



**NOTA DE ESTUDIO**

**ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES**

**COMITÉ EJECUTIVO**

**Cuestión 18: Protección del medio ambiente – Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSA)**

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

[Presentada por los Estados que conforman la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA)]<sup>2</sup>

**RESUMEN**

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 del 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. En este sentido los Estados en vías de desarrollo, Belice, Guatemala, El Salvador, Honduras y Costa Rica 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

**Decisión de la Asamblea:** Se invita a la Asamblea a:

- a) solicitar al Consejo de la OACI, de seguir motivando a lo interno de sus instancias competentes, las propuestas técnicas para la definición de métricas del sector de la aviación internacional en materia de emisiones de carbono, a ser presentado para aprobación en el próximo 41º período de sesiones, que permitan a sus Estados miembros una guía para determinar su propia normativa; y
- b) solicitar a la Dirección de Cooperación Técnica (TCB) de la OACI que se realicen las gestiones pertinentes con los diferentes fondos globales relacionados con el medio ambiente y cambio climático, 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.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico – Protección del medio ambiente.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Requiere recursos financieros adicionales para los costes asociados a la implementación de métodos y prácticas recomendadas en materia CORSA.
<i>Referencias:</i>	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).

<sup>1</sup> Versión en español proporcionada por COCESNA.

<sup>2</sup> Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua.

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 En el 40° período 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 (CORSA).

1.2 En el numeral 5 de la Resolución, recuerda su decisión, adoptada en el 39° período de sesiones, de implementar un plan mundial de MBM que tomará la forma de un Plan de compensación y reducción del carbono para la aviación internacional (CORSA) para afrontar cualquier aumento de las emisiones anuales totales de CO<sub>2</sub> 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, consientes que se deben unir esfuerzos para mejorar el medio ambiente en sector de la aviación civil internacional y enfrentar al cambio climático, los Estados Centroamericanos de Guatemala, Belice, El Salvador, Honduras, Nicaragua y Costa Rica 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, Guatemala, El Salvador, Honduras y Costa Rica, han tomado la iniciativa de participar desde la fase voluntaria del Plan de compensación y reducción del carbono para la aviación civil internacional (CORSA).

## 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.

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 del COVID-19 ha **disminuido significativamente las operaciones internacionales de aviación, el tráfico y las emisiones de CO<sub>2</sub> en 2020**, lo que llevaría a una reducción consecuyente 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 se cuenta con 107 Estados, cuyo interés ha sido manifestado para de 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*.

### 3. CONCLUSIONES

3.1 El CORSIA es una medida mundial basada en el mercado diseñada para compensar las emisiones de CO<sub>2</sub> procedentes de la aviación internacional a fin de estabilizar los niveles de esas emisiones a partir de 2020 (CNG2020). La compensación de las emisiones de CO<sub>2</sub> 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 CORSIA *Buddy Partnerships*, especialmente del soporte técnico del Estado de España. Cabe asimismo mencionar la importancia del convenio COCESNA/ACSA–SENASA–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, consecuyente 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 la Asamblea de la OACI a:

- a) solicitar al Consejo de la OACI a seguir motivando a lo interno de sus instancias competentes, las propuestas técnicas para la definición de métricas del sector de la aviación internacional en materia de emisiones de carbono, a ser presentado para aprobación en el próximo 41º período de sesiones, que permitan a sus Estados miembros una guía para determinar su propia normativa; y
- b) solicitar a la Dirección de Cooperación Técnica (TCB) de la OACI que se realicen las gestiones pertinentes con los diferentes fondos globales relacionados con el medio ambiente y cambio climático, 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

### RESUMEN EJECUTIVO TDR

#### *“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 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 (2017).

#### 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 y Nicaragua. De acuerdo con estos estudios, 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.
- 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 que permita promover el desarrollo con bajas emisiones del transporte aéreo, para mejorar la competitividad del sector de la aviación civil en Centroamérica de una manera sostenible económica y ambientalmente.

#### III. OBJETIVOS DE LA ASISTENCIA TÉCNICA

##### General:

Construir una estrategia, y su marco de aplicación de manera consensuada y validada por los países, 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.

— FIN —