



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 17: Protección del medio ambiente – La aviación internacional y el cambio climático

**GENERACIÓN DE COMPETENCIAS Y HERRAMIENTAS PARA LA
MATERIALIZACIÓN DE MEDIDAS OPERACIONALES LTAG**

(Nota presentada por Chile y apoyada por Costa Rica, Ecuador, Perú y Republica Dominicana²)

RESUMEN

En esta nota se plantea la necesidad de que la OACI apoye a los Estados para generar las competencias y herramientas con el fin de materializar las medidas operacionales propuestas en el Informe de Factibilidad de un Objetivo Ambicioso a largo plazo -LTAG-, de reducción de las emisiones de CO₂ de la aviación civil internacional (Report on The Feasibility of a Long- Term Aspirational Goal – LTAG- for International Civil Aviation CO₂ Emission Reductions), y a la vez lograr cuantificar la categorización de operaciones aéreas, con el firme propósito de reducir las emisiones de gases efecto invernadero.

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

- a) considere desarrollo de elementos tecnológicos, junto con las capacitaciones respectivas (conocimiento) para el análisis de data recopilada, con relación a los ahorros de emisiones por medidas operacionales;
- b) promover el análisis de las emisiones de CO₂ ahorradas discriminadas por cada medida operacional y generar indicadores de performance para estas medidas;
- c) instar a la OACI a desarrollar herramientas tecnológicas y generar conocimientos que ayuden a priorizar la implantación de medidas operacionales que generan mayores beneficios ambientales; y
- d) apoyar a los Estados en vías de desarrollo, a implantar, una vez identificadas, las medidas operacionales de mayor rendimiento ambiental.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los Objetivos estratégicos – Capacidad y Eficiencia de la navegación aérea y Protección del Medio ambiente.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Positiva.
<i>Referencias:</i>	<i>Informe de Factibilidad de un Objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG) de Reducción de las Emisiones de CO₂ de la Aviación Civil Internacional, Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación (CAEP) de la OACI, marzo de 2022</i> <i>Informe de la Reunión de Alto Nivel sobre la Factibilidad de un Objetivo Ambicioso a Largo Plazo para la Reducción de las Emisiones de CO₂ de la Aviación Internacional (HLM-LTAG) (Doc 10178)</i>

¹ Versión en español proporcionada por Chile.

² Estados miembros de la CLAC.

1. INTRODUCCIÓN

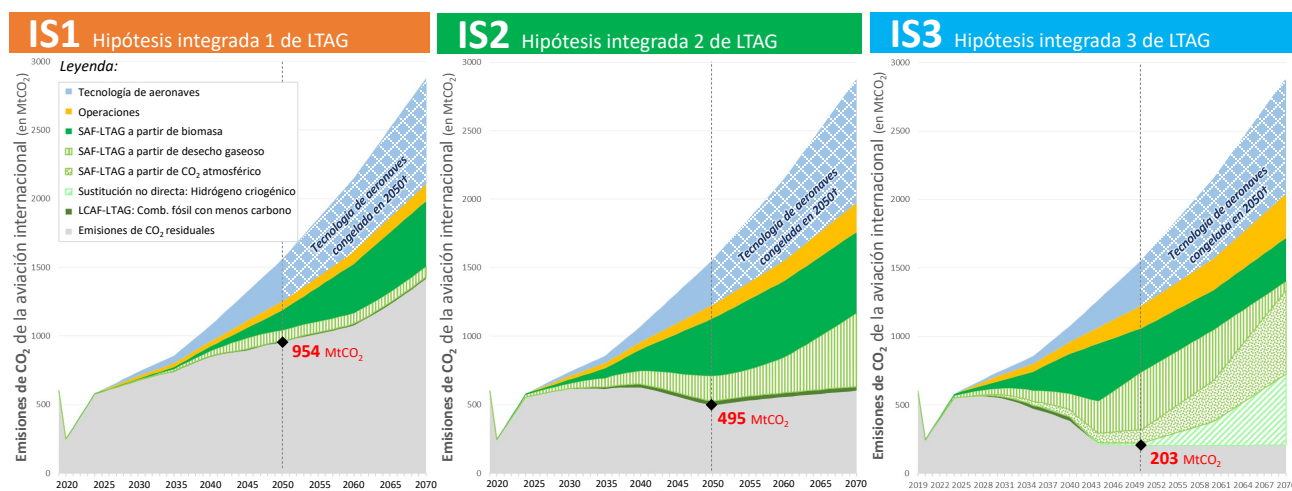
1.1 En el año 2019, con ocasión de su período de sesiones 40º, la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) pidió al Consejo de la Organización estudiar la factibilidad de establecer un objetivo climático aspiracional a largo plazo para la aviación civil internacional (LTAG)³.

1.2 En tal sentido, en febrero de 2022, en la duodécima reunión del Comité sobre Protección del Medioambiente y la Aviación (CAEP/12) de la OACI, se aprobó el informe técnico sobre la factibilidad de un LTAG, en el que se destaca la posibilidad de alcanzar una reducción de emisiones de CO₂ mediante la aplicación de medidas operacionales (logrando reducir entre 4 y 11%) de acuerdo con las hipótesis plasmadas en el informe.

1.3 Tomando en consideración las conclusiones.

2. ANÁLISIS

2.1 A partir de las hipótesis emanadas del Informe de Factibilidad de un Objetivo Aspiracional a Largo Plazo (LTAG) de Reducción de las Emisiones de CO₂ de la Aviación Civil Internacional, en la siguiente figura se detallada los tres posibles escenarios de emisión de CO₂:



[†]Debe primar la prudencia al interpretar los niveles de emisiones absolutas de CO₂, después de 2050 por los presupuestos de modelización, p.ej., tecnología de aeronaves congelada en 2050. Por efecto de estos supuestos, las emisiones de CO₂ son más altas que en una hipótesis (y criterio de modelización) de alternativa donde la tecnología seguiría avanzando después de 2050.

Fuente: Informe de Factibilidad de un Objetivo Ambicioso a Largo Plazo (LTAG) de reducción de las Emisiones de CO₂ de La Aviación Civil Internacional.

Figura 1. Emisiones de CO₂ de la aviación internacional correspondiente a las hipótesis integradas de LTAG

2.2 Chile plantea como prioritario la necesidad que dichas capacidades y conductas del personal que realizará las tareas de control y gestión de emisiones atmosféricas, se deben lograr de manera previa, con el fin de materializar las medidas operacionales dispuestas en el Informe de Factibilidad de un Objetivo Aspiracional a Largo Plazo (LTAG) de Reducción de las Emisiones de CO₂ de la Aviación Civil Internacional, Apéndice M4 Sub Grupo Operaciones, para lograr la optimización del diseño del espacio aéreo, a partir de las medidas operacionales identificadas en el párrafo 2.5 del mencionado reporte⁴.

³ ICAO Assembly Resolution A40-18, paragraph 9, 2019, <https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/LTAG.aspx>.

⁴ ICAO Report on The Feasibility of a Long- Term Aspirational Goal (LTAG) for International Civil Aviation CO₂ Emission Reductions, Appendix M4 Operations Sub Group Report, march 2022.

2.3 Aun cuando en la actualidad existen diferentes modelos para calcular las emisiones atmosféricas de la aviación civil, principalmente utilizados por países en vías de desarrollo que carecen de modelos propios para conocer su realidad local referidas a dichas emisiones, estos recurren a la metodología de OACI. Sin embargo, los datos para estimar las emisiones atmosféricas (consumo de combustible, peso de las aeronaves, entre otros datos) es información sensible, restringida y en algunas ocasiones, no se cuenta con aquella, condición sine qua non para estimar los consumos y emisiones generadas.

2.4 Para crear un modelo de cálculo de emisiones se requiere de datos y conocimientos para analizar la información, para lo cual se ha de tener en extrema consideración, las interacciones entre los diferentes gases emitidos a la atmósfera, de acuerdo con la altitud en que se generan, la performance de aeronaves, condiciones meteorológicas, orográficas y otras variables por mencionar algunas.

2.5 Para realizar la debida gestión en la reducción de emisiones, es necesario contar con información oportuna y medir la eficacia de las mejoras operacionales planteadas en el Apéndice M4 Sub Grupo Operaciones, que permitan cuantificar las emisiones atmosféricas y de esta manera facilitar a los Estados el conocimiento para tomar las acciones necesarias que permitan estimar el real beneficio de las medidas adoptadas.

2.6 La OACI, como un actor relevante en las medidas para la reducción de emisiones de los gases efecto invernadero de la aviación civil, asista a los Estados en vías de desarrollo, mediante talleres, capacitaciones y asesoría en el control de medición de las emisiones de CO₂ de la aviación internacional, con el fin de generar las capacidades, tanto tecnológicas como humanas, que permitan cuantificar las emisiones atmosféricas, con la finalidad de categorizar las medidas operacionales propuestas. Lo anterior generaría mayores beneficios en cuanto a la reducción de dichas emisiones.