



## NOTA DE ESTUDIO

# REUNIÓN DE ALTO NIVEL SOBRE LA FACTIBILIDAD DE UN OBJETIVO AMBICIOSO A LARGO PLAZO PARA LA REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE CO<sub>2</sub> DE LA AVIACIÓN INTERNACIONAL (HLM-LTAG)

Montreal, 19 al 22 de julio de 2022

**Cuestión 1: Hipótesis de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> y opciones de objetivo ambicioso a largo plazo para la aviación internacional**

**Cuestión 4: Conclusiones y recomendaciones de la reunión**

### NIVEL DE AMBICIÓN DE UN LTAG (COMPONENTE 3)

(Nota presentada por la Secretaría de la OACI)

#### RESUMEN

En esta nota de estudio se presenta la labor de la OACI desde el 40° período de sesiones de la Asamblea sobre la factibilidad de establecer un LTAG, centrándose en el nivel de ambición a través del intercambio de información y el proceso de consulta de las iniciativas Evaluación OACI (*ICAO Stocktaking*) y Diálogos de la Aviación Mundial (GLAD), así como de los compromisos de la industria de la aviación y de otras partes interesadas.

Las medidas propuestas a la reunión figuran en el párrafo 5.

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 Como parte del proceso de consulta entre los Estados y las partes interesadas, la OACI organizó los Diálogos de la Aviación Mundial (GLAD) sobre un LTAG como una serie de cinco eventos regionales que se llevaron a cabo en mayo de 2021<sup>1</sup> y marzo/abril de 2022<sup>2</sup>, con el objetivo de compartir información y aumentar la sensibilidad acerca del proceso y los análisis técnicos del LTAG, así como para permitir el intercambio de opiniones y expectativas con miras a facilitar la labor futura.

1.2 La OACI organizó los eventos Evaluación OACI 2020 y Evaluación OACI 2021, en septiembre de 2020<sup>3</sup> y septiembre de 2021<sup>4</sup>, respectivamente, para recopilar datos e intercambiar información sobre las reducciones de las emisiones de CO<sub>2</sub> en el sector de la aviación. En dichos eventos, Estados, líderes de la industria, investigadoras/es e innovadoras/es presentaron sus ambiciosos planes,

<sup>1</sup> Sitio web de los GLAD 2021: <https://www.icao.int/Meetings/2021-ICAO-LTAG-GLADS/Pages/default.aspx>

<sup>2</sup> Sitio web de los GLAD 2021: <https://www.icao.int/Meetings/2021-ICAO-LTAG-GLADS/Pages/default.aspx>

<sup>3</sup> Sitio web de Evaluación OACI 2020: <https://www.icao.int/Meetings/Stocktaking2020/Pages/default.aspx>

<sup>4</sup> Sitio web de Evaluación OACI 2021: <https://www.icao.int/Meetings/Stocktaking2021/Pages/default.aspx>

soluciones y políticas para la reducción de las emisiones de carbono en la aviación internacional, incluidas medidas en materia de tecnología, operaciones y combustibles.

1.3 Además, la OACI creó una serie de herramientas de seguimiento<sup>5</sup>, en las que se actualiza toda la información más reciente sobre las iniciativas de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación a partir de tres componentes: tecnología, operaciones y combustibles, así como sobre las iniciativas de cero emisiones netas de la aviación. Estas herramientas proporcionan una única fuente que se actualiza frecuentemente y permite tener acceso a las más recientes innovaciones en materia de reducción de CO<sub>2</sub> para la aviación (véase la nota HLM-LTAG-WP/8).

1.4 En esta nota se señalan las opiniones expresadas y los compromisos establecidos por los Estados miembros y las partes interesadas de la industria de la aviación con respecto a los niveles de ambición para la reducción de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional, que se han identificado a través de los GLAD sobre un LTAG, la iniciativa Evaluación OACI y las herramientas de seguimiento.

## **2. DIÁLOGOS DE LA AVIACIÓN MUNDIAL (GLAD) SOBRE UN LTAG**

2.1 Durante los Diálogos de la Aviación Mundial (GLAD) sobre un LTAG de 2022 (véase la nota HLM-LTAG-IP/3), representantes de los Estados y las partes interesadas plantearon preguntas y ofrecieron sus puntos de vista acerca del nivel de ambición de un LTAG. Dichos comentarios fueron compilados por la Secretaría y se encuentran a la disposición en el sitio web de los GLAD sobre un LTAG<sup>6</sup>.

2.2 Aun cuando las conclusiones del informe sobre un LTAG (véanse las notas HLM-LTAG-WP/4 e IP/2) fueron bien recibidas y la mayoría de las personas participantes reconocieron la importancia de tomar medidas para abordar las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional, durante los GLAD se plantearon una serie de preguntas y se expresaron distintos puntos de vista sobre el tema. Se aclaró que, debido a la naturaleza transfronteriza del transporte internacional, las emisiones del transporte aéreo y marítimo internacional no se incluyen en las contribuciones determinadas a nivel nacional (NDC) de cada Estado en virtud del Acuerdo de París, y la OACI y la Organización Marítima Internacional (OMI) las abordan globalmente como un sector, respectivamente.

2.3 Si bien los Estados reconocieron la necesidad de acción por parte de todos los sectores, incluido el sector de la aviación, y algunos Estados ya expresaron su disposición a comprometerse con objetivos ambiciosos, varios Estados expresaron su preocupación por los posibles costos de la implementación de las medidas que se requieren para alcanzar un objetivo ambicioso, principalmente teniendo en cuenta el estado de la industria de la aviación y la situación económica general de sus Estados debido a la pandemia de COVID-19. En cuanto a la evaluación de las repercusiones de los costos en el informe sobre un LTAG y sobre quién asumiría los costos, se aclaró que el análisis de un LTAG se llevó a cabo a nivel mundial sin atribuir costos a los Estados por separado, ya que un LTAG sería un objetivo colectivo del sector de la aviación internacional a nivel mundial y no establecería obligaciones en forma de objetivos para la reducción de emisiones para cada Estado. Una vez tomada la decisión sobre un LTAG, los Estados contribuirán al objetivo colectivo de forma diferente, y el nivel de actividad de la aviación internacional, el costo y muchas otras especificidades e implicaciones podrían ser diferentes para cada Estado. La industria de la aviación también aclaró que ya se ha comprometido a alcanzar un objetivo ambicioso, pero que la consecución del mismo requeriría la cooperación y el compromiso de los Gobiernos.

2.4 Igualmente se aclaró que los costos, las necesidades de financiación y las necesidades de creación de capacidad dependerían de las medidas seleccionadas por cada Estado. Por ejemplo, en lo que

<sup>5</sup> Sitio web de las herramientas de seguimiento de la OACI: [Aviation CO<sub>2</sub> emissions reduction initiatives - Tracker Tool \(icao.int\)](https://www.icao.int/aviation-co2-emissions-reduction-initiatives-tracker-tool)

<sup>6</sup> Sitio web de los GLAD 2022: <https://www.icao.int/Meetings/2022-ICAO-LTAG-GLADS/Pages/default.aspx>

respecta a las futuras tecnologías de aeronaves, la investigación de aeronaves y los programas de desarrollo, las inversiones requeridas no se aplicarán a todos los Estados, sino únicamente a los Estados que tienen fabricantes de aeronaves y/o autoridades de certificación. También puede haber diferencias en cuanto a las medidas operacionales disponibles en los distintos Estados, y en el ritmo al cual dichas medidas se irán aplicando de una región a otra. En el caso de los combustibles, si bien existe un potencial significativo de producción de combustibles sostenibles en todas las regiones, la naturaleza específica de dicho potencial puede variar de una región a otra. Por ejemplo, algunas regiones pueden estar pensando en cambiar a hidrógeno criogénico, otras pueden tener más disponibilidad de biomasa, mientras que otras pueden estar más interesadas en los residuos municipales y la infraestructura para apoyar ese tipo de solución. Todo esto muestra las variaciones por medio de las cuales los Estados pueden contribuir al logro de un LTAG de forma diferente.

2.5 Algunas personas que participaron en los GLAD también expresaron preocupación por las diferentes circunstancias y los distintos niveles de madurez de cada Estado en cuanto a su capacidad para responder a las dificultades relacionadas con el cambio climático. Esas personas hicieron énfasis en la necesidad fundamental de proporcionar los medios necesarios para la implementación a fin de apoyar a los Estados que tengan necesidades particulares, especialmente los países en desarrollo, incluidas la planificación e implementación de las medidas para la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> específicas del sector de la aviación identificadas en sus planes de acción estatales (véase la nota HLM-LTAG-WP/6), y la disposición de otros medios de implementación, como el establecimiento de alianzas y la cooperación entre los Estados y las partes interesadas para facilitar el acceso a la creación de capacidad y los recursos financieros (véase la nota HLM-LTAG-WP/7).

### 3. COMPROMISOS POR PARTE DE LOS ESTADOS Y LA INDUSTRIA

3.1 Antes de la Asamblea de la OACI de 2010, en la que se adoptaron los objetivos ambiciosos mundiales existentes para el sector de la aviación internacional que consisten en un 2 % de mejora anual de la eficiencia del combustible y mantener un crecimiento neutro de las emisiones netas de carbono a partir de 2020, las principales asociaciones de la industria de la aviación del mundo, incluidos el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO), la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), el Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC) y el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA) anunciaron su compromiso colectivo de reducir para 2050 las emisiones de carbono de la aviación en un 50 % con respecto a los niveles de 2005.

3.2 A la luz de los recientes descubrimientos científicos y en apoyo del objetivo de 1,5 °C de temperatura, la industria de la aviación ha aumentado aún más su nivel de ambición en 2021, y se ha comprometido colectivamente a lograr cero emisiones netas de carbono para 2050<sup>7</sup>, lo que se apoyaría con medidas aceleradas de eficiencia, transición energética e innovación en todo el sector de la aviación y en asociación con Gobiernos de todo el mundo.

3.3 En el informe “Objetivo 2050” (*Waypoint 2050*) del ATAG<sup>8</sup> se indican posibles hipótesis en las que la industria utilizaría tecnología, operaciones, infraestructura, combustibles de aviación sostenibles, complementadas con medidas fuera del sector, para alcanzar el objetivo específico de 2050 de cero emisiones netas de carbono de la aviación, que abarcan tanto el transporte aéreo nacional como el internacional. En el informe se evalúa el costo de implementación de esas medidas y la necesidad de inversiones sustanciales en investigación y desarrollo y de financiación para la implantación de instalaciones de producción

---

<sup>7</sup> Compromiso de “Fly Net Zero”: <https://aviationbenefits.org/FlyNetZero>

<sup>8</sup> Informe *Waypoint 2050* de ATAG: <https://aviationbenefits.org/environmental-efficiency/climate-action/waypoint-2050/>

de fuentes energéticas más limpias. La industria destaca que, aunque estos costos son significativos, no serían un obstáculo para el desarrollo futuro del sector.

3.4 Desde el 40º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, varios Estados ya se han comprometido con la descarbonización de la aviación, a saber:

- a) 28 Estados miembros (de las regiones APAC, EUR-NAT, NACC, ESAF y WACAF de la OACI), que son signatarios de la Coalición para la Ambición Climática de la Aviación, que fue presentada en un evento paralelo de la COP26 de la CMNUCC organizado por el Reino Unido, en apoyo de la adopción por parte de la OACI de un objetivo ambicioso a largo plazo para la aviación internacional, que consiste en limitar el aumento de la temperatura media mundial a 1,5 °C, y el compromiso de la industria de la aviación de cero emisiones netas de CO<sub>2</sub> para 2050<sup>9</sup>. A este respecto, durante la COP26, los Estados Unidos también anunciaron su plan de acción climática en la aviación para alcanzar cero emisiones netas de carbono en 2050; y
- b) 37 Estados miembros [27 Estados miembros de la UE y otros 10 Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC)], que son signatarios de la Declaración de Toulouse, en apoyo al objetivo de lograr la neutralidad de emisiones de carbono en el sector del transporte aéreo para 2050<sup>10</sup>.

3.5 Como se describió anteriormente, las herramientas de seguimiento de la OACI incluyen un “rastreador” específicamente para las iniciativas de cero emisiones netas de la aviación, que proporciona información concreta que pone de relieve el nivel de ambición y los compromisos asumidos por los Estados miembros y las partes interesadas.

## 4. MENSAJES DE LAS NACIONES UNIDAS Y LA JUVENTUD

4.1 También en relación con el nivel de ambición que se espera para alcanzar los objetivos de la industria de la aviación, el 7 de diciembre de 2020 con motivo del Día de la Aviación Civil Internacional, el Secretario General de las Naciones Unidas acogió con satisfacción los compromisos de cero emisiones netas asumidos por los miembros de la comunidad de la aviación, e instó a todo el sector a comprometerse con el objetivo de cero emisiones netas para 2050<sup>11</sup>. Además, el 7 de diciembre de 2021<sup>12</sup>, con motivo del Día de la Aviación Civil Internacional, el Secretario General de las Naciones Unidas destacó que los compromisos climáticos del sector de la aviación no se encuentran alineados con el objetivo de temperatura mundial de 1,5 °C, y que la adopción de un nuevo conjunto de objetivos ambiciosos que se comprometan con el objetivo de cero emisiones netas para 2050, con objetivos intermedios y planes de implementación creíbles, debe ser una prioridad urgente para la próxima Asamblea de la OACI.

4.2 Asimismo, durante el evento Evaluación OACI en septiembre de 2021, se hizo un llamamiento para que la juventud mundial se reuniera en una organización coordinadora a fin de colaborar con la OACI. La Sesión de Facilitación sobre Participación de la Juventud Mundial<sup>13</sup> tuvo lugar en octubre de 2021 y sirvió para promover este llamamiento a la juventud mundial, con objeto de crear un grupo juvenil coordinador independiente que estuviera abierto a todas y todos y dirigido a la representación mundial. La OACI está facilitando la formación de este grupo independiente de jóvenes, para permitir el compromiso

<sup>9</sup> Coalición Internacional para la Ambición Climática de la Aviación: [COP 26 declaration: International Aviation Climate Ambition Coalition - GOV.UK \(www.gov.uk\)](https://www.gov.uk/government/news/cop26-declaration-international-aviation-climate-ambition-coalition)

<sup>10</sup> Declaración de Toulouse: <https://presidence-francaise.consilium.europa.eu/en/news/european-aviation-summit/>

<sup>11</sup> <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/UNSG-MESSAGE-ON-INTERNATIONAL-CIVIL-AVIATION-DAY.aspx>

<sup>12</sup> <https://www.un.org/press/en/2021/sgsm21060.doc.htm>

<sup>13</sup> <https://www.icao.int/Meetings/youth4aviation/Pages/default.aspx>

activo con la OACI en las cuestiones medioambientales de la aviación, lo que podría proporcionar a la OACI una oportunidad para aportar nuevas ideas, soluciones y puntos de vista para reducir la huella de carbono del sector de la aviación.

## 5. MEDIDAS PROPUESTAS A LA HLM-LTAG

### 5.1 Se invita a la HLM-LTAG a:

- a) reconocer las distintas circunstancias entre los Estados en lo que respecta a su capacidad para responder a las dificultades asociadas con el cambio climático, y la necesidad de proporcionar el apoyo necesario a los Estados que tienen necesidades específicas, particularmente los países en desarrollo, al facilitar el acceso a los recursos financieros, la transferencia de tecnología y la creación de capacidad;
- b) reconocer que el logro de un objetivo ambicioso de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional exige el compromiso y la cooperación activos de parte de los Estados y la industria, reconociendo al mismo tiempo los compromisos establecidos por varios Estados sobre los niveles de ambición para la reducción de las emisiones CO<sub>2</sub> de la aviación internacional, así como el compromiso colectivo de la industria de la aviación de lograr un objetivo a largo plazo de cero emisiones netas de carbono para 2050 para apoyar el objetivo de temperatura de 1,5 °C;
- c) tomar nota de que se preferirá el uso de medidas intrasectoriales de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación (tecnología, operaciones y combustibles) para la consecución de un LTAG, que podría complementarse con medidas fuera del sector a fin de subsanar cualquier disparidad en las emisiones si fuera necesario; y
- d) utilizar la información que se presenta en esta nota de estudio, teniendo en cuenta la naturaleza de los objetivos ambiciosos mundiales colectivos de la OACI para el sector de la aviación internacional, para la consideración de los posibles resultados de la HLM-LTAG relacionados con el Componente 3 de un LTAG, *Nivel de ambición de un LTAG*, incluida la posible formulación que sigue:

“La OACI y sus Estados miembros y las organizaciones pertinentes trabajarán conjuntamente para tratar de alcanzar un objetivo ambicioso mundial a largo plazo (LTAG) colectivo para la aviación internacional de *xxx (nivel de ambición para el año 20yy)*, tomando nota del compromiso colectivo ya asumido por la industria de la aviación para lograr cero emisiones netas de carbono para 2050, en apoyo del objetivo de temperatura de 1,5 °C, reconociendo al mismo tiempo que un LTAG constituye un objetivo ambicioso mundial colectivo y no atribuye obligaciones específicas en forma de objetivos de reducción de emisiones a Estados individuales.”.