



COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL • COMISSÃO LATINO-AMERICANA DE AVIAÇÃO CIVIL • LATIN AMERICAN CIVIL AVIATION COMMISSION

CLAC/GEPEJTA/62-NE/04

29/07/26

**SEXAGÉSIMA SEGUNDA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO
(GEPEJTA/62)**

(Lima, Peru, 3 - 4 de agosto de 2026)

Cuestión 7 del

Orden del Día: Medio Ambiente

Desarrollo de la Tarea 3: Diagnóstico Regulatorio de Aviación y Sostenibilidad

(Nota de estudio presentada por Brasil)

Antecedentes

1. Una vez concluidas las tareas del bienio 2024-2025, el grupo ad hoc de medio ambiente inició el proceso de definición de las nuevas líneas de trabajo para el bienio 2026-2027, con el objetivo de asegurar la continuidad de las acciones regionales en materia de sostenibilidad de la aviación.
2. Como resultado de las consultas realizadas en el grupo ad hoc, fueron identificadas três tareas prioritarias para el actual bienio: a) elaboración de un Manual de Sostenibilidad en la Aviación para América Latina y el Caribe; b) desarrollo de una iniciativa sobre reducción de emisiones a través de la gestión del tránsito aéreo; y c) preparación de un diagnóstico regional de aspectos regulatorios vinculados a la sostenibilidad en la aviación.
3. Las referidas tareas, con sus respectivos productos y cronogramas preliminares, fueron presentadas al Comitê Ejecutivo de la CLAC el 6 de abril de 2026, en Santiago de Chile, y posteriormente sometidas a consideración del GEPEJTA/61, celebrado en Lima, Perú, los días 28 y 29 de abril de 2026.
4. A partir de la aprobación de las metas para el bienio 2026-2027, el grupo ad hoc comenzó a trabajar en las tres frentes propuestas. La presente Nota de Estudio se concentra específicamente en la Tarea 3, relativa a la elaboración de un diagnóstico regional sobre marcos regulatorios de aviación y sostenibilidad.

5. Luego de la aprobación de dichas tareas, el grupo *ad hoc* avanzó en la definición de la forma de ejecución de cada una de ellas. A tales efectos, el 12 de mayo de 2026 fueron puestos a disposición de los miembros del grupo los documentos preliminares de metodología de trabajo correspondientes a las tres tareas, con el objetivo de recibir comentarios, ajustes y sugerencias.

6. En la reunión del grupo *ad hoc* celebrada el 12 de junio de 2026, las propuestas de metodología fueron presentadas y discutidas. En dicha oportunidad, las metodologías de trabajo de las tres tareas fueron aprobadas, incluyendo la metodología para la elaboración del diagnóstico regional sobre marcos regulatorios de aviación y sostenibilidad.

7. La Tarea 3 tiene por finalidad construir una visión regional, basada en información proporcionada por los propios Estados, que permita identificar avances, vacíos, cuellos de botella, desafíos y oportunidades de mejora en los marcos regulatorios e institucionales vinculados a la sostenibilidad en la aviación.

8. En seguimiento a la metodología aprobada, la presente Nota de Estudio tiene por objeto informar al GEPEJTA acerca de la evolución de esta tarea, presentar los ejes temáticos propuestos para el diagnóstico y someter a consideración la guía preliminar de entrevista que consta como anexo, con la finalidad de orientar las próximas etapas de trabajo y promover la participación de los Estados miembros.

Propuesta.

9. La Tarea 3 consiste en la elaboración de un diagnóstico regional sobre marcos regulatorios de aviación y sostenibilidad, concebido como un documento técnico, orientativo y no vinculante. El diagnóstico no tendrá por objetivo evaluar, calificar o comparar el desempeño de los Estados, sino levantar información, identificar tendencias comunes y mapear cuellos de botella regulatorios e institucionales en temas priorizados por el grupo.

10. De conformidad con la metodología aprobada, el trabajo se desarrollará de manera gradual y participativa, mediante siete etapas principales: a) definición de los ejes temáticos del diagnóstico; b) elaboración de una guía o formulario de entrevista; c) identificación de los representantes a ser entrevistados; d) realización de entrevistas virtuales; e) registro y sistematización de la información; f) elaboración del borrador del diagnóstico; y g) circulación, revisión y consolidación final.

11. La primera etapa consiste en definir los ejes temáticos que orientarán el levantamiento de información. Esta definición es necesaria para asegurar que las entrevistas con los Estados miembros mantengan un enfoque común, permitan cierto grado de comparabilidad entre las respuestas y permanezcan concentradas en aspectos regulatorios e institucionales vinculados a la sostenibilidad en la aviación.

12. Considerando el alcance de la tarea, se propone que el diagnóstico se concentre en temas en los cuales la existencia, ausencia o grado de desarrollo de marcos regulatorios e institucionales pueda generar impactos directos sobre la capacidad de los Estados para implementar políticas de sostenibilidad en la aviación. En ese sentido, se propone que el cuestionario no aborde, en esta etapa, necesidades generales de capacitación, a fin de preservar el foco regulatorio del diagnóstico y evitar una extensión excesiva de las entrevistas.

Los Ejes Temáticos Propuestos

13. Sobre esa base, fueron identificados seis ejes temáticos prioritarios para orientar las entrevistas con los Estados miembros:

- a. CORSIA y base legal para MRV;
- b. SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación;
- c. proyectos de unidades elegibles CORSIA, Artículo 6.2 del Acuerdo de París y cartas de autorización, aprobación o no objeción;
- d. gobernanza institucional y coordinación entre autoridades;
- e. incentivos, financiamiento e infraestructura regulatoria; y
- f. adaptación climática y resiliencia regulatoria de la aviación.

14. El primer eje, relativo al CORSIA y a la base legal para MRV, busca identificar si los Estados cuentan con legislación, reglamentos o otros instrumentos normativos que incorporen o den base jurídica a los requisitos aplicables al monitoreo, reporte y verificación de emisiones de CO₂. En particular, se busca comprender el grado de internalización de los SARPs de la OACI, especialmente del Anexo 16, Volumen IV, así como la existencia de procedimientos nacionales para internalización, revisión, verificación y envío de datos de emisiones a la OACI.

15. El segundo eje, relativo a SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación, tiene por finalidad mapear la existencia de políticas públicas, estrategias, leyes, reglamentos, programas o instrumentos en discusión sobre producción, certificación, distribución, importación, exportación o consumo de combustibles sostenibles o más limpios para la aviación. Este eje también busca identificar si la aviación está considerada en políticas nacionales de energía, biocombustibles, transición energética, cambio climático, industria o desarrollo sostenible.

16. El tercer eje aborda proyectos de unidades elegibles CORSIA, Artículo 6.2 del Acuerdo de París y cartas de autorización (LoA). El objetivo es comprender si los Estados cuentan

con proyectos existentes o potenciales que podrían generar unidades elegibles para el CORSIA, si existe una autoridad nacional definida para tratar autorizaciones vinculadas al Artículo 6, y si hay procedimientos nacionales para emitir cartas de autorización (LoA) o instrumentos equivalentes, incluyendo aspectos como ajustes correspondientes, prevención de doble contaje y compatibilidad con la NDC del Estado.

17. El cuarto eje trata de la gobernanza institucional y de la coordinación entre autoridades. Este eje es relevante porque muchos desafíos regulatorios no derivan únicamente de la ausencia de normas, sino también de la distribución de competencias, de la coordinación entre instituciones y de la participación de distintos órganos del Estado en la agenda de sostenibilidad de la aviación. Por ello, se busca identificar el papel de la autoridad de aviación civil y su articulación con órganos responsables por medio ambiente, energía, relaciones exteriores, industria, agricultura, hacienda o finanzas, entre otros.

18. El quinto eje, relativo a incentivos, financiamiento e infraestructura regulatoria, busca identificar la existencia de instrumentos fiscales, financieros, regulatorios o de otra naturaleza que puedan facilitar inversiones en sostenibilidad de la aviación, SAF, LCAF, proyectos de carbono o infraestructura verde aeroportuaria. También se suele levantar información sobre normas o procedimientos relativos a infraestructura logística, almacenamiento, mezcla, transporte, abastecimiento aeroportuario, control de calidad, trazabilidad, certificación de atributos ambientales y mecanismos como Book and Claim.

19. El sexto eje trata de adaptación climática y resiliencia regulatoria de la aviación. Su inclusión se justifica por la necesidad de comprender si los Estados ya incorporan riesgos climáticos en políticas, normas, guías, instrumentos de planificación, procesos de certificación, concesiones, planes maestros, planes de contingencia o mecanismos de gestión de emergencias. Este eje permitirá mapear si los marcos regulatorios nacionales consideran riesgos como inundaciones, lluvias intensas, aumento de temperatura, incendios, tormentas severas o elevación del nivel del mar.

20. A partir de esos ejes temáticos, fue elaborada una propuesta preliminar de guía de entrevista, que consta como anexo a la presente Nota de Estudio. La guía está organizada en formato de tabla, con preguntas orientadoras, opciones de respuesta sugeridas y un campo específico para observaciones, detalles y conclusiones del entrevistado.

21. La inclusión de preguntas cerradas busca facilitar la posterior sistematización de las respuestas y permitir cierto grado de comparación entre los Estados, sin perjuicio de que el campo de observaciones sea utilizado para registrar matices, ejemplos, referencias normativas, desafíos institucionales, buenas prácticas y otros elementos relevantes compartidos durante la entrevista.

22. La guía de entrevista deberá ser utilizada como referencia flexible. No se pretende que todas las preguntas sean leídas de manera literal ni que la entrevista quede limitada sólo a las opciones de respuesta indicadas. El entrevistador podrá adaptar la conducción de la conversación de acuerdo con las informaciones proporcionadas por cada Estado, siempre preservando el foco en aspectos regulatorios e institucionales.

23. Se propone que las entrevistas sean realizadas de forma virtual con representantes de los Estados miembros involucrados en temas de regulación, gestión ambiental, sostenibilidad, cambio climático, energía o asuntos institucionales vinculados a la aviación civil. Cuando sea posible, se recomienda que los Estados indiquen representantes con conocimiento directo sobre los temas regulatorios objeto del diagnóstico.

25. Mientras las entrevistas, podrán ser solicitadas referencias a leyes, reglamentos, políticas, estrategias, autoridades competentes, procedimientos administrativos o documentos públicos relacionados con los temas abordados. Dichas referencias serán útiles para complementar la información oral y apoyar la elaboración del diagnóstico regional.

26. La información recopilada será utilizada exclusivamente para la preparación del diagnóstico regional. El informe resultante deberá presentar hallazgos de forma agregada y no atribuida, con el propósito de preservar la confianza de los Estados participantes y reforzar el carácter técnico, colaborativo y no vinculante del ejercicio.

27. Una vez realizadas las entrevistas, la información será registrada y sistematizada por ejes temáticos, con miras a identificar avances observados, vacíos regulatorios, cuellos de botella institucionales, desafíos comunes y oportunidades de mejora. Sobre esa base, se elaborará un borrador del diagnóstico, que será posteriormente circulado a los Estados miembros para comentarios, revisión y consolidación.

28. La propuesta de guía de entrevista que se presenta en esta Nota de Estudio no pretende cerrar definitivamente el alcance del diagnóstico, sino ofrecer una base común para iniciar el levantamiento de información. Los Estados miembros podrán sugerir ajustes, complementaciones o precisiones, siempre que se preserve el foco regulatorio de la tarea y la viabilidad práctica de las entrevistas.

Conclusión.

31. La elaboración del diagnóstico regional sobre marcos regulatorios de aviación y sostenibilidad representa una oportunidad para identificar, a partir de la experiencia de los propios Estados, los principales avances, vacíos, desafíos y oportunidades de mejora existentes en la región.

32. La definición de ejes temáticos y de una guía común de entrevista constituye un paso necesario para asegurar que el levantamiento de información se realice de manera ordenada, comparable y compatible con el alcance técnico y no vinculante de la tarea.

33. La propuesta presentada busca concentrar el diagnóstico en aspectos regulatorios e institucionales prioritarios, incluyendo CORSIA y MRV, políticas para energías más limpias, proyectos de unidades elegibles CORSIA, Artículo 6.2 y LoA, gobernanza institucional, incentivos, financiamiento, infraestructura regulatoria y adaptación climática.

34. El uso de una guía flexible de entrevista permitirá combinar preguntas orientadoras con espacios abiertos para recoger información cualitativa, experiencias nacionales, referencias normativas y percepciones sobre cuellos de botella regulatorios e institucionales, preservando la confidencialidad y el carácter colaborativo del proceso.

35. En ese sentido, se somete a consideración del GEPEJTA la propuesta preliminar de guía de entrevista que consta como anexo a la presente Nota de Estudio, con miras a orientar la continuidad de los trabajos de la Tarea 3 y promover la participación de los Estados miembros.

Acciones

36. Se invita al GEPEJTA a:

- a. tomar nota de la información presentada en esta Nota de Estudio;
- b. tomar conocimiento de la metodología de trabajo aprobada por el grupo ad hoc de medio ambiente para la elaboración del diagnóstico regional sobre marcos regulatorios de aviación y sostenibilidad;
- c. revisar y, de considerarlo pertinente, aprobar los ejes temáticos propuestos para orientar las entrevistas con los Estados miembros;
- d. revisar y, de considerarlo pertinente, aprobar la guía preliminar de entrevista que consta como anexo a la presente Nota de Estudio; y
- e. invitar a los Estados miembros a indicar representantes o puntos focales que puedan participar en las entrevistas virtuales y contribuir con información, referencias normativas y documentos públicos relevantes para la elaboración del diagnóstico regional.

Anexo 1**Propuesta Preliminar de Guía de Entrevista para
el Diagnóstico Regulatorio de Aviación y Sostenibilidad****GUÍA DE ENTREVISTA**

Tarea 3 – Diagnóstico Regulatorio de Aviación y Sostenibilidad

Grupo ad hoc de Medio Ambiente de la CLAC

Objetivo de la entrevista:

Recopilar información sobre marcos regulatorios, instrumentos normativos y arreglos institucionales vinculados a la sostenibilidad en la aviación, con el fin de identificar avances, vacíos, cuellos de botella y oportunidades de mejora a nivel regional.

Carácter de la información:

La información recopilada tendrá carácter técnico, orientativo y no vinculante. El diagnóstico no tendrá por objetivo evaluar, clasificar o comparar el desempeño de los Estados, sino identificar tendencias comunes y desafíos regulatorios e institucionales en la región.

Estado entrevistado: _____

Institución: _____

Nombre(s) del/de los representante(s): _____ (opcional)

Cargo(s): _____ (opcional)

Fecha de la entrevista: _____

Entrevistador(es): _____

Orientaciones para el entrevistador:

La guía debe ser utilizada como referencia flexible para la entrevista. No es necesario leer todas las preguntas de manera literal si la información ya fue proporcionada por el entrevistado. Las respuestas cerradas buscan facilitar la sistematización posterior, pero el campo de observaciones debe ser utilizado para registrar matices, ejemplos, referencias normativas, desafíos institucionales, buenas prácticas y cualquier *insight* relevante compartido por el Estado. Siempre que sea posible, se recomienda solicitar al entrevistado que indique el nombre de leyes, reglamentos, políticas, estrategias, autoridades competentes, procedimientos administrativos o documentos públicos relacionados con cada tema.

Eje temático	Pregunta orientadora	Tipo de respuesta sugerida	Observaciones, detalles del entrevistado
1. CORSIA y base legal para MRV	¿El Estado cuenta con legislación, reglamento u otro instrumento normativo nacional que incorpore o dé base legal a los requisitos del CORSIA?	Sí / No / En desarrollo / No sabe	
1. CORSIA y base legal para MRV	¿El marco nacional incorpora los requisitos del Anexo 16, Volumen IV, del Convenio de Chicago, especialmente en lo relativo al monitoreo, reporte y verificación de emisiones de CO ₂ ?	Sí / Parcialmente / No / En desarrollo / No sabe	
1. CORSIA y base legal para MRV	¿Los operadores aéreos sujetos al CORSIA tienen obligaciones formales de monitoreo y reporte de emisiones ante la autoridad nacional competente?	Sí / No / En desarrollo / No aplica	
1. CORSIA y base legal para MRV	¿Existe un procedimiento nacional definido para la recepción, revisión, verificación y envío de datos de emisiones a la OACI?	Sí / Parcialmente / No / En desarrollo	
1. CORSIA y base legal para MRV	¿El marco nacional prevé medidas correctivas, consecuencias administrativas o mecanismos de cumplimiento en caso de incumplimiento de las obligaciones de MRV?	Sí / No / Parcialmente / En desarrollo	
1. CORSIA y base legal para MRV	Desde el punto de vista regulatorio, ¿cuáles son los principales desafíos para la implementación robusta del MRV del CORSIA en su Estado?	Pregunta abierta	
2. SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación	¿El Estado cuenta con una política, estrategia, ley, reglamento o programa específico sobre SAF, LCAF u otras energías más limpias para la aviación?	Sí / No / En desarrollo / No sabe	
2. SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación	¿La aviación está incluida en políticas nacionales de energía, biocombustibles, transición energética, cambio climático, industria o desarrollo sostenible?	Sí / No / Parcialmente / En discusión	
2. SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación	¿Existen instrumentos normativos o propuestas en discusión sobre producción, certificación, distribución, importación, exportación o consumo de SAF, LCAF u otros combustibles más limpios para la aviación?	Sí / No / En desarrollo / En discusión	

Eje temático	Pregunta orientadora	Tipo de respuesta sugerida	Observaciones, detalles del entrevistado
2. SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación	¿El Estado reconoce o prevé reconocer criterios de sostenibilidad, certificación y evaluación de emisiones de ciclo de vida compatibles con esquemas internacionales, incluyendo el CORSIA?	Sí / No / Parcialmente / En análisis	
2. SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación	¿Existen discusiones sobre metas, mandatos, incentivos o mecanismos voluntarios para fomentar el uso de SAF, LCAF u otros combustibles más limpios en la aviación?	Sí / No / En discusión / No sabe	
2. SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación	Desde la perspectiva regulatoria, ¿cuáles son los principales obstáculos para avanzar en políticas de energías más limpias para la aviación en su Estado?	Pregunta abierta	
3. Proyectos de unidades elegibles CORSIA, Artículo 6.2 y LoA	¿El Estado cuenta con proyectos existentes o potenciales que podrían generar unidades de emisión elegibles para el CORSIA?	Sí / No / Potencial identificado / No sabe	
3. Proyectos de unidades elegibles CORSIA, Artículo 6.2 y LoA	¿Existe una autoridad nacional definida para tratar autorizaciones vinculadas al Artículo 6 del Acuerdo de París?	Sí / No / En definición / No sabe	
3. Proyectos de unidades elegibles CORSIA, Artículo 6.2 y LoA	¿El Estado cuenta con procedimiento formal para emitir cartas de autorización, aprobación o no objeción para proyectos o unidades de carbono vinculadas a mercados internacionales?	Sí / No / En desarrollo / Parcialmente	
3. Proyectos de unidades elegibles CORSIA, Artículo 6.2 y LoA	¿El procedimiento nacional contempla aspectos como ajustes correspondientes, prevención de doble conteo y compatibilidad con la NDC del Estado?	Sí / No / Parcialmente / En desarrollo / No sabe	
3. Proyectos de unidades elegibles CORSIA, Artículo 6.2 y LoA	¿La autoridad de aviación civil participa o es consultada en discusiones nacionales sobre Artículo 6, LoA o proyectos de carbono con potencial uso en CORSIA?	Sí / No / Ocasionalmente / No aplica	
3. Proyectos de unidades elegibles CORSIA, Artículo 6.2 y LoA	¿Cuáles son los principales desafíos regulatorios o institucionales para que proyectos del Estado puedan generar unidades elegibles para CORSIA?	Pregunta abierta	

Eje temático	Pregunta orientadora	Tipo de respuesta sugerida	Observaciones, detalles del entrevistado
4. Gobernanza institucional y coordinación entre autoridades	¿Existe una institución claramente responsable de liderar la agenda ambiental o de sostenibilidad en la aviación civil?	Sí / No / Parcialmente / En definición	
4. Gobernanza institucional y coordinación entre autoridades	¿La autoridad de aviación civil posee competencias legales o reglamentarias específicas en materia de sostenibilidad, cambio climático o emisiones de la aviación?	Sí / No / Parcialmente / En desarrollo	
4. Gobernanza institucional y coordinación entre autoridades	¿Existen mecanismos formales de coordinación entre la autoridad de aviación civil y otros órganos del Estado, como medio ambiente, energía, relaciones exteriores, industria, agricultura o hacienda/finanzas?	Sí / No / Informalmente / En desarrollo	
4. Gobernanza institucional y coordinación entre autoridades	¿Existe algún comité, grupo de trabajo, mesa interministerial o instancia similar que trate sostenibilidad en la aviación o temas relacionados?	Sí / No / En desarrollo / No sabe	
4. Gobernanza institucional y coordinación entre autoridades	¿El sector privado, incluyendo aerolíneas, aeropuertos, productores de combustibles, certificadoras u otros actores, participa en los procesos de discusión regulatoria sobre sostenibilidad en aviación?	Sí / No / Ocasionalmente / En desarrollo	
4. Gobernanza institucional y coordinación entre autoridades	¿Cuáles son los principales desafíos de coordinación institucional para avanzar en la agenda regulatoria de sostenibilidad en la aviación?	Pregunta abierta	
5. Incentivos, financiamiento e infraestructura regulatoria	¿Existen incentivos fiscales, financieros, regulatorios o de otra naturaleza aplicables a sostenibilidad en la aviación, SAF, LCAF, proyectos de carbono o infraestructura verde aeroportuaria?	Sí / No / En desarrollo / No sabe	
5. Incentivos, financiamiento e infraestructura regulatoria	¿El Estado cuenta con normas o instrumentos que faciliten estudios de factibilidad, proyectos piloto o inversiones en SAF, LCAF, infraestructura de suministro o tecnologías más limpias para la aviación?	Sí / No / Parcialmente / En desarrollo	

Eje temático	Pregunta orientadora	Tipo de respuesta sugerida	Observaciones, detalles del entrevistado
5. Incentivos, financiamiento e infraestructura regulatoria	¿Existen reglas o procedimientos sobre infraestructura logística para combustibles sostenibles o más limpios, incluyendo almacenamiento, mezcla, transporte, abastecimiento aeroportuario o control de calidad?	Sí / No / Parcialmente / En análisis	
5. Incentivos, financiamiento e infraestructura regulatoria	¿El marco regulatorio nacional contempla o permite mecanismos de trazabilidad, certificación de atributos ambientales o sistemas como Book and Claim para combustibles sostenibles de aviación?	Sí / No / En análisis / No sabe	
5. Incentivos, financiamiento e infraestructura regulatoria	¿Hay barreras regulatorias identificadas para la importación, exportación, comercialización o uso de SAF, LCAF u otros combustibles más limpios para la aviación?	Sí / No / En análisis / No sabe	
5. Incentivos, financiamiento e infraestructura regulatoria	Desde el punto de vista regulatorio, ¿qué instrumentos podrían facilitar inversiones en sostenibilidad de la aviación en su Estado?	Pregunta abierta	
6. Adaptación climática y resiliencia regulatoria de la aviación	¿El Estado cuenta con políticas, normas, guías o instrumentos que traten la adaptación climática del sector de la aviación?	Sí / No / Parcialmente / En desarrollo	
6. Adaptación climática y resiliencia regulatoria de la aviación	¿El marco regulatorio o de planificación exige o recomienda evaluaciones de riesgo climático para aeropuertos, infraestructura aeronáutica u operaciones aéreas?	Sí / No / Parcialmente / En desarrollo	
6. Adaptación climática y resiliencia regulatoria de la aviación	¿Los procesos de planificación aeroportuaria, certificación, concesión, autorización de obras o planes maestros consideran riesgos como inundaciones, lluvias intensas, aumento de temperatura, incendios, tormentas severas o elevación del nivel del mar?	Sí / No / Parcialmente / En análisis	
6. Adaptación climática y resiliencia regulatoria de la aviación	¿Existen planes de contingencia, continuidad operacional o gestión de emergencias que incorporen eventos climáticos extremos?	Sí / No / Parcialmente / En desarrollo	

Eje temático	Pregunta orientadora	Tipo de respuesta sugerida	Observaciones, detalles del entrevistado
6. Adaptación climática y resiliencia regulatoria de la aviación	¿La autoridad de aviación civil participa en políticas nacionales de adaptación climática o gestión de riesgos de desastres?	Sí / No / Ocasionalmente / No sabe	
6. Adaptación climática y resiliencia regulatoria de la aviación	¿Cuáles son los principales vacíos o desafíos regulatorios para incorporar resiliencia climática en la aviación civil?	Pregunta abierta	
Cierre de la entrevista	¿Existe algún otro aspecto regulatorio o institucional vinculado a sostenibilidad en la aviación que no haya sido abordado y que el Estado considere relevante para el diagnóstico regional?	Pregunta abierta	
Cierre de la entrevista	¿El Estado podría compartir documentos públicos, referencias normativas, estrategias, estudios o enlaces que apoyen la elaboración del diagnóstico?	Sí / No / A confirmar	
Cierre de la entrevista	¿El Estado autoriza que la información compartida sea utilizada de forma agregada y no atribuida en el diagnóstico regional?	Sí / No / Requiere consulta interna	

Síntese interna de la entrevista

1. Principales avances regulatorios identificados:

2. Principales vacíos o cuellos de botella:

3. Temas que requieren aclaración posterior:

4. Documentos o referencias que deberán ser solicitados o revisados:

5. Observaciones generales del entrevistador:

Anexo 2 - Metodología de trabajo para la elaboración del Manual de Sostenibilidad en la Aviación para América Latina y el Caribe

Con el fin de avanzar en la **Meta 3 del bienio 2026-2027**, se ha propuesto la elaboración de un **diagnóstico regional sobre marcos regulatorios vinculados a la sostenibilidad en la aviación**, orientado a identificar cuellos de botella, vacíos, avances, desafíos y oportunidades de mejora en los Estados miembros.

El propósito de este trabajo sería construir una visión regional, basada en información proporcionada por los propios Estados, que permita comprender mejor el estado de situación regulatoria e institucional en temas relevantes para la sostenibilidad en la aviación. Y como primero paso hacia este objetivo, para el según trimestre de 2026 (2026T2), el grupo debe establecer y aprobar una metodología de trabajo y su alcance.

1. Alcance del diagnóstico

La propuesta es que el diagnóstico tenga un carácter técnico, orientativo y no vinculante, y que sirva como base para futuras discusiones y eventuales recomendaciones del grupo.

El documento no tendría como objetivo evaluar o calificar a los Estados, sino levantar información, identificar tendencias comunes y mapear cuellos de botella regulatorios e institucionales en temas priorizados por el grupo.

2. Metodología de elaboración

Se propone que el trabajo se desarrolle de acuerdo con las siguientes etapas:

Paso 1. Definición de los ejes temáticos del diagnóstico

Como primer paso, el grupo ad hoc deberá acordar los temas que serán abordados en el diagnóstico. Entre ellos, podrían considerarse, por ejemplo, cuestiones relacionadas con SAF, CORSIA, implementación del Artículo 6.2, cartas de aprobación (LoA) y otros aspectos regulatorios o institucionales que el grupo estime pertinentes.

Estos ejemplos tienen únicamente el propósito de ilustrar el tipo de asuntos que podrían formar parte del diagnóstico. La definición final de los ejes temáticos corresponderá al grupo, de acuerdo con sus prioridades e intereses.

Paso 2. Elaboración de una guía o formulario de entrevista

Una vez definidos los ejes temáticos, se propone elaborar una **guía o formulario de entrevista** para orientar las conversaciones con los representantes de los Estados miembros responsables por la legislación o gestión ambiental en aviación.

Esa guía serviría como referencia común para asegurar cierto grado de homogeneidad en el levantamiento de información, sin perjuicio de que durante las entrevistas puedan surgir temas adicionales relevantes para el diagnóstico.

Paso 3. Identificación de los representantes a ser entrevistados

Posteriormente, se abriría una etapa de levantamiento de los nombres y puntos focales de los Estados miembros que podrían participar en las entrevistas, de acuerdo con los temas definidos por el grupo.

La idea sería contar, en la medida de lo posible, con representantes directamente involucrados en los temas regulatorios e institucionales objeto del diagnóstico.

Paso 4. Realización de entrevistas virtuales

Las entrevistas se llevarían a cabo por medio de una **plataforma virtual**, como por ejemplo *Teams*, y podrían ser conducidas por **Luciano Freire** y otros miembros del grupo que deseen participar.

Durante las entrevistas, la guía de preguntas funcionaría como orientación general, pero el formato permitiría también que se planteen otros elementos, aclaraciones o discusiones relevantes que surjan a lo largo de la conversación.

Paso 5. Registro y sistematización de la información

Durante las entrevistas se tomarían notas para la posterior consolidación de la información. Además, si los participantes estuvieran de acuerdo, las conversaciones podrían ser **grabadas exclusivamente para facilitar la sistematización** de los insumos recogidos.

En todos los casos, se dejaría claro que la información compartida tendría carácter **confidencial** y que su uso estaría limitado a la elaboración del diagnóstico regional y del informe final del grupo.

Paso 6. Elaboración del borrador del diagnóstico

Con base en la información recopilada en las entrevistas y en otros insumos eventualmente aportados por los Estados, se prepararía un borrador de diagnóstico regional, organizado por ejes temáticos y enfocado en la identificación de cuellos de botella, desafíos comunes, avances observados y posibles oportunidades de mejora.

Paso 7. Circulación, revisión y consolidación final

El borrador sería circulado entre los Estados miembros para comentarios y observaciones. A partir de las contribuciones recibidas, se avanzaría en la consolidación de una versión revisada del diagnóstico, que posteriormente podría ser presentada como producto del bienio.

3. Modalidad de trabajo

Se propone que el trabajo combine:

- definición previa de ejes temáticos por el grupo ad hoc;
- elaboración de una guía común de entrevista;
- entrevistas virtuales con representantes de los Estados miembros;
- sistematización de la información levantada;
- y revisión posterior del borrador por parte del grupo.

Este enfoque permitiría desarrollar un diagnóstico basado en intercambios directos con los Estados, con una metodología flexible, participativa y ajustada a las realidades nacionales.

4. Criterios orientadores

Como criterios generales, se propone que el trabajo:

- tenga carácter técnico y no vinculante;
- priorice una aproximación práctica y regional;
- permita recoger información comparable, sin perder flexibilidad;
- preserve la confidencialidad de la información compartida;
- y contribuya a la identificación de cuellos de botella, necesidades y oportunidades de fortalecimiento regulatorio e institucional.

5. Resultado esperado

Como resultado de este proceso, se espera contar con un diagnóstico regional sobre marcos regulatorios de aviación y sostenibilidad, construido a partir de entrevistas y aportes de los Estados miembros, que permita identificar cuellos de botella, desafíos comunes y oportunidades de mejora en la región.