



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

**PERSPECTIVAS SOBRE EL ANÁLISIS DE FACTIBILIDAD TÉCNICA DE TODO LTAG  
QUE SE PROPONGA PARA LA AVIACIÓN INTERNACIONAL  
(COMPONENTE 2)**

(Nota presentada por la Federación de Rusia, la India y la República Popular China)

**RESUMEN**

En respuesta al mandato de la resolución A40-18, el Consejo pidió al Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación (CAEP) de la OACI que brinde una evaluación técnica de la factibilidad de un objetivo ambicioso a largo plazo para la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional.

En esta nota se presentan los puntos de vista de la Federación de Rusia, China e India sobre el informe técnico y se llega a la conclusión de que el informe no cumple plenamente los requisitos exigidos por la resolución A40-18 y que los progresos de los estudios de factibilidad no han sido suficientes, siendo el informe una base para las negociaciones, para apoyar al 41<sup>o</sup> período de sesiones de la Asamblea en el análisis de un objetivo ambicioso a largo plazo para la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional.

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

**1. INTRODUCCIÓN**

1.1 En el párrafo 9 de la resolución A40-18 se pide al Consejo que continúe explorando la viabilidad de una meta a la que se aspire a nivel mundial en el largo plazo para la aviación internacional mediante la realización de estudios detallados para evaluar la posibilidad de alcanzar las metas que pudieran proponerse y las repercusiones, incluida su incidencia en el crecimiento y en los costos en todos los países,

<sup>1</sup> Versiones en chino y en inglés proporcionadas por la República Popular China y la Federación de Rusia.

en particular los países en desarrollo, a fin de someter información sobre el avance de la tarea a la consideración del 41º período de sesiones de la Asamblea de la OACI. En el análisis de las metas a largo plazo debería incluirse la información que ofrezcan los Estados miembros sobre sus experiencias en las iniciativas para alcanzar la meta a mediano plazo.

1.2 En su 219º período de sesiones, el Consejo pidió al Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación (CAEP) de la OACI que estableciese el Grupo Especial para el Objetivo Ambicioso a Largo Plazo (LTAG-TG) del CAEP para proporcionar apoyo técnico al Consejo con el fin de explorar la factibilidad de un objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG) para la aviación internacional, incluidas las opciones y hojas de ruta para su realización.

1.3 En 2022, el CAEP/12 adoptó y presentó al Consejo el Informe de factibilidad de un objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG) de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación civil internacional (denominado en adelante el "Informe LTAG"). El "Informe LTAG" presenta los supuestos de tres hipótesis para el análisis de factibilidad de un objetivo a largo plazo, pero ninguno de los supuestos permite alcanzar unas emisiones cero de CO<sub>2</sub> utilizando medidas dentro del propio sector, y las emisiones de la aviación internacional permanecen en 950 millones de toneladas, 500 millones de toneladas y 200 millones de toneladas en 2050, respectivamente, en las tres hipótesis. Asimismo, pone de relieve que el potencial de reducción de las emisiones de las tecnologías de combustibles de aviación sostenibles (SAF) representa una parte importante del potencial de reducción global de los tres supuestos de las medidas dentro del propio sector, equivalentes al 38 %, el 60 % y al 63 % respectivamente. El informe LTAG llega a la conclusión de que la implementación de esas medidas sectoriales aumentaría los costos operativos y que algunos costos se repercutirían en el público pasajero por vía aérea y en los propietarios de la carga aérea.

## **2. PUNTOS DE VISTA SOBRE EL ANÁLISIS DE LAS HIPÓTESIS DEL INFORME LTAG**

2.1 El análisis del Informe LTAG hace caso omiso de la meta anual de llegar a una eficiencia del combustible de un 2% aceptada por la Asamblea y de cualquier otro objetivo propuesto. Además, el informe no realiza estudios detallados para evaluar la posibilidad de alcanzar cualquiera de las metas que pudieran proponerse y sus repercusiones, entre ellas su incidencia en el crecimiento y en los costos en todos los países, en particular los países en desarrollo, como se solicitó en la resolución A40-18. Estos supuestos de hipótesis no tienen en cuenta las diferencias reales entre las etapas de desarrollo de los Estados ni el impacto de alcanzar las diferentes metas de reducción de las emisiones en el desarrollo económico y social y los costos de los países desarrollados. Y el informe no tiene en cuenta las circunstancias nacionales y las necesidades particulares de los países en desarrollo en cuanto a recursos, tecnología, seguridad de la cadena de suministros, etc.

2.2 Actualmente, la capacidad de producción de SAF no está garantizada y su precio es sumamente elevado. Además, según las conclusiones del Informe LTAG, aun en el caso de una hipótesis de tecnología media, el costo de la reducción de las emisiones de la aviación internacional en 2020-2050 será de alrededor de 360-490 USD por tonelada de CO<sub>2</sub>, lo que supondría una carga más que enorme para los países en desarrollo que quieren desarrollar una aviación verde y con bajas emisiones de carbono.

2.3 El Informe LTAG solo considera las emisiones de CO<sub>2</sub> y no tiene debidamente en cuenta la compensación entre la mitigación del ruido, las emisiones de los motores y el consumo de combustible, lo que comprometerá la credibilidad del Informe LTAG.

### **3. PUNTOS DE VISTA SOBRE EL ANÁLISIS DE FACTIBILIDAD DEL LTAG PARA LA AVIACIÓN INTERNACIONAL**

3.1 El Informe LTAG no puede utilizarse como base para las negociaciones y consultas entre los Estados sobre la factibilidad de las metas de reducción de emisiones a largo plazo para la aviación internacional. Los Estados miembros, en particular los países en desarrollo, no tienen una idea clara de los costos e impactos que supone implementar cualquier LTAG que se proponga, de la disponibilidad, aplicabilidad y eficacia de las medidas de mitigación, ni tampoco del impacto resultante en sus mercados de transporte aéreo y la competitividad de las líneas aéreas.

3.2 De conformidad con los requisitos del párrafo 9 de la resolución A40-18, el Consejo de la OACI debería resumir los planes de acción estatales que presentan voluntariamente los Estados miembros, el apoyo financiero, la transferencia de tecnología y la creación de capacidad de los países desarrollados a los países en desarrollo y el apoyo que necesitan los países en desarrollo desde el punto de vista financiero, tecnológico y de creación de capacidad. Sobre esa base, el Consejo de la OACI realiza estudios detallados para evaluar la viabilidad y las repercusiones técnicas, económicas, jurídicas y comerciales de toda meta propuesta, incluida su incidencia en el crecimiento y en los costos en los países en desarrollo, a fin de someter información sobre el avance de la tarea a la consideración de la Asamblea de la OACI.

### **4. MEDIDAS PROPUESTAS A LA REUNIÓN**

4.1 Se invita a la reunión a:

- a) reconocer que la labor realizada por el Consejo con el apoyo del CAEP no ha cumplido el mandato del 40º período de sesiones de la Asamblea y que el Informe LTAG no puede usarse como base para las negociaciones y consultas sobre la factibilidad de cualquier LTAG que se proponga en el 41º período de sesiones de la Asamblea; y
- b) invitar al 41º período de sesiones de la Asamblea de la OACI a pedir al Consejo que continúe explorando la factibilidad de cualquier LTAG que se proponga, como se recomienda en el párrafo 3 anterior, y a presentar un informe a la consideración del 42º período de sesiones de la Asamblea.