



ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 16: Protección del medio ambiente – La aviación internacional y el cambio climático – Política y normalización

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

PERSPECTIVAS DEL SECTOR SOBRE EL CONJUNTO DE MEDIDAS Y OBJETIVO A LARGO PLAZO

[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 está decidido a reducir sus emisiones de carbono a través de la tecnología, los combustibles sostenibles en aviación, las medidas operativas y una mejor infraestructura. Esta nota de estudio da cuenta de los empeños del sector para superar su objetivo de acción por el clima a corto plazo y expone la perspectiva del sector sobre que el Consejo debería fijar un objetivo a largo plazo para la aviación internacional civil que se adoptase en el 41º período de sesiones de la Asamblea de la OACI.

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

- reconocer el empeño del sector por superar su objetivo de acción por el clima a corto plazo consistente en mejorar su eficiencia energética anual en un 1,5 % de media;
- reconocer el compromiso asumido por el sector persiguiendo un crecimiento neutral en cuanto a carbonos a partir 2020, a través de una serie de medidas de reducción de emisiones respaldadas por el CORSA; y
- solicitar al Consejo que fije, con pleno apoyo y colaboración del sector, un objetivo climático a largo plazo para la aviación internacional civil que sea adoptado en el 41º período de sesiones de la Asamblea de la OACI.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Este documento de trabajo se refiere al Objetivo estratégico de: Protección Medioambiental.
<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. COMPROMISO DEL SECTOR DE LA AVIACIÓN PARA RESOLVER SU IMPACTO CLIMÁTICO

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 a partir de 2020; 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 global².

1.2 Mediante la introducción de nuevas tecnologías en las aeronaves, mayor eficiencia de las operaciones y mejoras en las infraestructuras, el sector está superando su objetivo a corto plazo en materia de acción por el clima, al mostrar los análisis actuales una mejora del 2,3 % en la media móvil, es decir una mejora de la eficacia del 17,3 % desde 2009³.

1.3 El sector está llevando a cabo actualmente un exhaustivo análisis de las posibles vías para alcanzar su propio objetivo a largo plazo, en consonancia con las medidas necesarias por parte de toda la economía global que recoge el Acuerdo de París y los análisis del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC). De este modo se identificará cómo el sector de la aviación puede lograr importantes reducciones en las emisiones de CO₂ desplegando nuevas tecnologías, elementos operativos, mejoras en las infraestructuras y combustibles sostenibles en aviación (SAF) hasta el año 2050 y posteriormente.

1.4 En 2010, en 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.

1.5 El sector ha demostrado innovar de manera extraordinaria a lo largo de sus años al servicio de la conectividad global. Ha dominado los cielos mediante la innovación tecnológica y puede dominar también su impacto en el cambio climático.

1.6 Ahora el sector se prepara para una transición energética que deje atrás los combustibles fósiles y pase a utilizar combustibles sostenibles en aviación, producidos a partir de diferentes fuentes, como los residuos, la biomasa sostenible y las opciones sintéticas. La producción de combustibles sostenibles en aviación (SAF) a un nivel y precio que permitan su adopción de forma generalizada por parte de las compañías aéreas puede ser un factor de cambio radical en términos de emisiones de CO₂, y constituirá un factor importante para que la industria cumpla su objetivo de cara a 2050.

2. TRANSICIÓN ENERGÉTICA

2.1 A medida que el sector analiza las oportunidades de propulsión híbridas y eléctricas que puedan entrar en servicio a medio o largo plazo, la transición hacia combustibles sostenibles en aviación (SAF) conlleva importantes reducciones de CO₂ y representa un elemento constituyente esencial de nuestro conjunto de medidas para vuelos de media y larga distancia. Existen una serie de oportunidades en cuanto a producción de combustibles sostenibles en aviación que reporten beneficios a todos, pero la

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

³ Ficha técnica del ATAG, 2019

clave reside actualmente en que aumentar la producción de forma considerable contribuiría a reducir los costes de dichos combustibles. El apoyo gubernamental tendrá un carácter esencial para contribuir a esta necesaria transición.

2.2 Todo combustible sostenible para la aviación (SAF) que utilice el sector deberá cumplir criterios de sostenibilidad globalmente acordados a fin de ofrecer las garantías necesarias de que no producen daño alguno a la biodiversidad, el uso del suelo, los alimentos o los sistemas acuáticos, o las poblaciones locales. El sector respalda la adopción de un grupo más amplio de criterios de sostenibilidad para conseguir combustibles sostenibles para el sector al amparo del CORSIA, así como la continua labor de la OACI para complementar los requisitos básicos ya adoptados por el Consejo de la OACI. Un planteamiento de sostenibilidad globalmente armonizado ofrecerá una precisión que ayudará a eliminar obstáculos en la adopción de combustibles sostenibles en aviación (SAF), aparte de respaldar las inversiones en este sector esencial.

3. CONTRIBUCIÓN DEL SECTOR AL CONJUNTO DE MEDIDAS

3.1 Los fabricantes han asumido el compromiso de contribuir plenamente al objetivo del sector a largo plazo y han realizado ya increíbles aportaciones desde que el sector anunció sus objetivos de cambio climático, principalmente a través de la introducción de nuevas tecnologías de aviación que ofrecen ventajas en materia de eficiencia energética de entre un 15% y un 25% respecto a la tecnología que sustituyen. De este modo, los modelos más actuales de aviones de pasillo único consumen en torno a dos litros de combustible por asiento y por cada 100 km.

3.2 Los fabricantes siguen priorizando la eficiencia ambiental y actualmente gastan 15 000 millones de USD al año en todo el mundo en investigaciones relacionadas con la eficiencia energética, la tecnología y la construcción de aeronaves, sus motores y sistemas, lo que incluye vías hacia la propulsión eléctrica, sistemas híbridos-eléctricos, nuevas energías, digitalización y materiales más ligeros que podrían sumarse a los inspiradores logros alcanzados hasta la fecha.

3.3 Los avances en tecnología tardarán un tiempo en trasladarse al conjunto de la flota. Por lo tanto, es importante que la OACI reconozca la relevancia que tendrán el resto de elementos del conjunto de medidas a la hora de reducir las emisiones de la aviación.

3.4 Los Estados de la OACI tendrán que desempeñar un papel esencial a lo largo de este viaje, además de proseguir con su importante papel en la formulación de normas internacionales.

3.5 Las compañías aéreas están aplicando mejoras de rendimiento importantes en los aspectos operativos. Entre las medidas operativas estarían la identificación de ahorros de peso en la flota actual, que permite reducir el consumo de combustible de las aeronaves. Las compañías aéreas han invertido en equipamiento de cabina y asientos más ligeros, e incluso han sustituido los pesados manuales de los pilotos por tabletas. Otros ejemplos de medidas operativas son, entre otras, la inversión de los reactores en reposo y maniobras en tierra con un solo motor. La Resolución mencionada en el apartado 1.1. también insta a las compañías aéreas que forman parte de la IATA a aplicar todas las medidas disponibles en materia de eficiencia energética para continuar mejorando el historial de la industria, incluidas una inversión en la renovación de la flota, la adopción de medidas operativas y el trabajo con socios de la industria para lograr mayores avances en medidas relacionadas con la infraestructura.

3.6 Las organizaciones de gestión del tráfico aéreo están desplegando nuevas tecnologías que aumentan la capacidad al tiempo que reducen los retrasos, como la inteligencia artificial, la automatización, la digitalización y la vigilancia basada en el espacio; además de procedimientos

operativos tales como la navegación basada en la *performance* (PBN) el espacio aéreo de libre elección de ruta (FRA), la toma de decisiones colaborativa (CDM), la gestión del flujo de tráfico aéreo (ATFM) que acorta las rutas, reduce la necesidad de bodegas aéreas y permite aplicar prácticas de ahorro de combustible como el descenso y el ascenso continuos. También colaboran con socios para mejorar la eficacia de los movimientos y los procedimientos de maniobras en tierra. Todas estas tecnologías y procedimientos permiten a las aeronaves volar por rutas más seguras, más cortas, óptimas y rentables, lo que reduce sus emisiones.

3.7 La influencia de los aeropuertos en las emisiones provocadas por los combustibles de los aviones es limitada, pero están adoptando medidas significativas para reducir las emisiones que producen sus operaciones.

3.8 Esto incluye medidas prácticas tales como el programa (Acreditación de Carbonos para Aeropuertos) que celebra su 10º aniversario. El programa se ha convertido en una norma del sector internacional para aeropuertos de todo el mundo: 275 aeropuertos acreditados (en julio de 2019); situados en 71 Estados de todos los continentes y que acogen un 44 % del tráfico de pasajeros aéreo mundial. El ACI apoya además a sus Estados y aeropuertos miembros mediante el suministro, sin coste, de herramientas tales como (ACERT) -software que cuantifica las emisiones de CO₂ en función del combustible en los traslados- y (AGES-S) -Simulador de los beneficios económico-ambientales con el cálculo de reducción en combustible-, junto con Manuales prácticos sobre la reducción del impacto medioambiental de las actividades llevadas a cabo en los propios aeropuertos y en torno a estos.

3.9 El ACI respalda el fomento y la promoción del uso de combustibles sostenibles en aviación (SAF) y algunos aeropuertos, como Oslo, Estocolmo, Seattle y San Francisco, ya han puesto en marcha iniciativas para suministrarlos. Estos aeropuertos han dado lugar a argumentos empresariales en favor de las partes interesadas y las administraciones locales. Otros estudios deberían ayudar al sector a entender mejor cómo podrían ampliarse este tipo de iniciativas a otros aeropuertos y cómo pueden actuar los aeropuertos como facilitadores del aumento en el consumo de combustibles sostenibles en aviación a escala comercial.

3.10 En sus respectivas Asambleas recientes, ACI World y ACI Europe adoptaron Resoluciones en las que se instaba a la OACI a ser más ambiciosa y liderar la fijación de objetivos sectoriales a largo plazo con respecto a futuras reducciones de las emisiones. Con tales acciones tienen en cuenta las obligaciones de muchos aeropuertos miembros para con sus Estados en virtud del Acuerdo de París, con respecto a compromisos nacionales sobre la reducción de la emisión de gases con efecto invernadero y siendo conscientes de la reivindicación adicional del informe Calentamiento Global de 1,5°C del IPCC.

4. **OBJETIVO A LARGO PLAZO**

4.1 Tal como se observa en el apartado 1.1, el sector ya se ha comprometido a reducir a la mitad sus emisiones de CO₂ netas de la aviación para 2050 con respecto a los niveles de 2005 y respalda plenamente los trabajos adicionales de la OACI sobre la adopción de un objetivo a largo plazo para la aviación internacional en el 41º período de sesiones de su Asamblea.

5. **CONCLUSIÓN**

5.1 Se invita a la Asamblea a tomar nota del compromiso del sector, sobre nuestro avance hacia los objetivos fijados y a solicitar al Consejo que fije, con pleno apoyo y colaboración del sector, un objetivo climático a largo plazo para la aviación internacional civil a fin de adoptarlo en la 41º período de sesiones la Asamblea de la OACI.