



NOTA DE ESTUDIO

REUNIÓN DE ALTO NIVEL SOBRE LA AVIACIÓN INTERNACIONAL Y EL CAMBIO CLIMÁTICO

Montreal, 7 - 9 de octubre de 2009

Cuestión 1 del

orden del día: **Metas a las que se aspira y opciones en materia de implantación**

METAS A LAS QUE SE ASPIRA Y OPCIONES EN MATERIA DE IMPLANTACIÓN

(Nota presentada por la Secretaría)

RESUMEN

En esta nota figuran las metas a las que se aspira y que fueron preparadas por el GIACC para reducir el impacto de la aviación en el cambio climático, así como las propuestas conexas derivadas del proceso de la CMNUCC y de la industria, a fin de someterlas a la consideración de la reunión HLM-ENV.

Las medidas propuestas a la reunión HLM-ENV figuran en el párrafo 7.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En el Apéndice K, “Programa de acción de la OACI sobre la aviación internacional y el cambio climático”, de la Resolución A36-22 de la Asamblea, se pedía al Consejo que desarrollara un Programa de acción energético que abarcara la identificación de posibles metas mundiales a las que podría aspirar la aviación internacional en cuanto al rendimiento de combustible y posibles opciones para su implantación.

2. METAS ACORDADAS POR EL GIACC

2.1 El GIACC celebró su primera reunión en febrero de 2008. En su segunda reunión de julio de 2008, se creó un grupo de trabajo para que acelerara la labor relacionada con las metas a las que se aspira. El grupo de trabajo presentó a la tercera reunión (GIACC/3-WP/2)¹, en febrero de 2009, una nota en la que se examinaba la viabilidad de las posibles metas a las que se aspira y que surgieron de las deliberaciones previas y se ofrecía un conjunto de opciones para dichas metas en la forma de rendimiento de combustible. Posteriormente, en la GIACC/3 se logró apoyo para una meta de corto plazo hasta el año 2012 a fin de mejorar el rendimiento de combustible a un nivel indicativo del 2% anual. No se llegó a un acuerdo respecto a metas de mediano y largo plazos y, en la GIACC/3, se convino en crear otro grupo

¹ Todos los documentos relacionados con el GIACC están disponibles en: http://www.icao.int/env/meetings/Giacc_Root.html.

de trabajo en esta área para explorar más a fondo las opciones, a fin de examinarlas en mayo de 2009, en la cuarta y última reunión (GIACC/4).

2.2 En la reunión GIACC/4, el grupo de trabajo presentó una nota (GIACC/4-WP/2) en la que recomendaba metas a las que se aspira a nivel mundial en la forma de rendimiento de combustible para corto, mediano y largo plazos; sin embargo, dicho grupo no pudo llegar a un consenso en cuanto a definir metas más ambiciosas, p. ej., de crecimiento neutro en carbono o reducción de las emisiones de carbono.

2.3 El grupo de trabajo recomendó las siguientes metas mundiales a las que se aspira y que el GIACC adoptó posteriormente:

- una mejora anual en el rendimiento de combustible hasta el 2012 del 2% para el corto plazo;
- una mejora anual en el rendimiento de combustible del 2% de 2013 a 2020 para el mediano plazo; y
- una mejora anual en el rendimiento de combustible del 2% de 2021 a 2050 para el largo plazo.

2.4 Las metas relativas al rendimiento de combustible acordadas por el GIACC no atribuirían obligaciones específicas a cada Estado. Las circunstancias diferentes, las capacidades respectivas y la contribución de los Estados en desarrollo y desarrollados a la concentración en la atmósfera de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) procedentes de la aviación determinarán la forma en que cada Estado podrá contribuir a alcanzar las metas a las que se aspira mundialmente.

2.5 Además de las metas de rendimiento de combustible, el GIACC consideró metas más ambiciosas. Para el mediano plazo, las deliberaciones se centraron en una meta de crecimiento neutro en carbono para 2020. En cuanto al largo plazo, el GIACC debatió la cuestión de la reducción de las emisiones de carbono. No se llegó a un consenso en ninguno de los casos y el GIACC recomendó seguir trabajando con respecto a las metas de mediano y largo plazos.

3. MÉTODO DE MEDICIÓN DEL RENDIMIENTO DE COMBUSTIBLE

3.1 Las metas mundiales relacionadas con el rendimiento anual de combustible que preparó el GIACC (véase el párrafo 2.3) se expresan en términos de “volumen de combustible utilizado por tonelada-kilómetro de pago (RTK) efectuada”. Este método de medición es similar al empleado por el CAEP en su labor para cuantificar las futuras tendencias de las emisiones de CO₂ y las mejoras en rendimiento de combustible del sistema mundial de la aviación. La diferencia radica en que el método del CAEP se expresa en unidades de masa en lugar de en volumen de combustible. Preciso es observar que el CAEP acordó que se refinara más su método de medición del rendimiento de combustible a fin de tener en cuenta el uso de combustibles alternativos para la aviación, de conformidad con las recomendaciones del GIACC.

4. EFECTO ACUMULATIVO DE LAS METAS DE RENDIMIENTO DE COMBUSTIBLE

4.1 El GIACC recomendó una meta a la que debe aspirarse a escala mundial del 2% anual de mejora en el rendimiento de combustible de la flota en servicio de la aviación civil internacional. Esto representaría, respecto del año de referencia 2005, una mejora acumulativa de:

- 13% ($100 \times (1 - 0,98^7)\%$) hasta 2012 para el corto plazo;

- 26% ($100 \times (1 - 0,98^{15})\%$) hasta 2020 para el mediano plazo; y
- 60% ($100 \times (1 - 0,98^{45})\%$) hasta 2050 para el largo plazo.

4.2 Luego de una solicitud formulada en la GIACC/3, el CAEP proporcionó a la GIACC/4 el resultado preliminar de su trabajo técnico para cuantificar las futuras tendencias de las emisiones de CO₂ y las mejoras en rendimiento de combustible del sistema mundial de la aviación para el período de 2006 a 2050 (GIACC/4-IP/1), cuya conclusión fue que se espera que el consumo mundial de combustible de la aviación aumente de 190 Mt en 2006 a un nivel en 2050 que oscilaría entre 280 y 1 430 Mt (probablemente entre 730 y 880 Mt). Sin tener en cuenta el impacto de los combustibles alternativos, se predijo que el CO₂ se incrementaría de 600 Mt en 2006 a un nivel en 2050 que variaría entre 890 y 4 520 Mt (probablemente entre 2 300 y 2 800 Mt).

4.3 Del trabajo del CAEP también se concluyó que, para las actividades previas al vuelo, se prevé que el rendimiento de combustible seguirá mejorando hasta 2050. Sin embargo, incluso teniendo perspectivas de pronósticos tecnológicos muy ambiciosas, esta mejora prevista en el rendimiento de combustible, aplicando medidas tecnológicas y operacionales, no contrarresta el crecimiento esperado en las emisiones motivadas por la demanda, sino que conduce a una “brecha” de emisiones respecto de los niveles de 2006 (o anteriores). Para lograr que el sector sea sostenible en el futuro, eliminar esta brecha exigirá intervenciones adicionales. Es posible lograr un enfoque multifacético para alcanzar este objetivo a partir de una combinación de medidas que comprendan el uso de combustibles alternativos, adelantos tecnológicos no previstos, medidas operacionales y medidas basadas en criterios de mercado. Para más información sobre el impacto de la aviación en el cambio climático véase la nota HLM-ENV/09-IP/4.

5. METAS PROPUESTAS POR LA INDUSTRIA

5.1 La IATA presentó una nota a la GIACC/4 (GIACC/4-IP/6), en la que la industria de las líneas aéreas expresó la opinión de que cualquier régimen para la aviación internacional debe corresponder y ser proporcional a su contribución al nivel general de emisiones mundiales. La industria recomendó un enfoque en materia de políticas cuyo propósito es lograr un progreso mensurable y verificable para alcanzar un crecimiento neutro en carbono en el medio plazo seguido de reducciones absolutas de las emisiones de CO₂ garantizando, al mismo tiempo, un crecimiento continuo y sostenible de la aviación que apoye la economía mundial. Las metas sectoriales recomendadas son:

- en el corto plazo (hasta 2012), a pesar de las condiciones económicas prevalecientes, el sector de la aviación seguirá invirtiendo en un intento por lograr, en forma colectiva, mejoras de rendimiento de combustible (litros/RTK o g(EUA)/RTM²) de 1,5% en promedio anual hasta 2012;
- en el mediano plazo (2013 a 2020), el sector de la aviación logrará, en forma colectiva, otras mejoras en el rendimiento de combustible (litros/RTK o g(EUA)/RTM) de 1,5% en promedio anual y se esforzará por lograr, en forma colectiva, un crecimiento neutro en carbono en el período de 2020 a 2025, aplicando las medidas adicionales que resulten apropiadas, incluido el uso de combustibles de aviación alternativos que sean sostenibles y con bajo contenido de carbono; y
- en el largo plazo (hasta 2050), el sector de la aviación reducirá en 2050, en forma colectiva, sus emisiones netas de CO₂ un 50% en comparación con los niveles de 2005.

² g(EUA): galones estadounidenses y RTM: tonelada-milla de pago.

6. METAS DE LA CMNUCC

6.1 En diciembre de 2007, los gobiernos que trabajaban bajo los auspicios de la CMNUCC emprendieron un nuevo proceso de negociación (la Hoja de ruta de Bali³) cuyo propósito es lograr un acuerdo amplio sobre cómo abordar la cuestión del cambio climático después del 2012. Se espera que dicho acuerdo se finalice en diciembre de 2009 en la COP 15.

6.2 Durante las negociaciones de la CMNUCC, se formularon varias propuestas sobre las metas mundiales de reducción de emisiones, en las que se tienen en cuenta las recomendaciones del cuarto Informe de evaluación del IPCC. Las propuestas para reducir las emisiones mundiales de CO₂ que se están considerando para 2050 corresponden a reducciones entre el 50% y 85% por debajo del nivel de 1990. Dichas reducciones concuerdan con las perspectivas del IPCC en relación con la estabilización, a niveles de 445 a 490 ppm, de las concentraciones atmosféricas de las emisiones de CO₂ equivalente y con el mantenimiento del aumento de la temperatura mundial promedio de 2,0° a 2,4°C por encima del nivel preindustrial.

6.3 El proyecto de texto de la negociación que actualmente se está examinando en el marco del proceso de la CMNUCC también incluye propuestas relacionadas con el tratamiento de la cuestión de las emisiones de la aviación internacional (y del transporte marítimo).⁴ Aunque, hasta ahora, no hay propuestas sobre porcentajes específicos de reducción, las Partes han estado analizando la forma en que las posibles metas de la aviación internacional (como parte de un futuro acuerdo sobre cambio climático) constituirían una contribución comparativa de la aviación internacional en alcanzar la meta de reducción de las emisiones mundiales mencionada en el párrafo 6.2.

7. MEDIDAS PROPUESTAS A LA REUNIÓN DE ALTO NIVEL

7.1 Se invita a la reunión a:

- a) reconocer el impacto de la aviación internacional en el clima mundial y la necesidad de que el sector contribuya a los esfuerzos mundiales encaminados a resolver el problema del cambio climático, teniendo en cuenta su parte de responsabilidad;
- b) reconocer que, en el proceso actual de negociación en el contexto de la CMNUCC, existen propuestas en las que se considera la manera de resolver el problema de las emisiones procedentes de la aviación internacional en el contexto de un nuevo acuerdo sobre cambio climático;
- c) reconocer que la industria de la aviación ha tomado medidas muy dinámicas al proponer metas de reducción de emisiones para el sector, es decir, las metas de la IATA de crecimiento neutro en carbono para 2020 y una reducción de emisiones del 50% para 2050;
- d) tomar nota de que el GIACC recomendó metas a las que se aspira para una mejora anual, en la forma de rendimiento de combustible de la aviación civil internacional, de 2% para el corto, mediano y largo plazos hasta 2012, 2020 y 2050, respectivamente;

³ Esto comprende el Plan de Acción de Bali (desarrollado para tratar el problema del cambio climático en el marco de la Convención) y la continuación del proceso de negociación de otros compromisos para las Partes del Anexo I en el contexto del Protocolo de Kyoto.

⁴ Véase el Apéndice de la nota HLM-ENV/09-WP/6.

- e) reconocer que estas metas que recomendó el GIACC y que adoptó el Consejo no reducirán las emisiones absolutas de CO₂ de la aviación;
- f) convenir en la necesidad de ponerse metas más ambicionas para reducir las emisiones de la aviación internacional que deberán establecerse bajo los auspicios de la OACI; y
- g) pedir a la OACI que establezca un proceso para analizar los aspectos que se relacionan con la implantación de estas metas acordadas por la reunión HLM-ENV, para que se examine durante el 37º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, en 2010.

— FIN —