en el marco del CORSIA.

### **Implementación del CORSIA y examen periódico en 2022**

Además de las recomendaciones técnicas relacionadas con los SAF y los LCAF como parte de la implementación del CORSIA, el CAEP actualizó una serie de análisis técnicos a fin de respaldar el examen periódico del CORSIA en 2022.

Entre ellos, figuran la actualización de los efectos de la COVID-19 en los escenarios de recuperación de las emisiones de CO<sub>2</sub>, los costos asociados para Estados y explotadores de aeronaves, y la evaluación de las posibles distorsiones del mercado, a fin de apoyar el trabajo del Consejo sobre el examen periódico del CORSIA en 2022.

### **Otros avances**

En la reunión CAEP/12 también se elaboraron varias recomendaciones técnicas importantes sobre las enmiendas de los Volúmenes I (Ruido de las aeronaves), II (Emisiones de los motores de las aeronaves), III (Emisiones de CO<sub>2</sub> de los aviones) y IV (CORSIA) del Anexo 16 del Convenio de Chicago, atendiendo a que las normas estén actualizadas para su uso por parte de los Estados miembros de la OACI.

El Comité prosiguió su trabajo sobre las aeronaves supersónicas de transporte (SST), adoptando los resultados de un estudio exploratorio que permite comprender mejor los impactos ambientales ocasionados por el ingreso de las aeronaves supersónicas, sin condicionar la necesidad de futuras normas ambientales para las SST.

Se alcanzaron acuerdos importantes sobre aeropuertos y operaciones, incluido un nuevo manual de la OACI sobre "Oportunidades operacionales para reducir el ruido de las aeronaves", y también se concluyó el primer estudio mundial sobre la eficiencia de vuelo vertical (VFE) para las fases de ascenso y descenso.

Como parte de la colección electrónica de información práctica para aeropuertos ecológicos, se elaboraron publicaciones electrónicas en los ámbitos de la resiliencia climática, la gestión del agua, la gestión de la calidad del aire y la sostenibilidad para el acceso de superficie.

En cuanto a la adaptación al cambio climático, la reunión aprobó textos de orientación sobre la evaluación de riesgos y la planificación de la adaptación y la resiliencia, cuyo objetivo es proporcionar más información a los Estados, y concretamente a los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID) y a otros Estados y organizaciones potencialmente muy vulnerables.



## Recursos para la redacción

### [La OACI y la protección del medioambiente](#)

#### **Sobre la OACI**

La OACI es un organismo especializado de las Naciones Unidas creado por gobiernos en 1944 para favorecer la vía diplomática en los aspectos relativos al transporte aéreo internacional. Desde entonces, los países han dictado a través de la OACI más de 12 000 normas y métodos recomendados que contribuyen a armonizar sus propios reglamentos nacionales en materia de seguridad, eficiencia, protección del medio ambiente y capacidad de la aviación para posibilitar la creación de una red verdaderamente mundial. Además, los foros de la OACI ofrecen a los grupos de la industria, las organizaciones de la sociedad civil y demás partes interesadas con reconocimiento oficial la oportunidad de interactuar y de avanzar causas de interés común con los niveles de gobierno en los que se toman las decisiones.

#### **Contacto general**

[communications@icao.int](mailto:communications@icao.int)

Twitter: [@ICAO](https://twitter.com/ICAO)

#### **Para los medios de comunicación**

##### **William Raillant-Clark**

Oficial de Comunicaciones

[wraillantclark@icao.int](mailto:wraillantclark@icao.int)

+1 514-954-6705

+1 514-409-0705 (celular)

Twitter: [@wraillantclark](https://twitter.com/wraillantclark)

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