



**NOTA DE ESTUDIO**

**ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES**

**COMITÉ EJECUTIVO**

**Cuestión 17: Protección del medioambiente - La aviación internacional y el cambio climático**

**INICIATIVAS PARA LA DESCARBONIZACIÓN DE LOS AEROPUERTOS**

(Nota presentada por Japón)

**RESUMEN**

En cuanto a la descarbonización de la aviación, mientras que la Asamblea de la OACI ha debatido esta cuestión en el ámbito de las operaciones de las aeronaves, cada Estado sigue trabajando en sus iniciativas en el ámbito de los aeropuertos. Es importante promover iniciativas de conservación de la energía y de energías renovables para descarbonizar el sector aeroportuario. En este sentido, Japón ha creado un entorno para promover las iniciativas de descarbonización de los aeropuertos estableciendo un objetivo y un calendario para ello, y modificando las leyes respectivas. En la Asamblea de la OACI, los Estados deberían compartir sus iniciativas de descarbonización del sector aeroportuario para que puedan servir de referencia a otros Estados a la hora de implementar sus iniciativas.

**Decisión de la Asamblea:** Se invita a la Asamblea a compartir las iniciativas de descarbonización del sector aeroportuario de cada Estado y a utilizarlas como referencia para que otros Estados puedan trabajar en ellas.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico - <i>Protección del Medioambiente.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades mencionadas en esta nota de estudio se llevarán a cabo con sujeción a los recursos disponibles.
<i>Referencias:</i>	

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 Entre las iniciativas para la descarbonización de la aviación, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) estableció como objetivo a corto y mediano plazo mejorar la eficiencia de los combustibles en un promedio del 2% anual y limitar el aumento de las emisiones de CO<sub>2</sub> a partir de 2020 en el sector de la explotación de aeronaves en 2010, y en 2016, la OACI fijó el Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSA) hasta 2035.

1.2 Por otra parte, en el sector aeroportuario reconocemos que cada Estado está adoptando sus propias iniciativas en virtud del Acuerdo de París, adoptado en la Conferencia de las Partes (COP21) de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), para la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero después de 2020. Creemos que, en la Asamblea de la OACI, los Estados también pueden avanzar eficazmente en sus iniciativas de descarbonización de los aeropuertos compartiendo información sobre dichas iniciativas.

## 2. ANÁLISIS

### 2.1 Iniciativas para descarbonizar los aeropuertos

2.1.1 Se podrían adoptar las siguientes iniciativas específicas para descarbonizar el sector aeroportuario:

- a) para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de las instalaciones aeroportuarias, se instalarán iluminación y lámparas LED, aires acondicionados de alta eficiencia, e implementarán medidas de ahorro de energía en el momento de la reconstrucción. Para ello, consideraremos no solo el aumento de la eficiencia y los equipos por separado, sino también métodos eficientes de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> mediante sistemas de visualización, BEMS, y otros medios;
- b) para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos del aeropuerto, se promoverá la introducción de vehículos eléctricos y vehículos propulsados por pilas de combustible (FCV), y el desarrollo de estaciones de hidrógeno y de recarga en el momento de la renovación de los vehículos, teniendo en cuenta el estado de desarrollo de las tecnologías de vehículos. Además, hasta que los vehículos convencionales se conviertan en vehículos eléctricos y FCV, también se considerará la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> mediante el uso de biocombustibles;
- c) para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de las aeronaves en tierra, trataremos de introducir los grupos electrógenos en tierra (GPU), y considerar la posibilidad de reducir el uso de grupos auxiliares de energía (APU) mediante un mayor uso de los GPU. Además, estudiaremos el desarrollo de calles de salida de alta velocidad y calles de salida de intersección;
- d) en cuanto a la introducción de energías renovables en los aeropuertos, se promoverá la introducción de sistemas fotovoltaicos en los tejados o azoteas de los edificios de los aeropuertos, en las zonas de estacionamiento, los terrenos planos y los lugares que rodean a los aeropuertos, y procederemos a estudiar la posibilidad de ampliar la instalación a las paredes de los edificios y a las áreas restringidas en función del desarrollo tecnológico. Además de promover la descarbonización de los aeropuertos, examinaremos las formas de convertir el aeropuerto en un centro de energía renovable,

vinculando el aeropuerto con la comunidad circundante mediante el suministro de electricidad renovable, reforzando la resiliencia del aeropuerto y de la comunidad, y utilizando sistemas fotovoltaicos para la composición de créditos de carbono; y

- e) además, las medidas para los sumideros de CO<sub>2</sub> mediante la forestación y el carbono azul, el uso del hidrógeno, la reducción de las emisiones para el acceso al aeropuerto y la gestión de la energía en todo el aeropuerto, teniendo en cuenta la situación de cada aeropuerto y las características regionales, también contribuirán a la descarbonización del aeropuerto.

## 2.2 **Metas de descarbonización del sector aeroportuario de Japón e iniciativas para lograrlas**

2.2.1 Japón declaró haber alcanzado la meta de neutralidad de carbono de 2050 en el año 2020 como objetivo de descarbonización, y ha establecido un nuevo objetivo de reducción de los gases de efecto invernadero del 46% para el año fiscal 2030, y continuará apuntando para alcanzar un objetivo más alto del 50%.

2.2.2 En el sector de la aviación, se requiere la aplicación constante de medidas específicas para el logro de este objetivo, y en el sector aeroportuario se están estudiando los aeropuertos que ahorran y reciclan energía como parte de las iniciativas para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub>.

2.2.3 En el sector aeroportuario, en 2003 se formularon las Directrices para el desarrollo de aeropuertos respetuosos con el medioambiente (Directrices para aeropuertos ecológicos (primera edición)) con el fin de promover esfuerzos voluntarios de implementación de medidas medioambientales globales, incluidos los aeropuertos con bajas emisiones de carbono.

2.2.4 Por otra parte, con el reciente aumento de la demanda de la aviación, las emisiones de CO<sub>2</sub> en los aeropuertos están aumentando, por lo que es necesario realizar más esfuerzos para abordar esta cuestión. Por esta razón, para estudiar medidas de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> provenientes de las instalaciones aeroportuarias y de los vehículos de los aeropuertos, así como medidas para introducir energías renovables en función de las características de cada aeropuerto, se creó en 2021 el "Grupo de estudio sobre la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> en el sector aeroportuario" para debatir las iniciativas descritas en el punto 2.1.

2.2.5 En febrero de 2022, se establecieron los objetivos de descarbonización de los aeropuertos y el calendario de trabajo, con el fin de alcanzar una reducción del 46% o más (en comparación con el año fiscal de 2013) en cada aeropuerto nacional para el año fiscal 2030, y alcanzar el valor más alto de neutralidad de carbono en todos los aeropuertos nacionales maximizando el potencial de introducción de energías renovables.

2.2.6 Para promover de forma eficaz y eficiente las iniciativas antes mencionadas, es necesario cooperar con las partes interesadas de los aeropuertos (administradores de aeropuertos, operadores de los edificios de aeropuertos, las líneas aéreas, y otros operadores en el aeropuerto) y otras partes con experiencia en la descarbonización. También es conveniente que cada aeropuerto cree un plan con metas e iniciativas a mediano y largo plazo con miras a 2030 y 2050. Desde esta perspectiva, el gobierno estableció las Directrices (primera edición) en marzo de 2022 para que sirvieran de referencia para la elaboración de dichos planes.

2.2.7 En junio de 2022, se modificaron la Ley de Aeronáutica Civil, la Ley de Aeropuertos y otras leyes conexas para establecer una política básica de descarbonización del sector de la aviación por parte del Ministerio de Tierra, Infraestructura, Transporte y Turismo. En dicho ministerio, hemos

establecido un sistema por medio del cual el ministro certifica los planes de promoción para la descarbonización de los aeropuertos (en adelante, "planes de promoción") formulados por los administradores de aeropuertos, y hemos establecido medidas especiales basadas en la certificación del ministro. Las medidas especiales incluyen disposiciones para el arrendamiento a largo plazo de activos administrativos a las entidades encargadas de implementar los proyectos de promoción de la descarbonización de los aeropuertos descritos en los planes de promoción aprobados.

2.2.8 A la luz de las modificaciones de las leyes, tenemos previsto examinar las Directrices (primera edición), promover la formulación de planes de promoción por parte de cada administrador aeroportuario, y elaborar un manual que resuma los elementos que deben considerarse a la hora de introducir e instalar equipos de energías renovables y de ahorro de energía.

### 3. **CONCLUSIÓN**

3.1 Es importante que cada Estado formule sus propias iniciativas a la hora de promover la descarbonización de los aeropuertos. De esta manera, se estima que los Estados pueden descarbonizar los aeropuertos de manera eficiente gracias a que comparten los conocimientos adquiridos a partir de sus iniciativas. Por lo tanto, en el futuro, la Asamblea de la OACI debería compartir la información de las iniciativas de descarbonización de los aeropuertos de cada Estado, para que sirvan de referencia a otros Estados para promover las iniciativas de descarbonización de los aeropuertos.