



CLAC/GEPEJTA/47V-INFORME
30/06/21

**CUADRAGÉSIMA SÉTIMA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/47V)**
(Reunión virtual, 18 de junio de 2021)

INFORME

Lugar y fecha de la reunión.

1. El Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA) celebró su Cuadragésimo Séptima Reunión dedicada a asuntos de la Macrotarea de Medio Ambiente, de manera virtual, el 18 de junio de 2021, por medio de la plataforma GoToMeeting.

Apertura.

2. El Sr. Jaime Binder, Secretario de la CLAC inició la reunión dando la bienvenida a los asistentes, luego cedió la palabra al Sr. Francis Argueta, Director General de la Dirección General de Aeronáutica Civil de Guatemala, Segundo Vicepresidente de la CLAC y responsable del punto focal de la Macrotarea de Medio Ambiente quien dio inicio a la reunión resaltando el trabajo en equipo que realizan los Estados miembros de la CLAC, reconociendo el privilegio de liderar las materias de medio ambiente las que, considerando la actual pandemia del COVID-19, han dejado claro que la salud del ser humano está ligada completamente a la salud de los ecosistemas. En ese sentido, indicó que no hay que dudar en la participación en el esquema CORSIA o cualquier otro mecanismo orientado a la reducción de las emisiones y la adaptación obligada a los fenómenos como el calentamiento global y cambio climático. Por estas razones, existe el interés de coadyuvar al impulso de los combustibles sostenibles para la aviación, para lo cual se requiere la transferencia de tecnología a los países en vías de desarrollo.

3. A continuación, hizo uso de la palabra el Sr. Juan Carlos Salazar, Director General de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil de Colombia y Secretario General electo de la OACI, quien destacó la labor de la CLAC y que a través de ella Latinoamérica se ocupa y contribuye en temas de gran importancia para la aviación civil, en este caso los temas de medio ambiente. Agregó que en el marco de la pandemia los temas de medio ambiente han tomado mayor relevancia, dado que la disminución de la actividad humana generó algunos efectos que son tangibles en la naturaleza. Además, existe el gran reto de recuperar la aviación civil en la post pandemia, y el sector de nuestra

región tiene que resaltar el compromiso con el medio ambiente a través de las diferentes iniciativas que se han venido trabajando bajo el liderazgo de la OACI que permitan disminuir el impacto que genera la aviación civil en el medio ambiente. Al ser este un compromiso enorme que se tiene como sector, el Consejo de la OACI ha venido discutiendo la forma de presentar el sector a la Conferencia de las Partes (COP) de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático y como resaltar el compromiso con la reducción de efectos negativos que generan cambio climático. Por lo anterior, consideró muy importante el compromiso de los Estados en el esquema CORSIA, por el efecto adicional de generar un mensaje importante de la región.

4. A continuación la Sra. Jane Hupe, Subdirectora de Medio Ambiente de la Organización Internacional de Aviación Civil, resaltó que entre los temas a tratar en la reunión del GEPEJTA, estén presentes dos aspectos de total prioridad en el ámbito de la lucha contra el cambio climático en el sector de la aviación civil internacional: el CORSIA y los combustibles sostenibles de aviación (SAF, por su sigla en inglés), siendo dos temas que están íntimamente relacionados. CORSIA es una medida complementaria de una canasta de medidas orientadas a conseguir el objetivo de crecimiento neutro de carbono a partir del año 2020. A pesar de su carácter complementario, es un esquema novedoso, pues es la primera medida de mercado aprobada del sector industrial, lo que provoca que cualquier paso dado en la implementación de dicho esquema sea de amplio interés.

5. CORSIA se implementa de acuerdo con un programa ambicioso y detallado que comenzó el primer día del año 2019 y que contempla un desarrollo en un periodo de diecinueve (19) años. Al día de hoy la implementación de CORSIA está de acuerdo con lo previsto a pesar de que está ocurriendo dentro de un contexto complicado a nivel mundial a causa de la pandemia. Recalcó la necesidad de seguir trabajando juntos para buscar fórmulas que nos permitan aumentar el impacto del esfuerzo que están realizando los Estados y ahora es el momento ideal, para hacerlo en el ámbito de CORSIA, pues nos encontramos en la fase piloto, para lo cual los Estados tienen la oportunidad de participar de manera voluntaria con el fin de determinar sus cuotas internacionales sujetas a compromisos de compensación de emisiones.

6. Todos aquellos Estados que estén considerando ser voluntarios en CORSIA deben notificar a la OACI antes del 30 de junio del presente año, en vista que a la fecha de los 193 Estados miembros de la OACI 89 Estados son parte de CORSIA, por lo que alentó a los Estados a participar de forma voluntaria, considerando algunos motivos que son inherentes al esquema y son derivados de su diseño, basado en la eficiencia económica y el principio de no discriminación. Además, consideró necesario precisar que el impacto de la pandemia en el sector tiene efectos en CORSIA y es un hecho que alguno de estos efectos puede en la práctica eliminar alguna de las resistencias que podrían tener los Estados en su participación voluntaria.

7. Respecto a los combustibles sostenibles de aviación, indicó que el auge en la producción de estos combustibles muestra que el sector de la aviación es un actor importante en el impulso de las energías limpias. Consideró que hubiera sido así sin CORSIA, pero este esquema será un instrumento fundamental para fomentar la producción de este tipo de combustibles, ya que su uso permitirá que los operadores puedan reducir los compromisos de compensación de sus emisiones que adquieran en CORSIA. Este último aspecto sirve, en una región tan activa en el campo de combustibles

sostenibles como es Latinoamérica, como un incentivo adicional para que los Estados de la región decidan dar el paso para participar voluntariamente en la fase piloto de CORSIA. Concluyó asegurando que dentro de la Secretaría de la OACI están a disposición, para cualquier aspecto que pudiera ser de utilidad, para los Estados miembros de la CLAC.

Secretaría, Participantes y Coordinación.

8. La Secretaría del GEPEJTA/47V. estuvo a cargo del Sr. Jaime Binder y participaron en la reunión sesenta y cuatro delegados, representando a catorce Estados miembros, dos Estados no miembros y cinco Organismos observadores. La lista completa de los participantes figura como **Adjunto1**.

9. El Sr. Giovanni Tobar punto focal de la Macrotarea de Medio Ambiente ejerció como Coordinador de la Reunión, asistido por el Secretario de la CLAC.

Cuestión 1 del

Orden del Día: Aprobación del Orden del Día

10. El Grupo de Expertos adoptó el Orden del Día que figura como **Adjunto2** del presente informe, presentado por el punto focal Guatemala.

Cuestión 2 del

Orden del Día: Estatus actual y futuras acciones en la implementación del CORSIA

a) Contexto de la implementación del CORSIA en Latinoamérica, obligaciones y plazos.

11. El delegado de Guatemala presentó la nota de estudio NE/02 y manifestó que a partir de enero de 2021 se inició la implementación de la fase piloto del CORSIA y que de acuerdo con los compromisos definidos en el Apéndice 1 del Volumen IV del Anexo 16, CORSIA continúa con su curso de ejecución, ya que a la fecha cuenta con el compromiso de los Estados miembros para su eficaz implementación. En ese sentido se recomienda a las Autoridades de Aviación Civil, en la medida de sus posibilidades cumplir con los plazos establecidos en el Apéndice 1 mencionado.

12. Resaltó que, a pesar de las circunstancias actuales, los Estados continúan manifestando su compromiso en hacer frente al cambio climático mediante la implementación del CORSIA, por lo cual siete (7) Estados miembros de la CLAC están dentro la lista de los 89 Estados que participan como voluntarios. Por lo que se recomienda a los Estados miembros de la CLAC que, de acuerdo con sus circunstancias, evalúen la posibilidad de participar en el esquema, ya que esto aumentará la integralidad de este; por lo tanto, tener un mayor alcance en la compensación de emisiones derivadas de la aviación internacional.

13. Finalizó invitando a los delegados presentes a: a) Tomar nota de la información presentada; b) Intercambiar opiniones acerca de las conclusiones presentadas; y c) Tomar en consideración las recomendaciones indicadas en los párrafos 9 y 10 de la nota de estudio.

14. La delegada de Perú, tomó la palabra para manifestar que es importante para los países que aún no han ingresado al esquema de CORSIA, contar con la experiencia de los Estados que son parte de esta implementación, para que así las autoridades a quienes corresponde tomar la decisión de participar puedan decidir de mejor manera si llegan a formar parte de CORSIA.

15. El delegado de Guatemala comentó que en el área centroamericana ante la vulnerabilidad que tiene frente al cambio climático dada las condiciones geofísicas del istmo, hay una política decidida del Sistema de Integración Centroamericano en torno a sus Estados en apoyar mecanismos que estén encaminados a la reducción y potencial compensación de emisiones, aspirando a un mecanismo justo que pudiera hacer esa compensación en el orden del mismo sector. Por eso, además, es importante el impulso a los biocombustibles. Sin embargo, mientras el sector sigue produciendo sus propios certificados para la compensación de sus operaciones, mientras esa fase llega, es importante compensar con lo que se está realizando en otros sectores en pro del secuestro de carbono y de la certificación de emisiones. En este sentido, hay una política decidida y de esta manera, agregó que el Estado de Guatemala fue uno de los primeros en la región en cuanto a decidir la acción de apoyar este mecanismo. En la actualidad se tiene un proceso de implementación efectiva y de diálogo abierto con los operadores en la región y de alguna manera eso ha facilitado la viabilidad del mismo y el apoyo importantísimo desde la oficina de medio ambiente de la OACI y también de los colegas de EASA, SENASA Y AESA en el caso de España y la Unión Europea.

16. Se refirió al caso centroamericano y el caso guatemalteco particularmente, en los análisis económicos que se han realizado, pues si bien es cierto esa compensación puede tener un potencial incremento de precios el mismo es marginal respecto al costo que pueda tener y el costo beneficio en cuanto a poder mitigar y reducir las emisiones. Reiteró que estamos en una región en la cual tenemos una especial característica de vulnerabilidad. Es una de las zonas más calientes del planeta, y estamos entre la segunda y tercera región más vulnerable del planeta respecto a todos los eventos climáticos extremos.

17. La delegada de República Dominicana compartió las buenas prácticas que han venido realizando a nivel de protección del medio ambiente, estando en la fase voluntaria de CORSIA; habiendo enfrentado diferentes desafíos que se fueron superando con la colaboración de las diferentes instituciones que han participado. Se establecieron reuniones de trabajo con los diferentes grupos de interés incluido los que desarrollan la regulación y los organismos verificadores de la República Dominicana; habiendo utilizado los documentos de referencia de la OACI para desarrollar este mecanismo; contando con el Programa ACT-CORSIA que les sirvió de guía, por ejemplo permitió establecer reuniones con Estados que están dentro de este esquema, para aprender de sus buenas prácticas, siendo una excelente herramienta que se puede utilizar, porque cada Estado tiene una aviación distinta por lo que vamos aprendiendo de las experiencias compartidas. Actualmente indicó que están en la parte en que los operadores aéreos deben realizar sus reportes, trabajando a la par,

para identificar las debilidades y poder fortalecer los procedimientos internos. Por último, indicó que están en la disposición de compartir su experiencia estableciendo reuniones bilaterales.

b) Programa de colaboración EU LAC. Descripción y objetivos de ámbito general del programa

18. El delegado de EASA presentó la nota de estudio NE/07 resaltando el modelo europeo de 31 países, trabajando en bloque como ejemplo de compromiso para la implementación de políticas medioambientales. Lo anterior se materializa en la Unión Europea a través de la Agencia Europea de Seguridad Aérea en coordinación con las autoridades civiles de aviación en materia de protección de medio ambiente. Es uno de los objetivos y parte de la misión de EASA asegurar el máximo nivel común de protección del medio ambiente, tanto en las políticas que vienen de OACI en su Anexo 16, ETS, combustibles sostenibles, todo dentro del marco de medidas incluidas en el llamado "Pacto Verde" de la Unión Europea.

19. El Pacto Verde quiere transformar a Europa en una economía moderna, eficiente y competitiva en el uso de recursos, garantizando que dejen de producir las emisiones de gases de efecto invernadero el año 2050. Que el crecimiento económico esté basado en el uso proporcionado de recursos y que no existan personas y lugares que se queden atrás. Entre otras acciones concretas, se tiene previsto, invertir en tecnologías respetuosas, el apoyo a la industria para que innove en la descarbonización del sector de la energía. Es clave entre estas acciones el colaborar con los socios internacionales, para mejorar las normas medioambientales a nivel mundial, es aquí donde entra el apoyo del Proyecto EU-LAC-APP en América Latina.

20. El Proyecto está financiado por la Unión Europea implementado por EASA con el apoyo de diversos socios entre ellos, la Agencia Estatal Española de Seguridad Aérea. Uno de los objetivos principales y estratégicos es el apoyo a la protección del medio ambiente y cambio climático. A modo de ejemplo señaló que se está apoyando a COCESNA en la implementación de CORSIA, a AFCAC de México y a Brasil con otras iniciativas en cuanto a combustibles sostenibles de aviación. Finalmente invitó a los países a hacer uso de los medios que se facilitan a través del Proyecto para la implementación de las medidas y unirse voluntariamente a CORSIA, reiterando el compromiso de la Unión Europea en este apoyo mediante el uso del Proyecto EU-LAC-APP.

c) Implantación de CORSIA en Europa, implantación del esquema en España, y colaboración brindada de forma específica en el marco del programa EU LAC

21. El delegado SENASA realizó la presentación de la nota de estudio NE/05. Inició explicando que en el caso concreto de CORSIA brindan apoyo a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea en la gestión y administración del esquema CORSIA, comentó que a nivel europeo la aplicación del esquema CORSIA ha sido establecida a través del marco normativo que regula el régimen europeo de comercio de emisiones EU ETS que aplica al sector de la aviación desde el año 2002. Al igual que se ha hecho en otros Estados el actual marco normativo solo regula aspectos referentes al monitoreo, al

reporte y la verificación de emisiones de CO₂ en tanto que la normativa relativa a la compensación está en pleno desarrollo a nivel europeo. De esta manera desde un punto de vista práctico la gestión y administración de CORSIA en Europa y en España en particular, en realidad representa un proceso que se puede llamar continuista, en tanto las administraciones y los equipos con los que se han dotado para la gestión del régimen europeo de comercio han asumido las tareas de gestión derivadas del propio esquema CORSIA. También sobre la aplicación de CORSIA a nivel europeo comentó sobre la Declaración de Bratislava del año 2016, por la cual los 44 Estados miembros de la CEAC han notificado a OACI su decisión de participar de forma voluntaria en CORSIA desde el 1 de enero del año 2021.

22. Comentó como están estructurados dentro de España los trabajos que se desarrollan dentro de CORSIA, indicando que SENASA colabora con la oficina de cambio climático. Trabajan junto con AESA con los operadores aéreos, dentro de ese marco explicó que, por la normativa interna, España es el primer país del mundo que entregó sus informes de emisiones el 28 de febrero. Los análisis de los informes de las emisiones la realizan AESA y SENASA y los operadores aéreos son los que envían la información. Una vez recibida la información, se analiza y si está correcta técnicamente, se envía un informe técnico a la oficina española de cambio climático para su aprobación, luego, vuelve la información y se envían los datos a OACI con una declaración de confidencialidad.

23. Resaltó que es la entidad que trabaja junto a los operadores aéreos siendo un apoyo técnico a las compañías aéreas. Trabajan de cerca con las compañías, escuchan activamente, revisan problemática, etc. Siendo un canal de resolución de dudas, para lo cual se realizan cursos de formación, sesiones informativas, además se trabaja con la Entidad Nacional de Acreditación para el tema de acreditación y formación de todos los verificadores que luego harán su labor *in situ*.

24. Planteó que el equipo de España se encuentra disponible para ayudar respecto a CORSIA. Además de colaborar al compartir información e intercambiar experiencias sobre la implementación del esquema en cada país. Se realiza un intercambio de experiencias de cómo se administra el sistema CORSIA en cada país, se recogen las mejores prácticas de cada Estado y ponerlas en valor, siendo un proceso de mejora continua dentro de la administración y gestión en cada Estado, enfocándolo para un intercambio y análisis en conjunto de las irregularidades de alguno de los procesos, de los informes de emisión, siempre desde el punto de vista de identificar donde puede tener la debilidad o que necesidades específicas pueda tener un Estado.

25. El delegado de Chile hizo la siguiente pregunta ¿Qué pasa con el sistema ETS de Europa y su relación con el esquema CORSIA?

26. Se respondió indicando que el ETS sigue vigente en la Unión Europea siendo un programa que se desea mantener y la discusión actual es cómo coexistir con CORSIA. La CEAC va a presentar un análisis y estudio en los próximos meses para hacer una propuesta de como compaginar CORSIA con ETS, la opinión de muchos es que se debe convivir con EU ETS y CORSIA.

d) Impacto climático de la aviación

27. El delegado de la Administración Federal de Aviación de EE. UU. (Federal Aviation Administration – FAA), se encargó de presentar la nota de estudio NE/04 “*Impacto climático de la aviación*”, indicando que a través de esta presentación compartía el enfoque y compromiso de la administración Biden sobre el cambio climático y lo que se viene realizando específicamente sobre el Impacto Climático de la Aviación y su plan para reducir este impacto.

28. Estados Unidos está desarrollando un Plan de Acción del Estado actualizado sobre Reducción de Emisiones, considerando lo siguiente:

- Desarrollo tecnológico.
- Combustibles Aeronáuticos Sostenibles.
- Continuar mejorando la eficacia de las operaciones.
- Medidas basadas en el mercado y otros mecanismos de política.
- Tecnologías emergentes y fuentes de energía

29. Adicionalmente, indicó que la revisión es un aspecto crítico del éxito de CORSIA y los Estados Unidos está feliz de haber trabajado con algunos miembros de la CLAC en la implementación del esquema, esperando continuar la colaboración en la región.

30. A continuación, el Coordinador comentó, que era reconfortante saber que EE. UU. quería colaborar en esta temática tan importante; también agradeció el espíritu de compromiso de parte de la FAA.

e) CORSIA, Visión de la industria de la aviación

31. El experto de IATA presentó la nota de estudio NE/03 “*CORSIA, Visión de la industria de la aviación*”, comentando los antecedentes sobre lo sucedido en la región respecto a CORSIA. Al inicio tanto la industria como las autoridades carecían de conocimiento y experiencia en el esquema en cuanto a la implementación. Los actores de la región dieron rápida respuesta a los planes de compensación de emisiones y las autoridades con el tema regulatorio, sin embargo, una vez implementado el esquema, la verificación y entrega a las autoridades de los primeros informes de emisiones fue afectado por el impacto al transporte aéreo de la pandemia, impidiendo la movilización de los equipos de verificación.

32. Desde el punto de vista de apoyo, realizado por las autoridades, la CLAC y la industria cabe resaltar la labor frente a la capacitación a las aerolíneas y las autoridades de la región apoyando directamente la implementación de CORSIA.

33. Además, explicó sobre el sistema FRED+, una herramienta gratuita desarrollada por la IATA que está disponible (gratuitamente) para las aerolíneas miembros y no miembros como para los Estados. La herramienta está facilitando el manejo y el proceso administrativo de los reportes de emisiones; conectando directamente a las aerolíneas con los verificadores y a los Estados, asegurando

de esta manera la estandarización de los procedimientos; garantizando la integridad y calidad de los datos, manteniendo la confidencialidad y seguridad de los mismos en una plataforma web segura; facilitando a los operadores la carga y validación de los datos; permitiendo el análisis del consumo de combustible y por ende la cantidad de misiones de CO₂ de las aerolíneas. Permite, además, visualizar tendencias históricas y otros. Desde el punto de vista de reportes facilita el flujo de trabajo, los resultados que genera la herramienta están conforme a los SARPS de la OACI y tiene comprobación automática de los procedimientos que debe cumplir cada una de las Aerolíneas. El verificador, un ente externo, tiene acceso directo a este informe y podría realizar su proceso de verificación directamente. Los beneficios para los Estados es la conexión directa con sus operadores, un repositorio seguro de los documentos con acceso a toda la información presentada. Finalizó, reiterando que la herramienta fue desarrollada por IATA sin fines de lucro, estando disponible para los Estados y las aerolíneas miembros y no miembros que tengan participación directa en CORSIA.

34. Continúo comentando, sobre el impacto que tuvo la pandemia sobre la industria con un desplome del orden del 94 % del tráfico aéreo y más del 65% de la flota aérea fue almacenada, sin embargo, desde la industria continua el apoyo al esquema CORSIA, considerando que es la solución del mercado que se tiene para enfrentar a la reducción de emisiones y poder de esta manera cumplir con los objetivos fundamentales establecidos por OACI.

35. El Coordinador resaltó la importancia de tener conocimiento sobre los datos que la industria comparte y puede brindar a la Región.

f) Implantación de CORSIA a nivel global y próximos desarrollos del esquema durante la Asamblea General del año 2022

36. El delegado de OACI presentó la nota de estudio NE/08, indicando el contexto de la presentación:

- Información general sobre CORSIA.
- Índice de contenidos Estado de la implementación de CORSIA.
- Estado de la participación voluntaria en CORSIA.
- Desarrollo de capacidades para la implementación de CORSIA.
- Próximas etapas.

37. Como es de conocimiento CORSIA es la primera medida de mercado global para cualquier sector industrial, siendo un elemento complementario en la canasta de medidas para la reducción de emisiones en el sector de la aviación internacional con el objetivo único de alcanzar el crecimiento neutro en carbono en el sector a partir del año 2020. Si vemos CORSIA en el contexto, que se trate de un esquema global tiene una serie de ventajas y beneficios. Se pretende, por un lado, minimizar cualquier impacto económico inapropiado en la implementación de mecanismos basados en medidas de mercado que pudiera tener. Evidentemente, proceder de acuerdo con un carácter global tiene un alto grado de reconocimiento a nivel internacional, existe una certidumbre sobre los beneficios medioambientales del esquema, y si entramos en el detalle de cómo funciona CORSIA, es muy importante que los operadores aéreos que participen en el esquema tendrán a su disposición el

mismo tipo de unidades de emisión o créditos de carbono para compensar sus requisitos de compensación. Además, se debe tener en cuenta que en la última Asamblea de la OACI (2019) se trató entre otros un tema importante y se encargó a su Consejo, para que considere la viabilidad de una meta mundial, a la que el sector pueda aspirar a largo plazo. En ese sentido los datos e información que se recoja a través de la implementación del CORSIA, serán de importancia y utilidad en el trabajo que el CAEP comenzó a realizar con respecto a una hoja de ruta de implementación de esta posible meta mundial a largo plazo (LTGA).

38. Entrando al detalle del diseño de CORSIA, uno de los aspectos con el que todos están familiarizados es que su implementación se llevara a cabo por fases, desde el 1 de enero del presente año entró en vigor la fase piloto que se extenderá hasta finales del año 2023, tras la cual, se iniciará la denominada primera fase, que también tiene una duración de tres años. Estas dos primeras fases implican una participación voluntaria en el esquema y a partir del año 2027 se ingresa a una fase de implementación de CORSIA que desde el punto de vista técnico es similar a las dos anteriores, pero desde el punto de vista de participación tiene criterios que requieren a ciertos Estados que cumplan una serie de requisitos.

39. Otro aspecto importante del diseño de CORSIA es lo que se conoce como el enfoque basado en rutas. Esto implica que, todas las rutas que conectan a los Estados independientemente de que si, los Estados participan o no del esquema están sujetos a los requisitos de vigilancia, reporte y verificación de emisiones en el esquema, mientras que todas aquellas rutas que conectan Estados que participan voluntariamente en el esquema son las que están determinando los requisitos de compensación.

40. Otro aspecto fundamental en el diseño de CORSIA, es el factor de crecimiento y como se calcula a lo largo de la implementación del esquema. Entre el año 2021 y el año 2029 se define un factor de crecimiento con un enfoque cien por ciento sectorial, que quiere decir que existe un único factor de crecimiento que va a ser aplicable a todos los operadores aéreos en el esquema. A partir del año 2030 entra en juego un factor individual que tendrá un valor variable desde ese año en adelante y, por lo tanto, un factor de crecimiento diferente para cada uno de los operadores en el esquema.

41. Además de tener en cuenta como se calculan los requisitos de compensación de emisiones en CORSIA, debe destacarse la importancia que tienen los combustibles admisibles en el esquema. Dentro de CORSIA un operador va a tener requisitos de compensación, pero al mismo tiempo va a tener la posibilidad de reducir dichos requisitos de compensación mediante prueba documental de combustibles admisibles en CORSIA. Este término cumple dos tipos: combustibles sostenibles de aviación y combustible fósil aeronáutico que cumple los criterios de sostenibilidad del CORSIA. Comentó que existe un proceso, para que los operadores puedan reclamar la reducción de emisiones y por lo tanto reducir sus requisitos de compensación de emisiones en CORSIA.

42. Existe un paquete de documentos para la implementación de CORSIA, que definen el marco del esquema, sin embargo, existen cinco elementos de implementación de CORSIA que están recogidos en una serie de catorce documentos de la OACI, que contienen información esencial para la implementación de las normas y métodos recomendados en el Volumen 4 del Anexo 16.

43. A continuación, presentó los datos referentes a como los Estados han cumplido en proporcionar la información pertinente a CORSIA y destacó la labor de los Estados miembros de la CLAC, calificando de positivo, ya que todos han designado puntos focales para el CORSIA y tienen cuentas en el registro central CCR. Asimismo, han notificado la existencia de explotadores aéreos registrados en el Estado que realizan vuelos internacionales y una parte sustancial han notificado datos de emisiones de CO₂ en el año 2019. Otra buena noticia, es que cuatro Estados notificaron la acreditación de órganos de verificación para hacer el seguimiento, reporte y verificación de los reportes de emisiones dentro de CORSIA. Recalcó que el 30 de junio del presente año, es la fecha límite para que los Estados notifiquen a OACI sobre su participación en CORSIA a partir del año siguiente, para lo cual existe un modelo de carta disponible en el boletín CORSIA de mayo, en la página web de OACI.

44. Por qué un Estado debe considerar su participación voluntaria en CORSIA. Si se observa la situación a nivel global, en vista que el esquema está diseñado con ese enfoque orientado a rutas, cuanto más Estados participen en CORSIA, más rutas estarán incluidas en el esquema, logrando incrementar la integridad medioambiental del esquema. Lo anterior, en un año tan importante en el contexto del cambio climático como es el año 2021, sería un mensaje importante de la OACI y sus Estados miembros que estarían transmitiendo acerca de la capacidad, voluntad y liderazgo para abordar las emisiones del sector de la aviación internacional. Además, se debe tener en cuenta que muchos Estados a nivel global, pero sobre todo en Latinoamérica tienen un interés particular por la promoción del ecoturismo y evidentemente participar voluntariamente en CORSIA permitiría a esos Estados mandar el mensaje de que se están creando conexiones verdes de transporte aéreo con el resto del mundo.

45. Además, la Asamblea de la OACI estableció que todos aquellos Estados que participen voluntariamente en la fase piloto deberían tener prioridad por parte de los programas de capacitación y asistencia técnica establecidos por la OACI bajo el paraguas de la iniciativa ACT CORSIA, dentro del espíritu de que ningún país quede atrás. Por otro lado, está claro que cuantas más rutas estén involucradas en el esquema, el cálculo de los requisitos de compensación en un año determinado se incrementará, lo cual implicaría un aumento de la demanda de unidades de emisiones que será a su vez un incentivo para la inversión en proyectos de reducción de emisiones en los Estados participantes.

46. Con relación a los aspectos económicos de por qué un Estado puede considerar su participación voluntaria en CORSIA, debe tenerse en cuenta que tal como está diseñado el esquema está claro que los Estados que no tienen operadores realizando vuelos internacionales o realizan vuelos en un volumen pequeño, evidentemente la participación voluntaria no implica costos adicionales de cumplimiento, para los Estados ni los operadores. Además, actualmente se está trabajando en el contexto de la pandemia, el Consejo de la OACI puso en marcha el mecanismo de salvaguardia del esquema con el cambio de la línea base para la fase piloto del esquema, se pasó a considerar el año 2019. Si se tiene en cuenta el último análisis que el CAEP presentó al Consejo se muestra que la recuperación del sector de aviación internacional volvería al nivel de referencia del año 2019 como pronto el año 2023, al final de la fase piloto de CORSIA. Lo que implica que, de acuerdo con este análisis, el impacto en los costos de compensación de emisiones durante la fase piloto del esquema sería insignificante si es que hubiera.

47. Respecto a las iniciativas coordinadas por la OACI para el desarrollo de capacidades para la implementación de CORSIA, todos conocen el programa ACT-CORSIA que es un enfoque coordinado por la OACI para armonizar y reunir todas las acciones relevantes y promover la coherencia de los esfuerzos de desarrollo de capacidades para la implementación de CORSIA. La iniciativa dentro de ACT-CORSIA es la Alianza de Compañeros del CORSIA, no siendo la única pues se debe tener en cuenta que dentro de esta iniciativa se están organizando por parte de la Secretaría de la OACI, seminarios y tutoriales en línea, teniendo en cuenta el contexto actual, en el que las reuniones presenciales no son posibles. Se están produciendo folletos, videos explicativos, la actualización continua de las preguntas frecuentes sobre CORSIA y desde agosto de 2020 la publicación de boletines mensuales de CORSIA en la página web, donde se puede encontrar la información actualizada sobre el estado de la implementación del esquema.

48. Manifestó su agradecimiento a los Estados miembros de la OACI, por sus aportes a la Alianza de Compañeros, en especial a los que aportaron expertos que están trabajando con puntos focales de CORSIA de muchos Estados para facilitar la implementación del esquema. Recordó que en junio de 2018 se inició el Programa ACT-CORSIA y a la fecha cuenta con la participación de 134 Estados miembros de la OACI.

49. Comunicó que, como consecuencia de la situación actual, la OACI ha ajustado el tipo de apoyo y asistencia técnica que se está haciendo en CORSIA, como han sido las iniciativas en línea (on line) desde marzo de 2020. Respecto al Curso de Verificación de CORSIA que ha desarrollado la Secretaría de la OACI, existe una versión en idioma español y las primeras sesiones en español se empezarán a impartir a finales de junio, invitando a consultar la página web para que se pueda revisar el cronograma de actividades para este curso.

50. Sobre las próximas etapas de CORSIA indicó que fueron tratadas en la presentación de la nota de estudio NE/02 al inicio de la jornada, y recordó que las iniciativas de capacitación del Programa CORSIA continúan a medida que el esquema avance en su implementación y ACT-CORSIA se adapta a las necesidades de cada momento. El año pasado y principios de este año, el objetivo fundamental fue apoyar a los Estados en la notificación e información a través del registro central de CORSIA, a partir de ahora se prestará más atención a los dos aspectos que entran en vigor con la fase piloto como son: el tema de las unidades de medición elegibles para la compensación de emisiones y, además, cómo funciona el tema de los combustibles sostenibles de aviación dentro del CORSIA.

51. Hizo referencia a que el Consejo de la OACI está llevando a cabo la revisión periódica del CORSIA, cuya primera edición va a tener lugar el año 2022 y que llega en el momento oportuno, pues uno de los aspectos para tener en cuenta será como la pandemia del COVID-19, está teniendo y va a tener un impacto en la implementación del esquema. En este sentido comentó que hay un proceso de consulta a través de una carta a los Estados, para recopilar comentarios de los Estados sobre sus experiencias, siendo la fecha límite para su envío el 7 de agosto del presente año.

52. Finalizó su presentación agradeciendo la atención de los presentes e invitando a revisar la información disponible en la página web del CORSIA, en especial aquellos Estados que aún

no tienen participación voluntaria en el esquema y que deseen obtener más información sobre el tema.

53. El Coordinador, agradeció al experto de OACI por la amplia, detallada y valiosa presentación sobre el mecanismo CORSIA y la retroalimentación brindada a los delegados presentes.

54. La delegada de Perú tomó la palabra para referirse a la experiencia de su país con relación al apoyo recibido por los expertos en CORSIA. Consideró que los avances que podrían ser básicos para otros Estados, para el Perú han sido fundamentales y les ha permitido tener la capacidad de poder hacer una verificación de orden de magnitud, una evaluación de cálculo de emisiones. Para el Estado peruano estas herramientas han sido importantes y fortalecedoras para poder hacer frente a los diferentes desafíos que el esquema presenta. Además, aprovechó la oportunidad para mencionar la importancia de que el Curso de Verificación del CORSIA, se encuentre en idioma español, considerando que los temas aeronáuticos ambientales son difíciles, la relevancia de usar el español en temas tan especializados es una herramienta importante para la Región, finalizó solicitando que se sigan brindando herramientas, para avanzar como se está haciendo.

55. El delegado de Perú realizó una intervención para consultar sobre una de las partes de la presentación, donde se explica sobre el impacto del COVID-19 en la implementación del CORSIA, consultó que implica este impacto y si esto genera la posibilidad de mover algunas obligaciones o plazos de las fases de implementación a partir del año 2020.

56. El delegado de OACI, respondió que el trabajo que se está realizando y la información que está consultando el Consejo de la OACI relativo al impacto del COVID-19 en la Implementación del CORSIA, tiene lugar en el contexto de la revisión periódica del CORSIA para el año 2022. Recordó que durante el año 2020 al inicio de la situación actual por la pandemia, el Consejo de la OACI realizó una modificación en la estimación de la línea base de las emisiones para la fase piloto del CORSIA, explicó que nos encontramos en un contexto que está cambiando de manera continua, por lo que el Consejo de OACI solicitó al CAEP proporcione actualizaciones en cada una de sus sesiones, para ver cómo evoluciona la situación.

57. La Sub directora de medio ambiente de la OACI, intervino para informar sobre los órganos de verificación de la Región, indicando que son los Estados de Chile, Costa Rica, México y Paraguay. Además, comentó que la cuestión de transparencia en la aplicación del CORSIA es fundamental. En la última reunión del Consejo de la OACI se planteó la necesidad de poner a disposición de todos los Estados los análisis que se están haciendo por parte de la Secretaría de la OACI y el CAEP sobre los impactos del COVID en CORSIA, habiendo sido aprobada la propuesta por el Consejo. Por tanto, las decisiones del Consejo como los análisis del CAEP serán publicadas en la web, considerando ser un paso importante para esclarecer a los Estados estas implicaciones. Continuó, comentando que CORSIA es novedad para todos, es la primera vez que un sector lo realiza. Es novedad también para la Secretaría de la OACI y se está aprendiendo en conjunto. El CORSIA ya era un desafío grande y con la pandemia debimos ajustarnos a ese cambio, es importante saber que los mecanismos que tenemos en CORSIA, aseguran que se puede tener acción cuando hay un impacto que no estuvo previsto en el esquema, inmediatamente el Consejo de la OACI tuvo la capacidad de responder ante

una situación que no se esperaba y que podría causar un impacto económico adverso a los Estados, por ello se tomó la decisión de cambiar el nivel de comparación de las emisiones, para el periodo de la fase Piloto del esquema.

58. Adicionalmente, comentó que se tienen todos los mecanismos en el esquema que van a facilitar su implementación y evitar implicancias negativas a los Estados cuando ingresaron en CORSIA. Consideró importante que todos los Estados tengan la información completa y puedan aclarar sus dudas, ya que esta información no es solo para los Estados que son parte del Consejo, sino para todos los Estados miembros de la OACI. Indicó que se está en una fase avanzada de la implementación del esquema, por lo que es importante que los Estados ya no tengan dudas, por eso la importancia de tener el ACT-CORSIA, que es un canal de diálogo abierto, invitó a los Estados a resolver sus dudas a informarse, recordó que el público para conectarse quiere usar un medio que sea sostenible.

59. También comentó que las inversiones ahora tienen presupuestos destinados para propuestas de Medio Ambiente y se necesitan de estas inversiones en el sector para responder a las demandas en cuestiones de sostenibilidad, combustibles verdes y nuevas tecnologías. Es importante tener un plan serio para garantizar que se generen estas inversiones, principalmente en Latinoamérica que tiene un potencial inmenso para la inversión en el desarrollo de combustibles sostenibles.

60. El Coordinador expresó su agradecimiento a los delegados de OACI por la información brindada, además recalcó que la línea de Implementación del CORSIA es un mecanismo que está evolucionando. Aprovechó para agradecer las intervenciones de todos los expositores, asimismo a los colegas de las distintas administraciones que acompañaron esta primera parte involucrándose del programa CORSIA. Finalizó recalando que el calentamiento global necesita acciones inmediatas y que la implementación de este esquema debe llenar de orgullo a todos los que trabajan en aviación, siendo CORSIA el primer mecanismo global enfocado en la reducción y compensación de emisiones de carbono.

Cuestión 3 del

Orden del Día: Estatus actual e iniciativas sobre el desarrollo de Combustibles Sostenibles de Aviación (SAF)

a) Descripción general del estatus actual de los SAF, iniciativas para su impulso, y protagonismo de los mismos para la descarbonización del sector aéreo

61.- El Especialista de SENASA inició la presentación de la nota de estudio NE/06 indicando que se tocarían los puntos siguientes:

- Qué son los combustibles sostenibles de aviación (SAF)
- Potencial de los SAF para el sector aéreo
- Situación actual y proyectos

62. Los SAF son combustibles aeronáuticos que están certificados como renovables o sostenibles y cumplen con criterios de sostenibilidad que son verificados independientemente. Los

criterios de sostenibilidad bajo el criterio de CORSIA están definidos, hay dos elementos importantes a la hora de definir los combustibles sostenibles: que están certificados y esta verificada su sostenibilidad. Actualmente existen 8 tecnologías que permiten la producción de combustibles sostenibles y una serie de materias primas, también se debe indicar que en la actualidad se está certificando bajo una mezcla, es decir que el uso de estos combustibles se hará mezclando con otra parte de combustible JET A-1 a un máximo de 50% .

63. Respecto al potencial de los SAF, se debe hacer referencia a los tres compromisos que se fijó la industria:

- Mejorar la eficiencia del consumo de combustible en una media del 1,5% anual de 2009 a 2020; (Media de reducción en el periodo 2009-2020: - 2,3 %)
- Estabilizar las emisiones del sector a partir de 2020 con un crecimiento neutro en carbono;
- Un objetivo ambicioso de reducir las emisiones netas de la aviación en un 50% para 2050 en comparación con los niveles de 2005.

64. En consecuencia respecto al objetivo establecido en el tercer punto que se ha impuesto la industria de la revisión de emisiones tan significativa, tendrían que provenir del uso de los combustibles sostenibles, actualmente la producción de SAF se están realizando bajo tecnología HEFA vendrían a ser lo que se denomina biocombustibles.

65. Adicionalmente se puede resumir el potencial de los SAF en los siguientes conceptos:

- Al ser combustibles que pueden ser utilizados directamente en los motores y aeronaves actuales, su potencial de implementación es relativamente rápido y es el vehículo más inmediato y efectivo de descarbonización en el sector aéreo.
- Los dos principales constructores a nivel mundial (Airbus y Boeing), se han comprometido a que sus nuevas aeronaves sean compatibles con vuelos 100% SAF. En el caso de Boeing para el horizonte 2030.
- Las compañías energéticas y petroleras están haciendo grandes inversiones para aumentar la capacidad de producción de SAF.

66. En relación con la situación actual y proyectos se debe acotar que la durante la sesión de marzo de 2018, el Consejo de la OACI aprobó la Declaración de la Segunda Conferencia de la OACI sobre combustibles alternativos de aviación (CAAF/2), incluida la Visión de la OACI para 2050 sobre combustibles de aviación sostenibles. En dicha declaración: *...11. Se anima a los Estados a apoyar el desarrollo y la aplicación de marcos normativos estables que faciliten el despliegue de los SAF, a través de incentivos, programas de investigación y la asistencia técnica.* Adicionalmente, se debe destacar que CORSIA está concebido de tal modo que permite a las compañías aéreas utilizar combustible sostenible de aviación, para reducir sus obligaciones de compensación.

67. A nivel europeo se debe resaltar la iniciativa REFUELEU 2021 (Julio) que se enmarca en el marco de *The European Green Deal*, para la implantación de un objetivo de SAF anual a escala de la Unión Europea. Propuesta de la Comisión: 2025: 2%, 2030: 5% y 2035: 20%.

68. Existen ya biorrefinerías y múltiples proyectos anunciados por todo el mundo de manera homogénea. En términos de consumo de las compañías aéreas, hay alrededor de cuarenta con contratos de compra de combustibles sostenible de aviación. Es importante, comentó, que muchas de ellas se han comprometido a la neutralidad de carbono en el año 2050.

69. Adicionalmente señaló que Latinoamérica tiene un potencial tremendo en relación con los combustibles sostenibles; es un mercado aeronáutico que ha estado en expansión en los últimos años con criterios claros de sostenibilidad.

70. En relación con la situación actual y proyectos en España, comentó que la Agencia Estatal de Seguridad Aérea identifica el uso de combustibles sostenibles de aviación por parte del sector aéreo como una de las medidas más prometedoras en el corto y mediano plazo, para alcanzar los objetivos ambientales del sector, considerando lo siguiente:

- Mención explícita a los combustibles sostenibles en la nueva Ley de Cambio Climático aprobada en España en 2021, así como en el PNIEC 2021-2030 – Plan Nacional Integrado de Energía y Clima – que marca la agenda y los objetivos de descarbonización, eficiencia energética y utilización de energías renovables en España para la próxima década.
- Alineamiento completo con las políticas en la UE, en particular con el establecimiento de objetivos de suministro de SAF a nivel comunitario a través de la iniciativa REFUEL EU.

Y los proyectos siguientes:

- Repsol presentó su plan estratégico para el periodo 2021-2025. Construirá en su refinería de Cartagena la primera planta de biocombustibles avanzados de España, con capacidad para producir 250.000 toneladas anuales. En Bilbao se prevé la construcción de una planta piloto de producción de combustibles sintéticos Power-to-Liquid
- International Airlines Group (IAG) que engloba entre otras a Iberia, Vueling, Level y Air Europa anunció en abril de 2021 que su objetivo es operar el 10% de sus vuelos utilizando combustibles sostenibles de aviación (SAF) para 2030.
- Potencial de los RSU (residuos sólidos urbanos). Desde la AESA se estudia la factibilidad de desarrollar una filial de producción de SAF utilizando residuos sólidos urbanos (RSU) sin clasificar, ayudando a la descarbonización del sector de la aviación mientras se contribuye a solventar el preocupante reto de los vertederos y acumulación de residuos.

71. Para finalizar sugirió considerar como mensajes para la descarbonización de la aviación y el potencial de los SAF las siguientes conclusiones:

- La consecución de los objetivos de reducción de emisiones requerirá un aumento significativo de la producción y el consumo de combustibles sostenibles de aviación.
- Actualmente se está dibujando el marco normativo, para el desarrollo de los combustibles sostenibles de aviación en las décadas venideras.

- Múltiples iniciativas industriales se están dando actualmente en Europa y en el mundo. Aquellos países que sepan situarse a la vanguardia de los SAF atraerán inevitablemente alguna de esas inversiones.

72.- El Coordinador acotó que, en el GEPEJTA, se ha venido trabajando sobre el marco y el impulso que podría darse a los temas de biocombustible en la Región, preguntó sobre cuáles de las tecnologías mencionadas, se están aplicando de acuerdo con la recopilación de data. El especialista respondió que la más frecuente tecnología era HEFA (Biocombustibles, se producen con una materia prima, aceites de diversos cultivos), la mayor parte de esas inversiones que se han anunciado en Latinoamérica utilizan esta clase de tecnología. Asimismo, el especialista puso de ejemplo a Brasil, que con los residuos de la producción de caña de azúcar podría cubrir sus necesidades de Jet A-1.

73.- La delegada de Brasil, señaló estar de acuerdo con que la región Latinoamericana tiene un potencial enorme para la producción de combustibles sostenibles que son la medida más necesaria que permitirá la transición adecuada para conseguir los objetivos ambientales de sostenibilidad de la aviación. Brasil está intentando garantizar las inversiones necesarias para iniciar la producción inmediata de los combustibles y dispuestos a compartir con la región. Asimismo, agradeció a los expositores por su valioso aporte a la reunión. También señaló que Brasil está totalmente comprometido con los objetivos de sostenibilidad de la OACI y del sector, entusiasmados con el proceso de revisión del CORSIA, porque es una medida necesaria a corto plazo para garantizar el cumplimiento de los objetivos y son, además, necesarias para tener un mecanismo robusto que cumpla su objetivo ambiental de integridad y que sirva a todos los países, para tener la certidumbre, que no habrá distorsiones de mercado producidas por esto. Finalmente, señaló que Brasil está en completa disposición para compartir con los Estados de la CLAC la experiencia en el desarrollo de los combustibles sostenibles.

74. La delegada de Perú realizó una consulta respecto a la brecha amplia entre el costo de los combustibles tradicionales y los alternos o sostenibles de aviación. Esta medida de reducción de compensación podría atenuar la brecha, que serviría de alguna manera para incentivar su uso y podría ser una herramienta que las autoridades podrían utilizar en beneficio o promoción para el uso de este tipo de combustibles.

75. El especialista dijo que existe una demanda importante y que las empresas son conscientes de la importancia de los combustibles sostenibles e incluso están cerrando contratos de compra aun sabiendo de la existencia de los sobrecostos dentro las propias estrategias de dichas compañías. Asimismo, señaló que los Estados podrían jugar un papel importante en la reducción del precio, poniendo como ejemplo a EE. UU. en donde hubo propuestas para facilitar esa diferencia de precios. Muchas veces es necesario crear la demanda, para que la oferta siga después. Para terminar de responder, señaló que el hecho de que haya inversiones, indica que el mercado está madurando, y que la demanda está creciendo cada vez con mayor volumen.

76. EL delegado de IATA en este contexto señaló la importancia del potencial que tiene la región y cada uno de sus Estados para fomentar el desarrollo a través de políticas que incentiven el uso de biocombustibles que conduzcan a elevar la producción. Así también mencionó el compromiso

que tienen las líneas aéreas latinoamericanas en la búsqueda de alternativas que potencien la contribución del sector en la reducción de las emisiones del CO₂ dentro del esquema de CORSIA.

77.- EL Coordinador preguntó sobre si existía algún programa de colaboración previsto del primer mundo para estas regiones en cuanto a facilitar el acceso de esta tecnología, tomando en cuenta los altos costos actuales. El delegado de EASA contestó explicando en primera instancia que el potencial de Latinoamérica es mucho mayor que el de EE. UU. y Europa, y que los biocombustibles es una oportunidad tremenda para Latinoamérica por distintos motivos y que sería importante desarrollarlos. Indicó que los países más desarrollados deberían transferir sus conocimientos y tecnología, para invertir en Latinoamérica. Asimismo, indicó que era importante demostrar compromiso de la industria para atraer las inversiones, y dijo que hoy las inversiones de la industria que va a invertir en biocombustibles son inversiones que están dispuestas a ser globales. Muchas compañías petroleras están considerando Latinoamérica, por la facilidad de conseguir materias primas. Desde su opinión considera que, si en Europa se demanda un mayor compromiso medioambiental lo lógico, tal cual se actuó en el marco de CORSIA, es que haya una ayuda a los países en este marco.

78. El Jefe del Servicio de Medioambiente e Innovación de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea de España, inició su presentación¹ comentando que el potencial de Latinoamérica es tremendo, en el mercado del biocombustible. Que se va a crear a nivel global, dos grandes áreas que tienen todas las posibilidades por su climatología y el tipo de materias primas: Latinoamérica y el Sureste Asiático. Este último está invirtiendo e introduciendo tecnología. En Latinoamérica hay iniciativas, los países que quieren apostar por el biocombustible están a tiempo, pues en el momento actual, se está poniendo en marcha el mercado del combustible sostenible de aviación.

79. La presentación versó sobre la unión necesaria entre CORSIA y SAF. Consideró pertinente mostrar compromiso para atraer las inversiones, cuando una compañía decide invertir en una biorrefinería va a elegir a países que tengan un compromiso alto o que den seguridad a las inversiones.

80. A continuación, indicó que demostrar como sector un compromiso pasa por apostar por lo que se tiene actualmente y lo que se tiene es CORSIA, que es un acuerdo global de los países que reúne también a la industria (aerolíneas, aeropuertos, fabricantes, etc.). Aprovechar este impulso como sector y seguir mostrando compromiso dentro del CORSIA y apostar por los SAF. De las cuatro herramientas que existen para descarbonizar a la aviación, la tecnología tiene un margen limitado del orden del 25%; las medidas operacionales pueden aportar en el escenario 2050 otro 10% y el resto tiene que venir vía CORSIA y vía combustibles sostenibles. CORSIA creará derechos, que impulsarán el crecimiento del uso de los SAF. Además, comentó la importancia del día 30 de junio del presente año, animando a los países de Latinoamérica para que se unan de forma voluntaria a CORSIA, lo cual demostraría un compromiso con el sector, principalmente para demostrar la unión en la región y sumar fuerzas en el mundo de la aviación, señalando que en su opinión el costo de presentarse es cero. En la actualidad se debe apoyar a los temas de SAF, y comprometió su colaboración y apoyo.

¹ La presentación no llegó a la Secretaría de la CLAC, para ser anexada a este informe.

b) Orientación para el desarrollo normativo en la región con el fin de impulsar el uso de combustibles de aviación sostenibles (SAF) – ALTA e IATA

81. El delegado de IATA, presentó la nota de estudio NE/09 y sustentó el proyecto de resolución de ALTA e IATA, sobre “Orientación para el desarrollo normativo en la región con el fin de impulsar el uso de combustibles sostenibles de aviación (SAF)”, finalizó solicitando al Grupo de Expertos se analice, para que posteriormente se eleve a la Asamblea de la CLAC, para su aprobación.

82. El coordinador hizo un llamado a los Estados para conformar un subgrupo el cual se encargue de la redacción en pro de la mejora de este primer borrador de resolución presentado por la ALTA e IATA, manifestaron su interés por conformar este subgrupo los delegados de Brasil, Perú y ALTA.

Conclusiones:

83. El Coordinador respecto a la conclusión sobre lo tratado en la Cuestión 2 del Orden del Día manifestó dar por aceptada la información de las notas de estudio presentada en la reunión, que la decisión de participar o no en el esquema CORSIA estén fundadas ante elementos de realidad y los nuevos escenarios post pandemia que se vienen imponiendo. En ese sentido exhortó a los Estados a adherirse al CORSIA de manera voluntaria, esquema que tiene algunos elementos que mejorar, pero es el primer mecanismo de esta naturaleza en el mundo, de un sector económico productivo tan pujante como es el sector aéreo.

84. Respecto a la Cuestión 3 del Orden del Día destacó la participación importante por parte de la Unión Europea y FAA, referente a los SAF, que constituye uno de los elementos en la canasta de medidas para la reducción de emisiones de la OACI. Asimismo, expresó que se debe valorar la propuesta de ALTA e IATA plasmada en el proyecto de resolución apoyada en este GEPEJTA por los Estados presentes, que estimulará el marco normativo a desarrollar dentro de nuestros Estados.

85. El Secretario, agregó que respecto a la conclusión de la Cuestión 2, se va instar a los Estados a utilizar los canales oficiales, para obtener información y asimismo solicitar compartir información y utilizarla para tomar las decisiones pertinentes, ante los nuevos escenarios que se abren para la superación de la pandemia.

86. En relación con el proyecto de resolución, señaló que este será enviado vía correo electrónico, por parte de la Secretaría, invitando a todos los Estados a que participen en la redacción de esta importante resolución que propone la industria apoyada por Estados CLAC.

Clausura

87. EL Secretario agradeció a los ponentes por la gran cantidad de información compartida y a los delegados por su participación. Asimismo, señaló que luego de la reunión los participantes

tienen la misión junto con sus autoridades (Ministerios de Medio Ambiente, Relaciones Exteriores y demás autoridades correspondientes) para tomar la decisión acerca de su adhesión a la fase voluntaria del CORSIA. Consideró muy relevante la reflexión interna, por parte de los Estados CLAC, sobre los temas tratados en la reunión.

88. Finalizó la reunión, manifestando que, dada la importancia de la recuperación de la aviación, por los desafíos que impuso la pandemia, se va a requerir de una aviación que enfatice los temas de medio ambiente, por ser de especial importancia en un contexto postpandemia.



CLAC/GEPEJTA/47V-INFORME

30/06/21

Adjunto 1

**CUADRAGÉSIMA SÉPTIMA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/47V)**

(Reunión virtual, 18 de junio de 2021)

LISTA DE PARTICIPANTES

ESTADOS MIEMBROS		
NOMBRE / E-MAIL	CARGO/INSTITUCIÓN	FOTO
ARGENTINA		
Florencia Dovichi fdovichi@anac.gob.ar	Directora Nacional de Transporte Aéreo Administración Nacional de Aviación Civil – ANAC	
Nahuel Morand	Administración Nacional de Aviación Civil – ANAC	
Juan Pablo Picasso jpicasso@orsna.gob.ar	Gerente de Regulación Económica Financiera ORSNA	
BOLIVIA		
Carlos Caballero	Jefe de Unidad de Servicios Aerocomerciales Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC	
Neidy Mariela Cruz	Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC	
BRASIL		

Astor Neto astor.neto@anac.gov.br	Jefe de Asesoría Internacional Agencia Nacional de Aviación Civil – ANAC	
Marcela Anselmi marcela.anselmi@anac.gov.br	Analista de Relaciones Internacionales Agencia Nacional de Aviación Civil – ANAC	
Ricardo Dupont ricardo.dupont@anac.gov.br	Coordinador Medio Ambiente Agencia Nacional de Aviación Civil – ANAC	
CHILE		
Cesar Mac-Namara cesar.macnamara@dgac.gob.cl	Director de Seguridad Operacional Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC	
Arnaldo Passalacqua arnaldo.passalacqua@dgac.gob.cl	Director de Planificación Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC	
Rodolfo Donoso rodolfo.donosos@dgac.gob.cl	Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC	
David Dueñas dduenas@mtt.gob.cl	Jefe Departamento Legal Junta de Aeronáutica Civil – JAC	
Sebastian Flores sfloress@jac.gob.cl	Coordinador planificación y estudios Junta de Aeronáutica Civil – JAC	
COLOMBIA		
Juan Carlos Salazar nidia.fonseca@aerocivil.gov.co	Director General Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – UAEAC	
Alexandra Palomino jazmin.palomino@aerocivil.gov.co	Coordinadora Asuntos Internacionales y Política Aerocomercial Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – UAEAC	

COSTA RICA

<p>Evelyn Quirós equirosb@dgac.go.cr</p>	<p>Punto Focal de CORSIA Dirección General de Aviación Civil – DGAC</p>	
<p>Patricia Gamboa pgamboa@dgac.go.cr</p>	<p>Profesional de Transporte Aéreo Dirección General de Aviación Civil – DGAC</p>	

CUBA

<p>Karel Picallo karel.picallo@iacc.avianet.cu</p>	<p>Especialista Aeronáutico Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba - IACC</p>	
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------

EL SALVADOR

<p>Alex Menjivar</p>	<p>Autoridad de Aviación Civil – AAC</p>	
-----------------------------	------------------------------------------	--

GUATEMALA

<p>Francis Argueta direcciongenceral@dgac.gob.gt</p>	<p>Director General Dirección General de Aeronáutica Civil</p>	
<p>Giovanni Tovar giovanni.tobar@cocesna.org</p>	<p>Gerente de Transporte Aéreo y Medio Ambiente Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea – COCESNA</p>	
<p>Abner González abner.gonzalez@cocesna.org</p>	<p>Especialista en Transporte Aéreo y Medio Ambiente Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea – COCESNA</p>	
<p>Lucía González carmen.gonzalez@cocesna.org</p>	<p>Especialista en Medio Ambiente Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea – COCESNA</p>	

NICARAGUA

Roger Martinez inacvirtual@gmail.com	Director de Transporte Aéreo Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil – INAC	
Delia Cermeño inacvirtual@gmail.com	Inspector Aeródromo Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil – INAC	
Rosa Herrera inacvirtual@gmail.com	Resp. Departamento de Estadística Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil – INAC	
PARAGUAY		
Nancy Escobar	Dirección Nacional de Aeronáutica Civil - DINAC	
Karen Castillo	Dirección Nacional de Aeronáutica Civil - DINAC	
PERÚ		
Veronica Pajuelo vpajuelo@mtc.gob.pe	Abogada Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC	
Jackeline Charapaqui jcharapaqui@mtc.gob.pe	Especialista Ambiental Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC	
Jorge Yanqui jcharapaqui@mtc.gob.pe	Analista Económico Financiero de la Dirección de Regulación, Promoción y Desarrollo Aeronáutico Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC	
David Crovetto drcrovetto@hotmail.com	Presidente Comité Medioambiente Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC	
REPÚBLICA DOMINICANA		
Bernarda Franco Bfranco@idac.gov.do	Directora Legal Instituto Dominicano de Aviación Civil	

Judit De León judit.deleon@idac.gov.do	Encargada del Dpto. de Desarrollo Sustentable Instituto Dominicano de Aviación Civil	
Jazmin Fabré jasmin.fabre@idac.gov.do	Encargada de Relaciones Interinstitucionales Instituto Dominicano de Aviación Civil	
Juberkis Luciano	Instituto Dominicano de Aviación Civil	
Héctor Christopher	Transporte Aéreo Junta Aeronáutica Civil – JAC	
Henid Arredondo Harredondo@jac.gob.do	Encargada De Planificación Y Desarrollo Junta Aeronáutica Civil – JAC	
URUGUAY		
Virgina Silveira vsilveira@dinacia.gub.uy	Asesor en Política Aeronáutica y Asuntos Internacionales Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica – DINACIA	
Blanca Santos blanca.santos@dinacia.gub.uy	Jefe de Sección Secretaría Técnica OACI Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica – DINACIA	
María Mac Coll rmaccoll@dinacia.gub.uy	Jefa de la oficina de medioambiente Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica – DINACIA	
ESTADOS NO MIEMBROS		
ESPAÑA		
ALFREDO IGLESIAS aiglesias@seguridadaerea.es	JEFE DEL SERVICIO MEDIOAMBIENTE E INNOVACION AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AEREA - AESA	
Eduardo Amat Guerra eamat@improvedclimb.com	Coordinador proyecto EU-LAC APP en ACSA EU-LAC APP-EASA	
Eduardo Amat Guerra eamat@improvedclimb.com	Coordinador proyecto EU-LAC APP en ACSA EU-LAC APP-EASA	

Carlos Tortosa carlos.tortosa@easa.europa.eu	Jefe de Proyecto, LATAM EASA	
Raúl Martín Fontana rmartin@senasa.es	Responsable Medio Ambiente SENASA	
Juan Hermira jhermira@senasa.es	Técnico de Medio Ambiente SENASA	
Inmaculada Gómez Jiménez igomez@senasa.es	Técnico de Medio Ambiente SENASA	
ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA (FAA)		
Claudio Bartolucci claudio.bartolucci@faa.gov	International Affairs, FAA Senior Representative for South America, Federal Aviation Administration (FAA)	
Kevin Welsh kevin.welsh@faa.gov	Executive Director for Environment and Energy Federal Aviation Administration (FAA)	
Juan Díaz Juan.INT.Diaz@faa.gov	Intern / Environmental Specialist Federal Aviation Administration (FAA)	
Norma Campos Norma.V.Campos@faa.gov	Foreign Affairs Specialist Federal Aviation Administration (FAA)	
Nicholas Reyes nicholas.reyes@faa.gov	Executive Director for the Western Hemisphere Region Federal Aviation Administration (FAA)	
ORGANISMOS INTERNACIONALES		
ALTA		
Gonzalo Yelpe gyelpe@alta.aero	Director Legal Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo – ALTA	
Jaime Escobar jescobar@alta.aero	Director de combustibles y cargos Aeroportuarios Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo – ALTA	
IATA		

Oracio Marquez marquezo@iata.org	Director MER International Air Transport Association	
Alejandro Muñoz munoza@iata.org	Assistant Director MER International Air Transport Association	
Pedro de la Fuente delafuep@iata.org	Manager, Member and External Affairs International Air Transport Association	
INSTIBAEROSPA		
Hernán Adrián Gómez drgomez2@hotmail.com	Vocal de Consejo Directivo Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial	
Alfonso Novales Aguirre	Vocal de Consejo Directivo Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial	
INSTITUTO LATINOAMERICANO DE AVIACION CIVIL – ILAC		
Mara Di Loreto maradiloreto@ilac.com.ar	CEO & Presidente	
OACI		
Jane Hupe jhupe@icao.int	Deputy Director, Environment International Civil Aviation Organization	
Tetsuya Tanaka ttanaka@icao.int	Chief, Climate Change, ICAO Secretariat International Civil Aviation Organization	
Manuel Caballero mcaballeroalarcon@icao.int	Environment Officer (MBM) International Civil Aviation Organization	
CENTRO LATINOAMERICANO DE INNOVACIÓN MEDIOAMBIENTAL CLIMA		
Marco Ospina mospina1952@gmail.com		



CLAC 1.5.3.47/069
CORRIGENDUM
17/06/21
ADJUNTO 1

**GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y
JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/47V)**

(Reunión virtual, 18 de junio de 2021)

ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL

(Presentado por la Secretaría y los Puntos Focales)

- Cuestión 1** Aprobación del orden del día.
- Cuestión 2** Estatus actual y futuras acciones en la implementación del CORSIA.
- Cuestión 3:** Estatus actual e iniciativas sobre el desarrollo de Combustibles Sostenibles de Aviación (SAF).
- Cuestión 4:** Otros asuntos.