

**NOTA DE ESTUDIO****ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES****COMITÉ EJECUTIVO**

Cuestión 16: Protección del medio ambiente – La aviación internacional y el cambio climático – Política y normalización

Cuestión 17: Protección del medio ambiente – Plan de compensación y reducción del carbono para la aviación internacional (CORSA)

CONTRIBUCIONES DE LA REGIÓN LATINOAMERICANA CON RELACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO E IMPLEMENTACIÓN DEL CORSA

(Nota de estudio presentada por Guatemala apoyada por los Estados miembros de la CLAC²)

RESUMEN

Esta nota de estudio presenta las contribuciones de la región latinoamericana con relación al cambio climático e implementación del CORSA, basado en lo establecido en el Anexo 16 y las resoluciones aprobadas en el 39º periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI. Los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) han considerado como primordiales las acciones para hacer frente a los impactos del cambio climático. Entre las acciones principales pueden resaltarse el trabajo conjunto que se ha realizado entre las Autoridades de Aviación Civil (AAC) y los diversos actores de aviación para la elaboración de los planes de acción y la implementación del conjunto de la canasta de medidas seleccionado; entre los que se resalta la renovación de flota de los operadores aéreos en Latinoamérica la cual se considera una de las más nuevas a nivel mundial. Asimismo, se resaltan las acciones que se han desarrollado en función de la implementación del CORSA.

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

- tomar nota de la información presentada;
- tomar en cuenta la contribución de los Estados latinoamericanos en materia de cambio climático e implementación del CORSA;
- solicitar a la OACI que continúe con la creación y fortalecimiento de capacidades a los Estados a través de seminarios y talleres en materia de cambio climático e implementación del CORSA; y
- solicitar a la OACI siga promoviendo acciones concretas para el acceso al financiamiento y transferencia de tecnología para Estados en vías de desarrollo.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico E – Protección del medio ambiente.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Requiere recursos financieros adicionales para la implementación de iniciativas en materia de medio ambiente.
<i>Referencias:</i>	Resolución A39-02 <i>Declaración consolidada de la políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático</i>

¹ La versión en español fue proporcionada por Guatemala.

² Belice, Bolivia, Brasil, Colombia, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Paraguay y Perú

	<p>Resolución A39-03 <i>Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Plan mundial de medidas basadas en el mercado (MBM)</i></p> <p>Resolución A21-07 <i>Directrices de orientación sobre medio ambiente y aviación civil en Latinoamérica.</i></p> <p><i>Plan estratégico de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)</i></p>
--	--

1. INTRODUCCIÓN

1.1 De acuerdo con la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL, 2015) “América Latina y el Caribe tiene una asimetría fundamental con referencia al cambio climático. En otras palabras, si bien América Latina ha contribuido históricamente al cambio climático en menor medida que otras regiones, de todos modos, resulta particularmente vulnerable a sus efectos y, más aun, estará involucrada de diversas formas en sus posibles soluciones”.

1.2 Entre las soluciones para hacer frente al cambio climático la aviación civil latinoamericana y sus diversos actores se han sumado a las iniciativas promovidas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) tanto en acciones de mitigación como de adaptación a este fenómeno. Estas acciones se ven reflejadas principalmente en la elaboración y presentación de los planes de acción nacionales para la reducción de emisiones y la activa participación en el diseño e implementación del Plan de compensación y reducción del carbono para la aviación internacional (CORSIA).

2 ANÁLISIS

2.1 En relación con las acciones para hacer frente al cambio climático, se debe ponderar en su justa dimensión la proactividad de los Estados latinoamericanos en la presentación y actualización de los planes de acción estatales para la reducción de emisiones. Los documentos presentados a la OACI reflejan el establecimiento de una sinergia de trabajo entre las Autoridades de Aviación Civil y diferentes actores clave del sector de la aviación civil para reducir las emisiones.

2.2 A la fecha, Argentina, Belize, Brasil, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, República Dominicana, Uruguay y Venezuela, han presentado y en algunos casos actualizado los respectivos planes de acción.

2.3 En los planes de acción se visualiza la selección de la canasta de medidas que cada país implementará de acuerdo a sus capacidades para minimizar el consumo de combustible y por lo tanto reducir emisiones, entre las principales acciones figuran la modernización de flota de los operadores aéreos, diseño de operaciones más eficientes, mejoras en las infraestructuras aeroportuarias y gestión del tráfico aéreo a través de procedimientos que amplían la eficiencia de las operaciones en ruta y en las áreas de control terminal (como implementación de PBN con conceptos CDO y CCO, PBN STAR, SID PBN, RNP AR APCH con radius to fix y operaciones de superficie A-SMGS).

2.4 Se debe ponderar en su justa dimensión la proactividad de los operadores de la región en la modernización de su flota, de acuerdo con datos de la Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo (ALTA), la edad promedio de las principales aerolíneas de la región (que representan >90%) ha disminuido +30% desde 2005 y al mismo tiempo el número de aeronaves se ha incrementado en más de 100%. Asimismo, las aerolíneas de la región han puesto en servicio más de 800 aviones de

última generación desde el 2005 (por un costo estimado superior a 144,000 millones de USD a precios de mercado) renovando su flota y sacando de operación aviones de viaja generación (B757, B727, B737-300/400, A340). Esta renovación ha permitido la reducción significativa de emisiones de gases de efecto invernadero.

2.5 Es relevante mencionar las iniciativas sobre el impulso de los combustibles alternativos sostenibles principalmente las iniciativas promovidas por Brasil en relación con el desarrollo de la producción y el uso de biocombustibles, así como la iniciativa de la implementación de un proyecto piloto de la República Dominicana para la producción local de combustibles alternativos sostenibles a mediano plazo. Sin embargo, en este aspecto en específico se ha detectado la necesidad de una conexión de los diversos eslabones en la cadena productiva, que requiere de políticas públicas adecuadas y una actuación coordinada entre los órganos gubernamentales y la iniciativa privada para lograr un adecuado desarrollo de los SAF.

2.6 Es importante señalar el compromiso de la región en el tema de combustibles alternativos sostenibles, el cual se manifestó en la Segunda Conferencia de la OACI sobre Aviación y Combustibles Alternativos (CAAF2), realizada en el 2017 en la Ciudad de México, México. En dicha conferencia se presentó la nota de estudio CAAF/2-WP/29 – Avances de la región latinoamericana en el desarrollo y despliegue de los combustibles alternativos para la aviación, cuyo contenido fue tomado en cuenta para la elaboración de la Visión de la OACI sobre esta temática.

2.7 En función de la incorporación del Volumen III del Anexo 16 relacionado con las iniciativas sobre la reducción de emisiones de CO₂ en la fuente (en la aeronave) los Estados latinoamericanos han iniciado a incorporar esta normativa en sus respectivas regulaciones, tal es el caso de Brasil, Estado ha incluido los requisitos de dicho volumen en la RBAC38.

2.8 El CORSIA se ha identificado en la región como un plan importante para hacer frente a los impactos del cambio climático a nivel mundial. En ese sentido y dada la urgente necesidad de regular la implementación de los aspectos de vigilancia, reporte y verificación (MRV) varios de los Estados latinoamericanos han emitido la regulación correspondiente tal es el caso de Argentina, Brasil, Cuba, México, República Dominicana, por mencionar algunos, asimismo otros se encuentran en fase de desarrollo normativo tal es el caso de los Estados de la región centroamericana, basándose en lo aprobado en el Volumen IV del Anexo 16.

2.9 Es importante en este apartado hacer mención de la importancia de las actividades impulsadas a través de la iniciativa ACT-CORSIA, ya que se han fortalecido los conocimientos de los representantes de los Estados en relación con este plan. Asimismo, se pondera en su justa dimensión los beneficios de las alianzas entre Estados a través del Buddy Partnerships, los cuales han proporcionado asistencia técnica personalizada de acuerdo con las características y capacidades de cada uno.

2.10 Cabe resaltar que Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Jamaica, México y República Dominicana miembros de la CLAC han mostrado su interés de participar en la fase piloto del CORSIA.

3 CONCLUSIÓN

3.1 Los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, han promovido acciones de manera conjunta con todos los actores que integran la aviación civil para hacer frente a los efectos del cambio climático; las cuales se han materializado en actividades de mitigación y adaptación.

3.2 Se resalta la importancia de la presentación de los planes de acción de manera voluntaria por parte de los Estados, los cuales ya han iniciado a implementar el conjunto de la canasta de medidas que se ha seleccionado para la mitigación de CO₂, en las que se pondera la renovación de flota la cual es una de las mas nuevas del mundo, el despliegue de los combustibles alternativos y la implementación de nuevas medidas operacionales.

— FIN —