



**ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES**

**COMITÉ EJECUTIVO**

**Cuestión 22: Protección del medio ambiente – La aviación internacional y el cambio climático – Políticas, normalización y apoyo a la implantación**

**COMENTARIOS SOBRE LAS REPERCUSIONES DEL MECANISMO MUNDIAL DE COMPENSACIÓN DE LAS EMISIONES DE CARBONO EN LOS COSTOS**

[Nota presentada por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)]

**RESUMEN**

En años recientes, ha aumentado de manera marcada el número de instrumentos de fijación del precio del carbono aplicados en el mundo. Una proliferación similar de tales instrumentos para la aviación daría lugar a una amalgama insostenible de medidas para explotadores y gobiernos. En cambio, la IATA considera que si se adopta un plan mundial de compensación de las emisiones de carbono para apoyar el crecimiento neutro en carbono a partir de 2020 como medida mundial única para abordar las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional, los costos para la industria serían más manejables, a pesar de ser significativos.

Se invita a la Asamblea a examinar los puntos de vista y los análisis presentados en esta nota.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	La presente nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico E – <i>Protección del medio ambiente</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se solicitan recursos adicionales
<i>Referencias:</i>	

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

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 En 2009, la industria de aviación estableció tres metas mundiales para abordar sus repercusiones en el clima: una meta a corto plazo de mejora de la eficiencia del 1,5% al año; una meta a medio plazo para estabilizar las emisiones netas de CO<sub>2</sub> al nivel de 2020 mediante crecimiento neutro en carbono; y una meta a largo plazo para reducir a la mitad, en 2050, las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación en comparación con los niveles de 2005.

1.2 Un plan mundial de compensación debe ejercer una función fundamental respecto a la segunda meta.

1.3 Un plan mundial de compensación de las emisiones de carbono para la aviación internacional tiene por objeto constituir una solución complementaria temporal para las emisiones, además del conjunto de medidas que el sector tiene a su alcance. No tiene por objeto reemplazar los esfuerzos para mejorar la eficiencia del combustible mediante nueva tecnología y medidas mejoradas en materia de operaciones e infraestructura. El plan tampoco reduciría el carácter prioritario permanente del rendimiento del combustible para los explotadores.

1.4 Lógicamente, existen cuestiones sobre las repercusiones en los costos de la actual propuesta de políticas para la economía en general y su posible efecto en la conectividad aérea. Un examen a fondo por el CAEP y por la industria ha indicado que un programa mundial único de compensación del carbono de conformidad con los parámetros de diseño bajo estudio proporcionaría una opción económica para una medida basada en el mercado a fin de apoyar el crecimiento neutro en carbono a partir de 2020 para el sector, con limitadas repercusiones en la economía en general.

1.5 Por otra parte, la ausencia de tal mecanismo convenido mundialmente conduciría a una amalgama costosa y compleja de medidas normativas nacionales y regionales. Esto tendría repercusiones mucho más significativas en el desarrollo económico que las de un mecanismo mundial de compensación al reducir la conectividad, el comercio y el turismo.

## 2. RIESGO DE UNA AMALGAMA

2.1 El funcionamiento seguro, ordenado y eficiente del actual sistema de transporte aéreo depende de un elevado grado de uniformidad de reglamentos, normas y procedimientos. La aplicación de medidas unilaterales, en particular las de carácter económico, socava dicho fundamento. Debe velarse por evitar la duplicación respecto a medidas existentes o la superposición de medidas en un Estado o grupo de Estados.

2.2 En años recientes, ha aumentado de manera marcada el número de instrumentos de fijación del precio del carbono, tales como impuestos relativos al CO<sub>2</sub> o planes de comercio de derechos de emisión, aplicados en el mundo entero. Una proliferación semejante de tales instrumentos para la aviación daría lugar a una amalgama insostenible de medidas para los explotadores y gobiernos. De hecho, ha habido fuertes indicaciones de que algunos Estados en diversas partes del mundo han considerado la adopción de medidas económicas al respecto y el Fondo Monetario Internacional ha recomendado específicamente un impuesto sobre CO<sub>2</sub> para la aviación y el transporte marítimo.

2.3 A nuestro juicio, existe un riesgo significativo de que las entidades de elaboración de políticas utilicen la ausencia de acuerdo en la OACI como justificación para introducir medidas unilaterales. De manera semejante, un plan en el marco de la OACI que se aplique de manera voluntaria más bien que obligatoria podría tener el mismo resultado.

2.4 Basándose en ello, la IATA apoya la propuesta de implantar un plan mundial de compensación como medida obligatoria única basada en el mercado para abordar las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación. Se evitará así la necesidad de aplicar medidas económicas, existentes o nuevas, respecto a las emisiones de la aviación internacional a nivel regional o nacional.

2.5 Consideramos que si un plan mundial de compensación del carbono para apoyar el crecimiento neutro en carbono a partir de 2020 constituye la única medida mundial para abordar las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional, los costos para la industria serían más manejables, a pesar de ser significativos.

### 3. EVALUACIÓN DE LOS COSTOS

3.1 A nivel de la industria, de acuerdo con el análisis del CAEP<sup>2</sup>, el costo total de un plan mundial de compensación obligatorio para apoyar el crecimiento neutro en carbono a partir de 2020 oscilaría entre 2,2 y 6,2 mil millones USD en 2025. Esto aumentaría y se situaría entre 8,9 y 23,9 mil millones USD en 2035. Según las hipótesis y el año de referencia, esto significa que los explotadores podrán alcanzar la meta de crecimiento neutro en carbono en 2020 a un costo medio situado entre 2,66 y 18,82 USD por tonelada de CO<sub>2</sub> emitida.

Tabla 1: Costos estimados para la industria<sup>3</sup>

Costo total estimado para la industria	2025		2030		2035	
	Estimación baja	Estimación alta	Estimación baja	Estimación alta	Estimación baja	Estimación alta
CO <sub>2</sub> de la aviación internacional	828 mio tCO <sub>2</sub>	879 mio tCO <sub>2</sub>	945 mio tCO <sub>2</sub>	1,048 mio tCO <sub>2</sub>	1,101 mio tCO <sub>2</sub>	1,270 mio tCO <sub>2</sub>
CO <sub>2</sub> que debe compensarse	142 mio tCO <sub>2</sub>	174 mio tCO <sub>2</sub>	288 mio tCO <sub>2</sub>	376 mio tCO <sub>2</sub>	443 mio tCO <sub>2</sub>	596 mio tCO <sub>2</sub>
Costo total de la compensación	\$2,2 mil millones	\$6,2 mil millones	\$4,3 mil millones	\$12,4 mil millones	\$8,9 mil millones	\$23,9 mil millones

3.2 Mientras el aumento de los costos no es significativo, un sistema mundial armonizado sería más económico para que la industria de líneas aéreas se ajuste al mismo en comparación con los aumentos en los costos aplicados mediante planes nacionales o regionales, lo que crearía obligaciones de cumplimiento divergentes y el riesgo de distorsiones en el mercado. Esto subraya de nuevo la necesidad de un plan mundial de compensación en lugar de medidas nacionales o regionales.

<sup>2</sup> Véase EAG/15, 20 y 21 de enero de 2016 – Presentación de los resultados del análisis técnico del CAEP, pp.3-5.

<sup>3</sup> La estimación baja se basa en la hipótesis “optimista” del CAEP respecto al CO<sub>2</sub> y el pronóstico de bajo precio del carbono de IEA. La estimación alta se basa en la hipótesis “menos optimista” del CAEP respecto al CO<sub>2</sub> y el pronóstico de precio elevado del carbono de IEA.

3.3 A fin de ilustrar la importancia de las repercusiones del mecanismo mundial de compensación propuesto correspondientes a un solo vuelo, se indican más abajo, a título ilustrativo, ejemplos del costo estimado por vuelo por varias rutas en 2030. Para fines de comparación, se indica el costo del combustible, así como un aumento de 10 USD del precio del barril de combustible para las mismas rutas. Los ejemplos se indican únicamente a título ilustrativo; un explotador en particular podría, obviamente, decidir libremente si traslada o no tales costos a sus propios pasajeros y clientes del sector de carga. Además, en las estimaciones no se tiene en cuenta ninguna posible aplicación progresiva del plan.

*Tabla 2: Costos estimados de ciertos vuelos, a título ilustrativo*

<b>Costo de GMBM por vuelo en 2030</b>	<b>Sectorial 100%</b> Estimación baja	<b>Sectorial 100%</b> Estimación alta	<b>Costo del combustible</b> (\$473 por t)	<b>Aumento de \$10 del precio del barril de combustible</b>
<b>Casablanca – Madrid</b> Boeing 737-800 469 NM, 3,5t de combustible	\$51	\$131	\$1 656	\$278
<b>Francfort – Addis Abeba</b> Boeing 787-800 2883 NM, 40t de combustible	\$578	\$1 497	\$18 920	\$3 172
<b>México – Buenos Aires</b> Airbus A350-900 3984 NM, 63t de combustible	\$910	\$2 357	\$29 799	\$4 996
<b>Dubai – Sydney</b> Airbus A380-800 6500 NM, 176t de combustible	\$2 542	\$6 585	\$83 248	\$13 957

#### 4. CONCLUSIÓN

4.1 Se invita a la Asamblea a examinar los puntos de vista y los análisis presentados en esta nota.