



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

NOTA DE ESTUDIO

NACC/DCA/11 — NE/25
22/05/23

**Undécima Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe
(NACC/DCA/11)**

Varadero, Cuba, 28 al 30 de junio de 2023

**Cuestión 7 del
Orden del Día:**

Promoción e implementación de acciones regionales para la protección al medioambiente

ALIANZA POR UNA AVIACIÓN SOSTENIBLE (ALAS)

(Presentada por Guatemala en nombre de los Estados centroamericanos¹)

RESUMEN EJECUTIVO

Esta nota de estudio tiene por objeto, crear una exhortativa a los diferentes sectores del sector aéreo, academia y entes especializados, en la promoción de programas y proyectos sostenible desde el punto de vista ambiental, social y económico, con un enfoque basado en la reducción de emisiones, como elemento sustancial para el cumplimiento de los objetivos aspiracionales de carbono neutral del sector aéreo internacional. Esta iniciativa, promovida, desde la región conformada por los Estados miembros de COCESNA, aspira convertirse en un mecanismo de coordinación regional para facilitar la transferencia tecnológica, así como los recursos necesarios para facilitar a los Estados en vías de Desarrollo la transición a un sector aéreo sostenible, en consonancia con los objetivos medioambientales a los que aspira la OACI, así como juntamente con otros Estados u organizaciones que se adhieran a la iniciativa.

Acción:	Refiérase al párrafo 4.
Objetivos Estratégicos:	<ul style="list-style-type: none">• Objetivo estratégico 5 – Protección del medio ambiente
Referencias:	<ul style="list-style-type: none">• Resolución A41-21, “Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático”• Resolución A41-22, “Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente — Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA)”

1 Introducción

1.1 El Siglo XXI ha magnificado la degradación de diversos ecosistemas del planeta, principalmente como consecuencia de actividades humanas, tales como el cambio en el uso de la tierra y el uso de combustibles fósiles en los sistemas de transporte y en la industria, cuyas emisiones de CO₂ han

¹ Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua.

repercutido directamente en la atmósfera, contribuyendo al calentamiento global y al efecto invernadero. Algunas propuestas surgidas para minimizar la concentración de CO₂ incluyen el aumento en la eficiencia energética, un mayor uso de energías renovables y el secuestro de carbono.

1.2 Las posibilidades de mitigación a mediano plazo de las emisiones de CO₂ del sector de la aviación pueden ser el resultado de una mayor eficiencia del combustible, algo que puede lograrse actuando en diversos ámbitos, que incluyen la tecnología, las operaciones y la gestión del tránsito aéreo. No obstante, se prevé que tales mejoras solo compensen parcialmente el aumento de las emisiones de la aviación. La mitigación total de las repercusiones del sector requeriría abordar también los impactos en el cambio climático de otros gases de efecto invernadero distintos al CO₂ de la aviación.

1.3 La puesta en marcha del CORSIA, impulsado por la OACI, es un logro para el sector aéreo internacional, al constituirse como el primer mecanismo de su tipo adoptado globalmente por un sector de la economía, algo que debe resaltarse en su justa dimensión en lo correspondiente a las conferencias de las partes u otras actividades inherentes a la temática, dadas en el concierto internacional.

1.4 Se pondera, la adopción del Objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG) de las emisiones de CO₂ de la OACI, durante el 41° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI, donde se estableció para la aviación internacional las emisiones netas de carbono cero para 2050 en apoyo al objetivo de temperatura del Acuerdo de París. Se trata de un acuerdo histórico que refuerza el liderazgo de la OACI en cuestiones relacionadas con la aviación internacional y el cambio climático.

1.5 Indistintamente de las hipótesis planteadas, o algunas otras que pudieran generarse a futuro, es indiscutible que tanto el sector de la aviación como sus principales actores, deberán realizar inversiones importantes para cambiar el curso de sus emisiones, algo que con las tecnologías actuales no es posible de alcanzar, ante lo cual es de gran importancia el establecimiento de alianzas para coordinar las diferentes actuaciones en pro de la mejora del desempeño ambiental del sector de la aviación civil internacional.

1.6 En consecuencia, los Estados miembros de COCESNA acompañados por los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)², promueven la alianza denominada “Alianza por una Aviación Sostenible (ALAS)”, mediante la cual podrán desarrollar iniciativas bilaterales, multilaterales o sur-sur, que coadyuven a la consecución de los objetivos planteados en materia ambiental para impulsar la reducción, mitigación y adaptación al cambio climático en diferentes esferas de actuación, promoviendo soluciones que faciliten al sector aéreo internacional la consecución de sus objetivos ambientales sin poner en riesgo su ritmo de crecimiento.

2 Análisis

2.1 La presente iniciativa refleja el interés común de los Estados Latinoamericanos en promover un sistema de transporte aéreo sostenible mediante el impulso de la seguridad operacional y la seguridad de la aviación, el crecimiento económico y la mejora de los servicios, la eficiencia y la protección del medio ambiente.

² En el Informe presentado por la Secretaría General de la CLAC en su 101 Reunión de Comité Ejecutivo, CLAC/CE/101 - INFORME referente a la cuestión 7: **Medio Ambiente**, la iniciativa “ALAS” fue aprobada por unanimidad de los Estados miembros de la CLAC y se solicitó, a la macro tarea respectiva, su desarrollo.

2.2 La iniciativa ALAS aspira convertirse en un mecanismo de coordinación entre los diferentes actores del sector aéreo internacional para establecer medios prácticos para la asistencia financiera, la transferencia de tecnología y los esfuerzos de creación de capacidades hacia el logro del LTAG establecido.

2.3 Así mismo pretende dar respuesta a la importancia de que los Estados y las partes interesadas pertinentes trabajen mancomunadamente para el desarrollo y despliegue de Combustibles de aviación sostenibles (SAF), Combustibles de aviación con menos emisiones de carbono (LCAF) y otras tecnologías y fuentes de energía más limpias para la aviación a través de programas como el Programa de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción para los combustibles de aviación sostenibles (ACT-SAF) de la OACI y su posible ampliación a aspectos adicionales, como medio para contribuir concretamente al logro colectivo del LTAG acordado.

2.4 Desde los Estados Latinoamericanos, se exhorta a todos los actores de la aviación en procurar el máximo nivel de progreso posible en la implementación de medidas de reducción de las emisiones de CO₂ dentro del sector de la aviación, en lo correspondiente a tecnología, operaciones y combustibles alternativos.

3 Conclusiones

3.1 El establecimiento de alianzas de cooperación en beneficio mutuo entre distintas partes interesadas del sector aéreo internacional es muy importante para hacer frente a los desafíos de la implementación del CORSIA y del objetivo LTAG establecido, para ello se promueve proactivamente esta alianza en función de ser un mecanismo de coordinación entre diversos sectores para un desarrollo sostenido con bajas emisiones de carbono.

3.2 Se exhorta a la Dirección de Cooperación Técnica (TCB) de la OACI al acompañamiento en la gestión ante diversos organismos que permitan la facilitación de recursos tecnológicos y económicos que hagan posible la transición energética como método para la consecución de los objetivos aspiracionales planteados en materia ambiental y del LTAG.

4 Acciones sugeridas

4.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota de la información presentada en esta nota de estudio;
- b) invitar a otros Estados y organizaciones a unirse a esta iniciativa;
- c) ponderar en la necesidad de cooperación entre Estados para el cumplimiento de los objetivos aspiracionales planteados recientemente LTAG con un horizonte al 2050; y
- d) solicitar la oportuna intervención de la OACI/TCB para mecanismos de coordinación de la cooperación, bilateral, multilateral y sur-sur, en recursos técnicos y financieros para la ejecución de estas iniciativas.