



ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 17: Protección del medio ambiente – Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSA)**PERSPECTIVAS DEL SECTOR SOBRE CORSA**

[Nota presentada por el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la Organización de los Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO), la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), el Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC) y el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA) coordinados por el Grupo de Acción del Transporte Aéreo (ATAG)]

RESUMEN

El sector respalda con firmeza el Esquema de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSA) de la OACI. La compensación de las emisiones de carbono ofrece una opción eficaz desde el punto de vista medioambiental para complementar el empeño del sector por reducir las emisiones a través de la tecnología, los combustibles sostenibles en aviación, las medidas operativas y una mejor infraestructura. Esta nota de estudio observa que, gracias a la puesta en práctica del CORSA, no es necesario aplicar medidas redundantes de tarificación del carbono a las emisiones de la aviación internacional con carácter regional, nacional o subnacional y subraya el hecho de que el CORSA se adoptó reconociendo de forma general que debería ser la única medida basada en el mercado aplicada a los vuelos internacionales dado que no deberían declararse las emisiones en más de una ocasión. Sin embargo, existe cierta inquietud por que la aplicación y eficacia del CORSA pudieran verse perjudicadas por políticas de Estados individuales y grupos de Estados que introducen o se están planteando introducir un instrumento de tarificación del carbono o un impuesto sobre los billetes de avión para reducir las emisiones de la aviación internacional, además del CORSA.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- reafirmar la importancia del CORSA como un elemento integrante del conjunto de medidas;
- solicitar al Consejo que anime a todos los Estados miembros de la OACI a participar voluntariamente en el CORSA desde el principio;
- reafirmar el principio de que CORSA será la medida basada en el mercado que se aplicará a las emisiones de CO₂ de la aviación internacional;
- reafirmar el principio de que las medidas basadas en el mercado no deberían ser redundantes y que las emisiones de CO₂ de la aviación internacional solo deberían declararse una vez; y
- solicitar que el Consejo, con la contribución técnica del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP), termine de complementar los requisitos básicos relativos a combustibles sostenibles en aviación del CORSA con un grupo más amplio de criterios de sostenibilidad.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se refiere al Objetivo estratégico: Protección del medio ambiente.
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se aplica.
<i>Referencias:</i>	

¹ Las versiones en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso fueron proporcionadas por la IATA.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En 2009, el sector de la aviación civil se marcó tres objetivos globales para abordar su impacto climático: un objetivo de mejora de la eficiencia a corto plazo del 1,5 % anual; un objetivo a medio plazo para limitar las emisiones de CO₂ netas mediante un crecimiento neutral en cuanto a carbonos; y un objetivo a largo plazo para reducir a la mitad las emisiones de CO₂ netas de la aviación para 2050 con respecto a los niveles de 2005. Observamos que en la 75ª Junta General Anual de la IATA celebrada en Seúl del 1 al 3 de junio de 2019, las compañías aéreas miembros de la IATA adoptaron de forma masiva una Resolución sobre la aplicación del CORSIA, en la que se reafirmaban esos compromisos de carácter global.²

1.2 En 2010, el 37º período de sesiones de la Asamblea de la OACI adoptó los siguientes objetivos para la aviación: un índice de mejora de la eficiencia energética media global anual del 2 % hasta 2020; aspirar a un índice de mejora de la eficiencia energética global del 2 % anual de 2021 a 2050; y aspirar a conseguir el objetivo colectivo a medio plazo de mantener las emisiones de CO₂ netas globales de la aviación internacional a partir de 2020 en el mismo nivel, a través de un crecimiento neutral en cuanto a carbonos.

1.3 La aviación está abordando el reto de conseguir sus objetivos climáticos mediante una estrategia que consiste en: desarrollar nueva tecnología, una transición energética hacia un combustible sostenible para la aviación, aumento de la eficiencia de las operaciones, mejor uso de la infraestructura y una medida global basada en el mercado para las emisiones de CO₂ del sector.

2. CORSIA

2.1 El sector sigue confiando en que la tecnología, los combustibles sostenibles en aviación, las medidas operativas y una mejor infraestructura garantizarán un crecimiento sostenible del sector de la aviación que le permita satisfacer la creciente demanda de transporte aéreo por parte de pasajeros y transportistas, al tiempo que reduce su impacto en materia de cambio climático. De hecho, instamos a las administraciones a que contribuyan a hacer posibles estas medidas por medio de políticas favorables. Sin embargo, el sector reconoce también que se necesita una medida internacional basada en el mercado para subsanar cualquier carencia remanente en cuanto a emisiones hasta que esas otras medidas puedan desplegar plenamente sus efectos.

2.2 Por lo tanto, el sector recomienda encarecidamente la adopción del Esquema de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA) de la OACI por el 39º período de sesiones de la Asamblea. El sector sigue apoyando decididamente el CORSIA y las normas internacionales y los criterios unitarios sobre emisiones que adoptó la OACI para garantizar su solidez no solo a través de la supervisión, la presentación de informes y la verificación de emisiones, sino también de las unidades de emisión que se exigirán con respecto al cumplimiento.

2.3 El sector de la aviación está comprometido con los avances en tecnología, las operaciones y la infraestructura para seguir reduciendo las emisiones de carbono del sector. La compensación no se propone sustituir estos empeños. El CORSIA tampoco restaría prioridad al tema de la eficiencia energética en las operaciones rutinarias. Al contrario, este plan puede ayudar al sector a alcanzar sus objetivos climáticos a corto y medio plazo, complementando las iniciativas de reducción de emisiones dentro de la industria.

² <https://www.iata.org/pressroom/pr/Documents/resolution-corsia-agm-2019.pdf>

2.4 El sector cree que la OACI debe seguir desempeñando un papel principal en los esfuerzos encaminados a abordar el impacto en las emisiones de CO₂ de la aviación internacional, a través de todo el conjunto de medidas. En particular, el sector respalda también los trabajos de la OACI destinados a formular un grupo más amplio de criterios de sostenibilidad para conseguir combustibles sostenibles en aviación al amparo del CORSIA, así como la continua labor de la OACI para complementar estos requisitos básicos. Un planteamiento globalmente armonizado de los criterios de sostenibilidad en aviación internacional ofrecerá una precisión que ayudará a eliminar obstáculos para la adopción de combustibles sostenibles en aviación, además de respaldar las inversiones en este sector esencial.

3. COMPENSACIÓN DE CARBONOS

3.1 La compensación de carbonos ofrece una opción eficaz desde el punto de vista medioambiental para sectores en los que existen escasas posibilidades de seguir reduciendo las emisiones o donde los costes de reducción resultan excesivos. La compensación y los mercados de carbonos son un componente fundamental de las políticas de reducción de emisiones mundiales, regionales y nacionales. Llevan décadas funcionando a efectos de cumplimiento y de reducción voluntaria de las emisiones, y siguen siendo un mecanismo eficaz para respaldar las acciones contra el cambio climático.

3.2 Existen diversos métodos para conseguir reducciones de CO₂ que pueden emplearse como compensaciones, muchos de los cuales aportan otras ventajas sociales, ambientales o económicas pertinentes para el desarrollo sostenible. Las compensaciones se pueden conseguir a partir de diferentes tipos de actividades de proyectos, como por ejemplo la energía eólica, las estufas no contaminantes, la captura de metano, la forestación y otras acciones encaminadas a evitar o reducir las emisiones. La aplicación del CORSIA estimulará la demanda de compensaciones, lo que a su vez generará nuevas inversiones en proyectos climáticos, de modo que se beneficien todas las partes interesadas, incluidas las comunidades locales.

3.3 La OACI ha estimado que la aviación tendrá que compensar aproximadamente unos 2500 millones de toneladas de CO₂ entre 2021 y 2035³. Esto representa una inversión de unos 40 000 millones de USD en proyectos climáticos (según previsiones que asumen que el precio de los carbonos aumentará de 8 USD en 2021 a 20 USD en 2035)⁴.

4. PARTICIPACIÓN VOLUNTARIA EN EL CORSIA

4.1 El sector reconoce los motivos por los que, teniendo en cuenta aspectos políticos, se decidió aplicar los requisitos del CORSIA en cuanto a compensaciones y para vuelos entre Estados que se ofrecieron voluntarios durante las fases experimentales e iniciales de su puesta en práctica. Sin embargo, creemos que es importante alcanzar el máximo nivel de cobertura posible. Un elevado nivel de cobertura no solo aumenta la eficacia medioambiental del esquema sino que reduce además el riesgo de distorsiones en el mercado, ya que genera condiciones de cobertura uniformes al amparo del CORSIA. Por otra parte, los Estados demuestran su determinación de abordar el cambio climático al presentarse voluntarios para participar en el CORSIA.

³ Resultados de análisis técnicos llevados a cabo por el CAEP, Junta del Grupo Asesor de Medioambiente de la OACI (EAG/15), 20 a 21 de enero de 2016. Cuestión 1, disponible en: https://www.icao.int/Meetings/HLM-MBM/Documents/EAG15_CAEP%20Technical%20Analyses.pdf

⁴ Estimación de la IATA.

5. EVITAR LA FRAGMENTACIÓN

5.1 En los últimos años, se ha registrado un marcado aumento del número de instrumentos de tarificación de carbonos, tales como impuestos a los carbonos o planes de negociación de emisiones, que se aplican en todo el mundo. Una proliferación similar de instrumentos de tarificación de carbonos en la aviación generaría una costosa e insostenible fragmentación de las medidas para los operadores de aeronaves y las administraciones. Gracias a la puesta en práctica del CORSIA, no es necesario aplicar medidas redundantes ni solapadas de tarificación del carbono a las emisiones de la aviación internacional con carácter regional, nacional o subnacional.

5.2 Aunque los costes vinculados a CORSIA no son importantes, se prevé que resulten gestionables para los operadores de aeronaves, en especial si se comparan con los que conllevarían planes nacionales o regionales, que podrían generar requisitos de cumplimiento divergentes para los operadores individuales y, por lo tanto, aumentar también el riesgo de distorsiones en el mercado.

5.3 El CORSIA se adoptó reconociendo de forma general que debería ser la única medida basada en el mercado aplicada a los vuelos internacionales y que no deberían declararse las emisiones en más de una ocasión. Esta observación se refleja en la Resolución de la Asamblea A39-3, que determina que CORSIA será la medida basada en el mercado que se aplicará a las emisiones de CO₂ de la aviación internacional. Desafortunadamente, la aplicación y eficacia del CORSIA puede verse perjudicada por políticas de Estados individuales y grupos de Estados. Resulta especialmente inquietante que algunos Estados estén aplicando o planteándose introducir un instrumento de tarificación del carbono o un impuesto sobre los billetes de avión para abordar las emisiones de la aviación internacional que cubrirá el CORSIA. Estas políticas no solo entran en conflicto con los compromisos internacionales de estos Estados, sino que también menoscaban los empeños multilaterales por contrarrestar el cambio climático y reducen la disponibilidad de recursos para promover la investigación y la aplicación de nuevas tecnologías.