



**Quinta Reunión Conjunta GREPECAS–RASG-PA (GREPECAS-RASG-PA/5) y
Vigésima tercera Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución del Caribe y
Sudamérica (GREPECAS/23)**

Fase Virtual (Asincrónica, 19 de enero al 17 de febrero de 2026)

Fase Presencial (Ciudad de México, México del 4 al 6 de marzo de 2026)

Cuestión 8 del

Orden del Día: Implementación de la navegación aérea CAR/SAM

Protección del Medioambiente
(Presentada por Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO

La presente nota resume las decisiones ambientales más relevantes de la Asamblea A42 — incluyendo las Resoluciones A42-21 y A42-22, así como la incorporación de la sostenibilidad medioambiental y la resiliencia como prioridades estratégicas en el Plan Estratégico 2026–2050 y en el GANP 8ª edición. También destaca que GREPECAS/22 identificó las mejoras operacionales como la contribución más inmediata al cumplimiento de los objetivos aspiracionales de largo plazo (LTAG) y en consecuencia, la nota pide a los Estados integrar la KPA de Medioambiente en su planificación nacional y regional, implementar mejoras operacionales que reduzcan emisiones, fortalecer la resiliencia climática de infraestructuras y servicios, y alinear regulaciones y procedimientos con los objetivos ambientales del GANP y las solicitudes de la Asamblea, contribuyendo así al avance hacia una aviación sostenible.

Acción:	Lo indicado en el 4.1
<i>Objetivos Estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Todos los vuelos son seguros y protegidos• La aviación es sostenible en términos medioambientales• La aviación brinda movilidad fluida, accesible y confiable para todo el mundo• Ningún País se Queda Atrás
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Reporte de la Asamblea 42 de la OACI• Plan Estratégico 2026-2050 de la OACI• Reporte de la Décimo Cuarta Conferencia de Navegación Aérea (AN-Conf/14)• Plan Global de Navegación Aérea, Octava Edición (GANP, 8th)• Reporte del GREPECAS/22

1. Introducción

1.1 La Cuadragésimo Segunda sesión de la Asamblea de la OACI incluyó en su agenda la Cuestión 16: Protección del medioambiente – La aviación internacional y el cambio climático, cuyo resultado principal fue la adopción de las Resoluciones A42-21 sobre cambio climático y A42-22 sobre CORSIA.

1.2 En este contexto, el Consejo de la OACI aprobó en 2024 el Plan Estratégico 2026-2050, bajo el lema “*Cielos seguros, futuros sostenibles*”, incorporando entre sus objetivos estratégicos que la aviación sea sostenible en términos medioambientales.

1.3 De forma complementaria, la Décimo Cuarta Conferencia de Navegación Aérea (AN-Conf/14) emitió recomendaciones vinculadas al medioambiente y la resiliencia, incluyendo la Recomendación 1.2/1 orientada a fortalecer la armonización entre el GASP, el GANP y las iniciativas ambientales de la OACI.

1.4 En línea con lo anterior, la Vigésima Segunda Reunión del GREPECAS (GREPECAS/22) analizó cómo la optimización de la navegación aérea puede apoyar el Objetivo Ambicioso Mundial a Largo Plazo (LTAG) para la aviación internacional, identificando en particular las mejoras operacionales como una contribución directa e inmediata para avanzar hacia las metas del LTAG.

2. Análisis

2.1 El Nuevo Plan Estratégico 2026-2050 de la OACI establece los siguientes seis objetivos estratégicos:

- ✓ Todos los vuelos son seguros y protegidos.
- ✓ **La aviación es sostenible en términos medioambientales.**
- ✓ La aviación brinda movilidad fluida, accesible y confiable para todo el mundo.
- ✓ No dejar a ningún país atrás.
- ✓ El desarrollo económico del transporte aéreo posibilita la prosperidad económica y el bienestar social para todo el mundo.
- ✓ El Convenio de Aviación Civil Internacional y otros tratados, leyes y reglamentos abordan todos los desafíos.

Estos objetivos se alinean con las prioridades estratégicas del GANP (8ª edición), incluyendo el Área Clave de Desempeño (KPA) de Medioambiente y el área de enfoque de resiliencia.

2.2 En la cuestión 16 de la 42 Asamblea de la OACI, el Consejo de la OACI presentó informes sobre las actividades relativas a la aviación internacional y el cambio climático, incluida la labor sobre el LTAG y las iniciativas de seguimiento, apoyo a la implementación y financiación de la lucha contra el cambio climático en el marco de la OACI. También se revisaron varios documentos relacionados al impacto del cambio climático en la seguridad operacional y operatividad de los aeropuertos, además de buenas prácticas relacionadas a las mejoras operacionales y su contribución a la descarbonización de la aviación internacional en coherencia con el enfoque de gestión del rendimiento abordado en el GANP 8ª edición.

2.3 Allí se resaltó que los eventos meteorológicos severos asociados al cambio climático han generado accidentes, incidentes que han perturbado la seguridad de los vuelos además de anegar aeropuertos impidiendo su operatividad por largos periodos, que ameritan aplicar procesos de gestión de riesgos para fortalecer la resiliencia climática del sistema aeronáutico, en línea con el GANP 8ª Edición que incorpora ambiciones de rendimiento en materia orientadas a minimizar los impactos ambientales adversos,

mejorar la eficiencia del combustible, reducir ruido y emisiones locales y mantener la continuidad operativa ante sucesos perturbadores, integrando un enfoque operacional basado en rendimiento.

2.4 Esta actualización permite un enfoque integrado de gestión del rendimiento, y vincula la planificación global con las iniciativas ambientales y de resiliencia de la OACI, en consonancia con la recomendación 1.2/1 de la 14ª Conferencia de Navegación Aérea (AN-Conf/14) — Trabajos para mejorar la armonización del Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) y el Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) y ofrecer un enfoque coordinado sobre el medioambiente y la resiliencia.

2.5 La Reunión del GREPECAS/22 analizó la estrategia de Medioambiente para las Regiones CAR/SAM centrada en los Planes de Acción Estatal para reducciones de emisión de CO₂ proveniente de la aviación civil internacional (SAP) identificando las “mejoras operacionales” como la medida inmediata para apoyar el LTAG desde la navegación aérea. Para impulsar esta medida y cuantificar las reducciones de emisiones de CO₂ mediante las mejoras operacionales, GREPECAS/22 había emitido la **Conclusión 22/12- Estrategia de Medio ambiente en las Regiones NAM/CAR/SAM**.

2.6 Adicionalmente la Resolución A42-21 solicita al Consejo:

- Ampliar el Programa ACT-SAF a fin de incluir apoyo técnico a otras medidas operacionales y tecnológicas (p. ej., tecnología de aeronaves, medidas operacionales y de infraestructura) mediante un ACT-LTAG, reforzando el apoyo a los Estados (Res A42-21 ítem 21 h),
- Reducir las barreras jurídicas, de seguridad, económicas e institucionales para permitir la implementación de los nuevos conceptos operacionales de gestión del tránsito aéreo (ATM) para un uso del espacio aéreo con beneficios ambientales. (Res A42-21 ítem 32 literal b))
- Mantener y actualizar la orientación sobre medidas operacionales para la reducción de emisiones de la aviación internacional, enfatizando la mejora del rendimiento del combustible en todos los aspectos del GANP; (Res A42-21 ítem 33, literal a))
- Aportación técnica del CAEP, fortalecer la comprensión científica y despejar las incertidumbres de los impactos climáticos de la aviación, incluida la exploración de medios para cuantificar los posibles impactos climáticos de las emisiones de la aviación distintas de las de CO₂ y las medidas tecnológicas y operacionales para tratar dichos impactos.
- Incentivar que los Estados incorporen criterios de resiliencia climática en el desarrollo de sistemas e infraestructura aeronáutica, incluyendo el intercambio de mejores prácticas, impulsando el desarrollo de sus sistemas e infraestructura de aviación, favoreciendo criterios de resiliencia climática, brindando orientación e intercambiando mejores prácticas, poniendo énfasis en la formulación de políticas que integren las acciones de mitigación y adaptación climática para avanzar en el desarrollo de una aviación sostenible. (Res A42.21 literal e) ítem 3)

3. Conclusiones

3.1 La Secretaría solicita a la Reunión a:

- Instar a los Estados a trabajar con los Planificadores nacionales para incluir la KPA de Medioambiente en los Planes Nacionales de Navegación Aérea. En ese sentido, la secretaria incluirá la mencionada KPA en el Volumen III del Plan Regional de Navegación Aérea de las regiones CAR/SAM incorporando los respectivos Indicadores clave de desempeño (KPI) correspondientes, en línea con la Resolución A42-21 y el GANP 8ª Edición.
- Recomendar a los Estados la implementación de medidas que prioricen tecnologías y procesos que reduzcan emisiones y aumenten la eficiencia energética, alineados con los compromisos globales, tales como: **rutas más directas** y procedimientos de aproximación continua (CDO) y ascenso continuo (CCO) para reducir tiempo de vuelo y consumo de combustible y potenciar el uso de **gestión colaborativa del flujo de tráfico aéreo (ATFM)** para minimizar demoras en tierra y en vuelo.
- Recomendar a los Estados el **promover la planificación optimizando combustible** y el uso de herramientas de predicción meteorológica avanzada para reducir contingencias innecesarias.

3.2 Con relación a la resiliencia de la infraestructura aeroportuaria, se debe impulsar por los Estados el desarrollo de sistemas aeronáuticos que consideren riesgos asociados al cambio y variabilidad climática (temperaturas extremas, inundaciones, tormentas severas, sequías) y recomendar mecanismos regionales e internacionales para compartir experiencias exitosas en mitigación y adaptación.

3.3 Considerando la Octava Edición del GANP (ver NE 4.2), la reunión debiera recomendar la incorporación de objetivos climáticos en regulaciones, procedimientos operacionales y planes de inversión orientados **hacia una aviación sostenible**.

3.4 **La Reunión debiera de recomendar que la gestión aeroportuaria contribuya al LTAG incrementando el uso de tecnologías para la gestión ambiental y la eficiencia de las operaciones en tierra.**

4. Acción Recomendada

4.1 Se recomienda a la Reunión:

- a) Tomar nota del presente documento y de las Resoluciones A42-20, A42-21 y A42-22 como marco orientador;
- b) Aprobar y promover las acciones recomendadas en la sección 3
- c) Tomar otras acciones que la reunión considere pertinente.
