



ASAMBLEA — 41.º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Punto del orden del día 21: Agenda 2030 de la Organización de las Naciones Unidas - Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)

MEJORAR LA REUTILIZACIÓN Y EL RECICLAJE DE LOS RESIDUOS DE CABINA

(Nota presentada por la Asociación de Transporte Aéreo Internacional – IATA)

RESUMEN EJECUTIVO

Esta nota informativa llama la atención sobre el creciente reto de reducir, reutilizar y reciclar los residuos de cabina y contribuir al Objetivo de desarrollo sostenible n.º 12 (SDG 12) sobre producción y consumo sostenible. Esta nota informativa destaca la necesidad de adoptar un enfoque colaborativo para abordar este reto y solicita la introducción de reglamentación más eficiente y armonizada.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota informativa se refiere al objetivo estratégico de la protección medioambiental.
<i>Repercusiones financieras:</i>	No aplicable
<i>Referencias:</i>	

¹ Las versiones en árabe, chino, español, francés, inglés y ruso fueron proporcionadas por la IATA

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El sector de la aviación se enfrenta a retos para mejorar la gestión de los residuos de cabina y sustituir los productos de plástico de un solo uso (SUP) por alternativas sostenibles.

1.2 La falta de reutilización y reciclaje de los residuos de cabina es un indicador muy visible del rendimiento medioambiental; recientes encuestas realizadas por la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) indican que los pasajeros consideran que los residuos de cabina constituyen un reto tan importante como las emisiones de gases de efecto invernadero del sector.

1.3 Si bien las aerolíneas se enfrentan a obstáculos técnicos y operativos, la falta de regulaciones sobre salud animal armonizadas y basadas en riesgo impide la reutilización, el reciclaje y la sustitución de los productos de SUP por alternativas sostenibles, lo que limita la capacidad del sector para realizar una contribución positiva a la economía circular y cumplir el objetivo SDG 12.3 de reducir los desperdicios alimentarios en un 50 % antes de 2030.

1.4 Las investigaciones de la IATA indican que los residuos de cocina en vuelos internacionales (ICW) representan un riesgo insignificante de propagación de enfermedades animales y recomienda centrarse en las actividades de implementación que, a su vez, facilitarán una amplia adopción de los programas de reutilización y reciclaje.

1.5 El desecho indebido de productos de plástico de un solo uso y su impacto sobre el entorno marino supone un reto esencial para nuestra sociedad. Aunque los SUP se utilizan mucho en la aviación debido a su resistencia, ligereza y propiedades higiénicas, las acciones voluntarias adoptadas por las aerolíneas han demostrado que el sector está dispuesto a sustituir estos productos por alternativas más sostenibles.

1.6 Sin embargo, las restricciones asimétricas de los SUP adoptadas a nivel de los países y aeropuertos dificulta los esfuerzos de sustitución y las regulaciones sobre ICW obligan a la incineración o el depósito en vertedero de las alternativas de origen biológico.

1.7 Las regulaciones inapropiadas y asimétricas son el principal reto para que el sector de la aviación mejore la gestión de los residuos de cabina, contribuya a la economía circular y sustituya los SUP por alternativas sostenibles. Las aerolíneas, los aeropuertos y sus proveedores de servicios deben coordinar acciones para promover cambios normativos; enviar señales de demanda al incipiente mercado de alternativas sostenibles; fomentar el desarrollo de infraestructura y sistemas apropiados de reciclaje, reutilización y recuperación; y compartir información con los pasajeros y otras partes interesadas.

2. DISCUSIÓN

2.1 El sector de las aerolíneas ha recibido críticas por unas prácticas de gestión de los desechos de cabina deficientes y, con el continuo aumento del número de pasajeros en todo el mundo, se prevé que el volumen de residuos de cabina y los costes de gestión para las aerolíneas aumenten considerablemente.

2.2 Según un análisis de la composición de los residuos (WCA) limitado, la IATA estima que el sector generó 6,4 millones de toneladas de residuos de cabina en 2019 y que, aunque estos volúmenes disminuyeron durante la pandemia, se espera volver a generar un volumen similar en 2024.

2.3 Las aerolíneas y sus proveedores de servicios de catering pueden obtener importantes ahorros de costes mediante mayores esfuerzos para optimizar el servicio de comidas y bebidas (F&B). Los datos de WCA indican que más del 20 % de los residuos de cabina son alimentos sin manipular, lo que representa un coste para el sector de entre 2400 y 3600 millones de USD al año.

2.4 Todos los residuos de cabina se someten a controles de gestión de residuos nacionales que limitan la contaminación, pero muchos países han ido más lejos en sus regulaciones e introducido restricciones en los residuos de cocina de vuelos internacionales para proteger su sector agrícola en términos de la salud animal.

2.5 Los estrictos controles en los residuos de cocina de vuelos internacionales basados en cuestiones de salud animal a menudo impiden la reutilización y el reciclaje de ningún material debido al riesgo percibido de transferencia de enfermedades animales por ingredientes contaminados servidos en las comidas y bebidas de las aerolíneas. Aunque el sector del catering en vuelo trabaja con estrictos controles en términos de la higiene y el origen de los ingredientes, en la actualidad se centra en cuestiones de salud humana y no animal.

2.6 Las aerolíneas internacionales se enfrentan a retos derivados de la implementación de distintas regulaciones sobre SUP en cada aeropuerto, región y país. Las regulaciones de SUP asimétricas motivan la introducción de distintos productos alternativos en cada trayecto de un viaje, lo que confunde a los pasajeros y la tripulación, aumenta los costes de cumplimiento y genera más residuos.

2.7 Estas regulaciones emergentes no reconocen que las alternativas a los SUP deben cumplir las restricciones de higiene y seguridad de la aviación y que los sustitutos deben basarse en un enfoque de todo el ciclo de vida que tenga en cuenta las emisiones de las operaciones de vuelo.

2.8 Al menos 27 aerolíneas de la IATA han adoptado un enfoque proactivo para abordar el reto de los SUP mediante la eliminación de pajitas y agitadores y la introducción de soluciones de vajilla, cubiertos y envases de origen biológico. Sin embargo, muchas de estas iniciativas han quedado estancadas o se han invertido como resultado tanto de la pandemia como de la introducción de regulaciones asimétricas.

2.9 En marzo de 2022, la Asamblea de la ONU para el Medio Ambiente apoyó una resolución para acabar con la contaminación por plástico y establecer un acuerdo legalmente vinculante para reforzar su compromiso antes de 2024.

2.10 Las actividades de la IATA en relación con los residuos de cabina y los SUP están dirigidas por el Consejo Asesor sobre Sostenibilidad y Medio Ambiente (SEAC), e incluyen las siguientes:

2.10.1 El SEAC formó el grupo de trabajo *Sustainable Cabin* con el objetivo de identificar y revisar las cuestiones relacionadas con los residuos de cabina y los SUP, las nuevas tecnologías y legislación, y ofrece una plataforma para que las aerolíneas compartan las mejores prácticas y recomendaciones sobre los ámbitos que requieren asistencia técnica, investigación o medidas regulatorias. El grupo de trabajo ha preparado material de orientación para los reguladores sobre cómo armonizar las regulaciones relativas a los plásticos de un solo uso.

2.10.2 La IATA encargó un estudio para conocer los riesgos que entrañan los residuos de cocina de las aerolíneas para la salud animal. Defiende la adopción de una regulación más inteligente que permita la reutilización y el reciclaje mientras mantiene los controles de salud animal.

2.10.3 La IATA ha publicado un manual sobre residuos de cabina que promueve un enfoque integral para la gestión de los residuos de cabina, haciendo hincapié en la reutilización, el reciclaje y la reducción de los residuos. El manual identifica 23 medidas que las aerolíneas, los fabricantes y los proveedores de servicios pueden tomar para mejorar la gestión de los residuos. Va dirigido a fomentar el desarrollo tecnológico y respaldar los contratos de servicio que promuevan la reducción y el reciclaje de los residuos, lo que finalmente llevará a la adopción de soluciones sostenibles a largo plazo.

2.10.4 La orientación de la IATA sobre la gestión de los residuos de cabina durante la pandemia se incorporó a las recomendaciones de CAPSCA (Arreglo de Colaboración para la Prevención y Gestión de Sucesos de Salud Pública en la Aviación Civil) para modificar las directrices del Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación de la OACI (CART). El objetivo de las directrices de la IATA era lograr que las autoridades adoptaran un enfoque basado en el riesgo donde solo los residuos relacionados con los pasajeros y miembros de la tripulación que presenten síntomas de COVID-19 se consideren residuos biológicos peligrosos.

2.10.5 La IATA ha empezado a colaborar con el Programa de la ONU sobre Medio Ambiente (UNEP) con el objetivo de que las inquietudes de la aviación se reflejen en el Tratado sobre plásticos, incluida la necesidad de armonización reguladora, la importancia de los productos de SUP para la seguridad e higiene de la aviación, y las emisiones relacionadas con alternativas más pesadas.

2.10.6 A principios de junio de 2022, la IATA fue uno de los 26 representantes del sector privado invitados a participar en las reuniones de diálogo abierto del grupo de trabajo creado específicamente por el UNEP para preparar el desarrollo de un instrumento legalmente vinculante por parte del Comité Intergubernamental de Negociación (INC) sobre la contaminación por plástico.

2.10.7 El Director de la División de Economía (UNEP) dio una conferencia sobre el tratado del plástico propuesto ante la Cumbre del Transporte Aéreo Mundial (WATS) el 21 de junio de 2022 en Doha (Qatar) y solicitó una mayor colaboración en el sector para mejorar el reciclaje del plástico y su sustitución por alternativas sostenibles.

2.11 La IATA está coordinando sus actividades con otras asociaciones de la aviación, como la Asociación de Catering para Aerolíneas (ACA), la Asociación Internacional de Servicios de Vuelos (IFSA) y el Foro para la Sostenibilidad de la Aviación (ASF).

3. CONCLUSIÓN

3.1 La adopción de una regulación más inteligente sobre los residuos de cocina de vuelos internacionales (ICW) y plásticos de un solo uso (SUP) permitirá reducir los residuos de cabina, aumentar la recuperación de materiales, obtener beneficios económicos y mejorar la satisfacción del cliente al tiempo que ayuda a los reguladores a mantener los estrictos controles de salud animal.

3.2 Son necesarias medidas coordinadas entre los gobiernos y el sector de las aerolíneas para garantizar que la aviación realice una contribución positiva a la economía circular.

3.3 Se invita a la Asamblea a tener en cuenta esta nota informativa.