



## 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 2:** Medios para concretar un objetivo ambicioso a largo plazo para la aviación internacional
- Cuestión 3:** Medios para monitorear el avance y pasos siguientes
- Cuestión 4:** Conclusiones y recomendaciones de la reunión

### OBSERVACIÓN DE INDONESIA SOBRE EL LTAG (OBJETIVO AMBICIOSO A LARGO PLAZO) DE LA OACI

(Nota presentada por Indonesia)

#### RESUMEN

En esta nota de estudio se describen las principales conclusiones del estudio del grupo de trabajo sobre LTAG. Se consideran las tres hipótesis sectoriales (IS1, IS2 e IS3) que tienen sus propias consecuencias. Igualmente se recomiendan formas de llevar a cabo la implementación de las hipótesis.

Las medidas propuestas a la reunión figuran en el párrafo 3.

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 Indonesia agradece el arduo trabajo y el excelente informe del grupo de trabajo sobre el LTAG del Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación (CAEP) de la OACI. Hemos considerado atentamente las conclusiones principales del estudio del LTAG, en particular con respecto a los puntos siguientes:

- a) Las tres hipótesis sectoriales (es decir, IS1, IS2, IS3) tienen cada una sus propias consecuencias en términos del esfuerzo y los recursos necesarios, y de la meta de reducción de las emisiones.

- b) Ni siquiera la hipótesis más ambiciosa (IS3) logrará emisiones netas de carbono cero para 2050. En 2050 las emisiones de CO<sub>2</sub> continuarán siendo significativas, 200 Mt de CO<sub>2</sub>, (esto es un 35% del nivel de emisiones de CO<sub>2</sub> de 2019); y las emisiones residuales acumulativas de 2020 a 2050 serán de hasta 12 Gt de CO<sub>2</sub>.
- c) El estudio indica que los combustibles alternativos ocuparán el lugar más importante en las medidas de mitigación sectoriales (es decir, 15% en la hipótesis S1, 41% en la hipótesis S2, y 55% en la hipótesis S3), principalmente en forma de SAF (combustibles de aviación sostenibles).

## 2. ANÁLISIS

Habiendo estudiado el informe LTAG, tenemos la siguiente observación:

2.1 Si bien acogemos y agradecemos los resultados del estudio sobre LTAG, esperamos con interés los debates sobre el seguimiento que se dé al estudio en términos de la forma específica de implementarlo con la asistencia de la OACI. Nosotros, los Estados miembros, conjuntamente tenemos que definir debidamente el enfoque, la estrategia, las prioridades y el cronograma para la implementación:

- a) sin obstaculizar el crecimiento de la industria de la aviación y de otros negocios relacionados con la aviación, especialmente en los países en desarrollo; y
- b) considerando la necesidad de crear capacidad y un programa conjunto/de cooperación entre los Estados miembros de la OACI, para minimizar las consecuencias negativas involuntarias de la implementación del LTAG que podrían sufrir ciertos países.

2.2 Dado que la producción de SAF contribuye considerablemente a la reducción de las emisiones, es importante garantizar la producción de SAF en todas las regiones a precios competitivos. Por lo tanto, la OACI debería promover seriamente la producción de SAF, entre otras cosas, apoyando a los países que tienen potencial para ser productores de SAF y evitando criterios para los SAF que puedan afectar su producción. Teniendo en cuenta que es probable que haya varios países que realmente tienen potencial para producir SAF pero que carecen de la capacidad suficiente para ello por varias razones, tales como tecnología, costos de la inversión y falta de apoyo internacional

## 3. MEDIDAS PROPUESTAS A LA HLM-LTAG

3.1 Se invita a la HLM-LTAG a:

- a) tomar nota de la información contenida en esta nota y considerar el seguimiento de las recomendaciones como se indica en los párrafos 2.1 y 2.2; y
- b) propiciar debates constructivos para apoyar los esfuerzos de la OACI para reducir las emisiones de la aviación internacional.