



## 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 3: Medios para monitorear el avance y pasos siguientes**

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

### HACIA UN OBJETIVO AMBICIOSO A LARGO PLAZO PARA LA AVIACIÓN INTERNACIONAL QUE APUNTE ALTO

(Nota presentada por Chequia en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros<sup>1</sup> y los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil<sup>2</sup>)

#### RESUMEN

Es necesario lograr reducciones significativas de las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional en consonancia con las metas de temperatura del Acuerdo de París. El informe sobre el objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG) elaborado por el CAEP contiene un análisis de las hipótesis de emisiones de CO<sub>2</sub>, los costos y la incidencia en el crecimiento de la aviación en todos los países, y especialmente en los países en desarrollo.

Debería establecerse un sistema de monitoreo, que el Consejo debería adoptar antes de finales de 2023. Debería tener en cuenta los hitos en la trayectoria al menos para 2030 y 2040.

Un LTAG que apunte alto debería abarcar las emisiones de CO<sub>2</sub> del sector que no superen un tercio de los niveles de 2019 en 2050, con un nivel de aspiración de cero emisiones netas de CO<sub>2</sub> para 2050.

Las medidas propuestas a la reunión figuran en el párrafo 4.

<sup>1</sup> Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Croacia, Chequia, Chipre, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Rumania y Suecia.

<sup>2</sup> Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Islandia, Macedonia del Norte, Moldova, Mónaco, Montenegro, Noruega, Reino Unido, San Marino, Serbia, Suiza, Turquía y Ucrania.

## 1. HIPÓTESIS Y OPCIONES DE REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE CO<sub>2</sub> PARA UN OBJETIVO AMBICIOSO A LARGO PLAZO PARA LA AVIACIÓN INTERNACIONAL

1.1 En el informe especial "Calentamiento global de 1,5°C" del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC)<sup>3</sup> se advierte que, sin una reducción significativa de las emisiones globales, podríamos alcanzar un aumento de la temperatura de 1,5°C ya en 2030. El IPCC identificó recientemente a la aviación como una de "las fuentes de emisiones del subsector de más rápido crecimiento entre 2010 y 2019"<sup>4</sup> y concluyó que "se necesitarán tecnologías adicionales de mitigación de emisiones de CO<sub>2</sub> para la aviación y el transporte marítimo". Además, constató que "los niveles actuales de ambición por sector varían, con niveles de aspiración de reducción de emisiones en la aviación internacional y el transporte marítimo más bajos que en muchos otros sectores".

1.2 Esto exige que el sector de la aviación internacional no solo cumpla con el objetivo ambicioso de la OACI de alcanzar la meta de neutralidad de carbono desde 2020 en adelante (CNG2020), sino que logre una reducción significativa de las emisiones en consonancia con los objetivos de temperatura del Acuerdo de París.

1.3 Los Estados que elaboraron la presente nota de estudio apoyan firmemente el conjunto de medidas de la OACI como medio clave para lograr el objetivo CNG2020 de la OACI, y la tasa de mejora de la eficiencia del combustible mundial a la que se aspira de un 2% anual desde 2021 hasta 2050. Estos Estados y sus industrias de la aviación han tomado medidas, como se recoge en el Informe Medioambiental sobre la Aviación Europea (EAER)<sup>5</sup> de 2022 y en los planes de acción estatales.

1.4 La OACI ha hecho grandes avances, pero sus esfuerzos hasta ahora no son suficientes para asegurar el desarrollo sostenible de la aviación a largo plazo. En respuesta a la resolución A40-18, el Consejo de la OACI estudió la factibilidad de un objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG) para la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional. El Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación (CAEP) presentó el informe de un LTAG al Consejo, que en su 225º período de sesiones aprobó su publicación y acordó que sirviera de base para el estudio de un LTAG.

1.5 El informe, ampliamente reconocido por su calidad, minuciosidad y profundidad, presenta un análisis de varias hipótesis de emisiones de CO<sub>2</sub> y los costos e impactos asociados en el crecimiento de la aviación, en todos los países, especialmente en los países en desarrollo. A través de sus hipótesis integradas, el informe muestra que diferentes niveles de inversión en investigación y desarrollo, en la penetración de las tecnologías, en los combustibles de aviación sostenibles (SAF) y en las mejoras operacionales conducen a diversas trayectorias de emisiones a largo plazo. El informe muestra la factibilidad de un objetivo ambicioso a largo plazo para la aviación internacional: las tres hipótesis integradas son viables con distintos niveles de esfuerzo. El informe contiene hojas de ruta que corresponden a las distintas hipótesis.

1.6 Si bien estas hipótesis representan el grado de preparación y posibilidad de logro, otras combinaciones de medidas podrían alcanzar niveles de emisiones similares a un costo equivalente o inferior. Todo pronóstico a largo plazo conlleva inevitablemente una gran incertidumbre, como se

---

<sup>3</sup> [www.ipcc.ch/sr15/](http://www.ipcc.ch/sr15/)

<sup>4</sup> Climate Change 2022 – Mitigation of Climate Change – IPCC, 04.04.2022. (Cambio Climático 2022 - Mitigación del Cambio Climático) [IPCC\\_AR6\\_WGIII\\_FinalDraft\\_FullReport.pdf](#)

N. de T.: Las tres citas del Informe del IPCC señaladas en el párrafo 1.1 son traducciones de cortesía.

<sup>5</sup> [www.easa.europa.eu/eaer](http://www.easa.europa.eu/eaer)

documenta en el informe del LTAG. El tiempo y los datos adicionales no reducirían significativamente dicha incertidumbre ni cambiarían los resultados generales.

1.7 El informe sitúa las hipótesis integradas en el contexto del consenso más reciente del conocimiento científico sobre el clima, mostrando la parte que corresponde a las emisiones de la aviación internacional en relación con los objetivos de reducción de emisiones de la economía en general en distintas hipótesis. Muestra que la aviación internacional puede reducir significativamente sus emisiones para mediados de este siglo utilizando medidas del sector. También muestra que habrá emisiones residuales en el caso de cualquier hipótesis que se base en medidas del sector únicamente. A la luz de las trayectorias de las emisiones globales de CO<sub>2</sub> del IPCC, esto significa que la aviación podría tener que recurrir a la eliminación permanente del carbono para ser plenamente coherente con el objetivo de temperatura de 1,5°C.

1.8 Los autores de esta nota de estudio quieren hacer hincapié en lo que entienden como un objetivo "ambicioso". Se trata de un objetivo global que todos los Estados deberían tratar de alcanzar de manera colectiva, en el que la suma de las acciones, a la luz de las diferentes circunstancias nacionales y las capacidades respectivas, debería ser igual al objetivo, aunque no se establezcan obligaciones específicas en forma de objetivos de reducción de emisiones para cada Estado por separado. Los distintos Estados pueden avanzar de forma diferente en el logro del objetivo. Debido a la naturaleza transfronteriza de la aviación internacional, el LTAG debería ser global y abordado por la OACI.

## 2. MEDIOS PARA MONITOREAR EL AVANCE Y LOS PASOS A SEGUIR

2.1 Será esencial monitorear el avance hacia cualquier objetivo ambicioso. Debería establecerse un sistema de monitoreo, que el Consejo adoptara antes de finales de 2023, evitando en lo posible la duplicación de los mecanismos y procesos existentes. El Consejo debería adoptar las normas de monitoreo, notificación y verificación teniendo en cuenta los hitos en la trayectoria al menos para 2030 y 2040.

2.2 Las primeras opiniones sobre el monitoreo, la notificación y la verificación arrojan que el sistema a establecerse debe:

- basarse en el monitoreo, la notificación y la verificación establecidos en el CORSIA;
- no solo se trata de monitorear el consumo de combustible, sino también los cambios en la cadena de valor de la aviación: avances tecnológicos, despliegue de nuevas aeronaves, combustibles de aviación sostenibles y mejoras operacionales;
- tener en cuenta las normas del CORSIA, como los valores del ciclo de vida del CO<sub>2</sub> para los combustibles admisibles en el CORSIA;
- tomar en cuenta las medidas externas al sector para sumideros de carbono/eliminación permanente a la vez que se asegure de que no haya un doble cómputo de las reducciones de emisiones en el contexto de las contribuciones determinadas a nivel nacional en virtud del Acuerdo de París;

2.3 Deberán elaborarse orientaciones sobre el formato de los planes de acción estatales y comunicarse a los Estados para finales de 2023, basándose, según sea el caso, en la información ya proporcionada en los planes de acción estatales.

2.4 La Secretaría de la OACI debería llevar a cabo un proceso de análisis global de los planes de acción estatales actualizados recibidos y una evaluación preliminar del nivel de ambición de dichos planes.

### 3. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

3.1 A fin de poder mantener el mismo nivel de ambición que en otros sectores, es necesario que en el 41º período de sesiones de la Asamblea se establezca una trayectoria en la reducción de emisiones a largo plazo que incluya un objetivo "ambicioso" para el sector de la aviación mundial. El establecimiento de una aspiración común aumentará la certidumbre para la industria de la aviación e incentivará la inversión y la innovación centrada en este objetivo común que beneficiaría al sector. Además, reforzaría el liderazgo de la OACI en la promoción de una aviación sostenible, en lugar de cuestionarlo.

3.2 Los Estados autores de esta nota de estudio subrayan la importancia de abordar la incidencia de la aviación internacional en el cambio climático a través de una perspectiva ambiciosa a largo plazo y hacen un llamado a la OACI para que acuerde un objetivo ambicioso a largo plazo para la aviación internacional, coherente con el objetivo de temperatura de 1,5°C del Acuerdo de París y en consonancia con los compromisos de la industria para el objetivo de cero emisiones netas en 2050.

3.3 Al igual que con CNG2020, el objetivo a largo plazo debería tener en cuenta las circunstancias especiales y las respectivas capacidades.

3.4 Los autores de esta nota consideran que un objetivo ambicioso a largo plazo que apunte alto debería abarcar lo siguiente:

- Emisiones de CO<sub>2</sub> en el sector que no superen un tercio de los niveles de 2019 en 2050, lo que significa alrededor de 200 MtCO<sub>2</sub>.
- Hitos en la trayectoria de las emisiones anuales en el sector de alrededor de 500 MtCO<sub>2</sub> en 2030 y alrededor de 400 MtCO<sub>2</sub> en 2040.
- Un objetivo de cero emisiones netas de CO<sub>2</sub> para 2050 con un papel principal de las reducciones en el sector y reducciones limitadas fuera del sector por medio de sumideros de carbono/eliminación permanente de gases de efecto invernadero.

3.5 Cada elemento del conjunto de medidas debe utilizarse sobre la base de una decisión de la Asamblea sobre el LTAG. El informe del LTAG indica que, en todas las hipótesis, la mayor parte de las reducciones de emisiones proviene del uso de los SAF. La OACI debería trabajar en un marco global para su despliegue de manera sostenible en la Conferencia sobre la Aviación y los Combustibles Alternativos (CAAF/3) de la OACI en 2023.

3.6 Los autores de la presente nota también subrayan la importancia de crear medios de implementación para ayudar a los países en la implantación del LTAG, así como medios de monitoreo.

### 4. MEDIDAS DE LA HLM-LTAG

4.1 Se invita a la reunión a:

- a) acordar mantener las opciones para un LTAG que incluya un objetivo coherente con los objetivos de temperatura del Acuerdo de París, como cero emisiones netas de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional para 2050, con hitos al menos para 2030 y 2040 y una dependencia mínima de sumideros de carbono/eliminaciones permanentes;
- b) acordar el inicio de un proceso para establecer, antes de finales de 2023, los medios para monitorear, notificar y verificar los avances para la consecución de un LTAG; y

- c) reconocer el importante papel que desempeñan los combustibles de aviación sostenibles en la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>, y acordar establecer en la CAAF/3 en 2023 un marco global para su despliegue de manera sostenible.