



ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

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

DETERMINAR UN OBJETIVO DE CAMBIO CLIMÁTICO A LARGO PLAZO PARA LA AVIACIÓN INTERNACIONAL

(Nota presentada por la Coalición Internacional para la Aviación Sostenible (ICSA))

RESUMEN

Esta nota de trabajo señala la urgente necesidad de que todos los Estados y sectores alcancen los objetivos determinados en el Acuerdo de París, que además se encuentra reforzado por el reciente Informe Especial del IPCC sobre los impactos de un calentamiento global de 1.5 °C. Recientemente, la OMI acordó una meta de reducción absoluta de CO₂ para 2050, así como un objetivo de completa descarbonización del sector como muy tarde en 2099. Esta nota de trabajo despliega una propuesta de planificación para llegar a un objetivo de reducción de emisiones a largo plazo (ORELP) para la 41ª Asamblea de la OACI a más tardar. Las acciones para la Asamblea se encuentran en el párrafo 4.

<i>Objetivos Estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico de Protección del medio ambiente
<i>Implicaciones financieras:</i>	El trabajo requerirá que los Estados y las organizaciones internacionales asignen recursos apropiados al trabajo del CAEP, así como apoyo del Departamento de Medio Ambiente de la OACI. La mayor parte de este trabajo ya se está desarrollando en el CAEP como parte del programa de trabajo del CAEP12.
<i>Referencias:</i>	https://theicct.org/publications/IMO-initial-GHG-strategy http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Reducing-greenhouse-gas-emissions-from-ships.aspx A40-WP/58

¹ Todas las versiones fueron proporcionadas por ICSA.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El Acuerdo de París de 2015 se compromete a “Mantener el aumento de la temperatura media mundial muy por debajo de 2 °C con respecto a los niveles preindustriales, y proseguir los esfuerzos para limitar ese aumento de la temperatura a 1,5 °C con respecto a los niveles preindustriales...”. El acuerdo, además compromete a las partes a “alcanzar un equilibrio entre las emisiones antropógenas por las fuentes y la absorción antropógena por los sumideros en la segunda mitad del siglo”, incluyendo a la aviación dentro de su mandato. En Octubre de 2018, el Panel Intergubernamental sobre Cambio Climático (IPCC) publicó “Calentamiento Global de 1,5°C”, su Informe Especial sobre los impactos del calentamiento global de 1.5 °C sobre niveles pre-industriales y las proyecciones de emisiones asociadas.

1.2 En el Informe, el IPCC señala que limitar el calentamiento global a 1,5 °C “requerirá cambios rápidos, de amplio alcance y sin precedentes en todos los aspectos de la sociedad” con el objetivo de alcanzar emisiones netas cero en la segunda mitad del siglo. Otra de las conclusiones del informe es que mantener la temperatura a 2 °C por encima de los niveles pre-industriales conllevaría impactos considerablemente más desastrosos para la población humana y los ecosistemas de los que ésta depende, destacando porqué aspirar a mantener el calentamiento global a 1,5 °C debería ser un objetivo para todos los políticos. Además, el reporte muestra que, mientras que está habiendo cambios transformacionales en el sector energético, con una rápida expansión de la capacidad de generación de electricidad renovable, el progreso en el sector del transporte se está quedando atrás y requiere comenzar su propia transformación inmediatamente. También se subraya la necesidad urgente de acción por la comunidad global para reducir el impacto de los contaminantes climáticos de vida corta (CCVCs).

1.3 La concienciación de la sociedad y la preocupación por la contribución de la aviación al cambio climático está en un máximo histórico. El tema fue prioritario en la agenda de la industria en el “Air Show” de París y en la reunión general anual de la IATA, y una aerolínea europea acaba de lanzar una campaña de “vuela responsablemente” que anima a los pasajeros a pensar como pueden minimizar emisiones, incluyendo considerar otros modos de transporte. La visibilidad pública del sector crecerá junto con sus emisiones, mientras al mismo tiempo existe un movimiento científico, social y político impulsando hacia emisiones netas cero a mitad de siglo.

1.4 A pesar de la sucesión de resoluciones de la Asamblea haciendo un llamamiento al Consejo a seguir explorando la factibilidad de un objetivo de largo plazo (Resolución de la Asamblea 37-19, 38-18 y 39-2), la OACI aún tiene que poner sobre la mesa una propuesta, mientras que el objetivo a largo plazo para 2050 de la industria se acordó hace más de una década. La cláusula 9 de las revisiones propuestas a la *Resolución de la Asamblea A39-2 Declaración Consolidada de la continuación de las políticas y prácticas de la OACI relacionadas con la protección ambiental – cambio climático*, plasmada en A40-WP/58, simplemente repite la política de la OACI en esta área y carece de una respuesta efectiva que llame a los estados y sectores a mostrar mayor ambición para abordar el cambio climático.

2. RESPUESTAS SECTORIALES: TRANSPORTE INTERNACIONAL Y AVIACIÓN

2.1 En contraste a la aviación internacional, en la 72ª reunión del Comité de Protección Ambiental Marina (MEPC 72) de la Organización Marítima Internacional se adoptó un objetivo climático de largo plazo mediante una resolución que establece una estrategia inicial de gases de efecto invernadero para el transporte internacional (Ref: <http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Reducing-greenhouse-gas-emissions-from-ships.aspx>). La estrategia incluye un objetivo absoluto de reducción de emisiones para 2050 (es decir, sin offsetting) que requiere la reducción de las emisiones entre un 60% y un 70% respecto al escenario de referencia (*BAU por sus siglas en inglés*), junto con objetivo de completa descarbonización como muy tarde en 2099 (Ref: <https://theicct.org/publications/IMO-initial-GHG-strategy>).

2.2 Un análisis de ICSA, presentado al CAEP, concluye que la aviación internacional al menos triplicará su contribución proporcional a un Acuerdo de París que cumpla con presupuesto de carbono compatible con 1,5°C hasta 2050 con la mera implementación de las políticas actualmente consideradas. En 2050, la aviación internacional podría ser responsable por el 18% de las emisiones mundiales de dióxido de carbono global (CO₂), y para 2060, 100% de las emisiones si la economía global se descarboniza para cumplir con su objetivo de 1,5°C. Este análisis pone de relieve la urgencia de empezar a descarbonizar la aviación en línea con un objetivo de reducción de emisiones a largo plazo (ORELP).

3. LA NECESIDAD URGENTE PARA QUE LA OACI DESARROLLE UN ORELP PARA LA AVIACIÓN INTERNACIONAL

3.1 Los objetivos basados en temperatura del Acuerdo de París, cubren todos los Estados y sectores, incluyendo la aviación internacional. Un objetivo basado en la temperatura hace un llamamiento a abordar todas fuentes del cambio climático, incluyendo el CO₂, pero también los CCVCs tales como los óxidos de nitrógeno (NO_x), carbono negro, y la nubosidad inducida por la aviación (NIA). ICSA sostiene que la OACI debería fijar un ORELP con urgencia, demostrando cómo el sector hará contribuciones justas al esfuerzo global necesario para alcanzar las emisiones netas cero y el objetivo de 1.5° C tanto en materia de CO₂ como de no-CO₂. El Informe Especial del IPCC, y la Cumbre de Cambio Climático del Secretario General de Naciones Unidas, hacen un llamamiento a una mayor ambición, destacando que el tiempo es crítico para la acción climática. ICSA hace un llamamiento a la 40ª Asamblea para que se comprometa formalmente a implementar un proceso y un calendario para el análisis y desarrollo de una propuesta para un objetivo a largo plazo, con el fin de que sea presentado para su adopción tan pronto como sea posible en una reunión extraordinaria de la Asamblea, pero no más tarde que la fecha determinada para la 41ª Asamblea en 2022. Demorar esta decisión más allá de la 41ª Asamblea sería inaceptable para las organizaciones de la sociedad civil, y no se estarían enviando las señales necesarias a la industria sobre la magnitud de las mejoras necesarias para guiar el desarrollo de combustibles alternativos sostenibles y nuevas tecnologías. Esto sería perder una oportunidad.

3.2 El Secretariado del CAEP ya ha entregado al CAEP una evaluación inicial de las emisiones de la aviación en los escenarios de 1.5 °C y 2 °C, y se han encargado más análisis al Grupo de Impactos y Ciencia del CAEP en el ciclo de trabajo del CAEP12.

3.3 ICSA apoya el análisis de un objetivo a largo plazo actualmente en curso por CAEP, aunque la dirección inicial utilizando un enfoque “bottom-up” basado en las acciones y medidas llevadas a cabo por los Estados debe ser expandida para incluir un análisis científico de las reducciones requeridas por el sector de la aviación internacional de manera que el sector participen de una manera equitativa en las contribuciones del Acuerdo de París (enfoque “top-down”). Mientras el foco inicial de este trabajo está puesto en el dióxido de carbono (CO₂), un objetivo a largo plazo debería también determinarse teniendo en consideración una valoración de todos los impactos de la aviación en el cambio climático, incluyendo los CCVCs.

3.4 En el desarrollo de un objetivo a largo plazo, la OACI debería estar en conocimiento de la conexión entre objetivos a largo plazo creíbles, y la adopción efectivas de medidas a corto plazo para reducir emisiones del sector. El actual aumento de las emisiones del sector de la aviación internacional está mermando el presupuesto de carbono para el objetivo de 1,5 °C; por lo que se necesitarían reducciones más agresivas en el futuro para poder mantener la temperatura. A la inversa, una reducción inmediata y continuada en las emisiones de la aviación facilitaría una reducción menos drástica en el futuro. Para minimizar la disrupción del sector, al fijar un objetivo se debe trazar un vínculo claro entre las reducciones de emisiones inmediatas y el objetivo a largo plazo.

3.5 ICSA invita a la 40ª Asamblea a solicitar al Consejo que:

3.5.1 instruya al CAEP para que complete su análisis sobre el objetivo a largo plazo, basado tanto en un enfoque “top-down” como “bottom-up”, y tomando en consideración los CCVCs, a no más tardar para la segunda reunión del “Steering Group” del ciclo del CAEP12 en 2020;

3.5.2 inicie un grupo de alto nivel que se reúna a principios de 2021 para compartir el análisis del CAEP con todos los Estados miembro y organizaciones internacionales, para debatir todos los elementos de una recomendación;

3.5.3 recomendar una propuesta para un objetivo a largo plazo para que los Estados miembros la aprueben tan pronto como sea posible, y si es necesario, convocando una reunión extraordinaria de la asamblea, pero nunca después de la 41ª Asamblea programada para 2022.

4. **CONCLUSIÓN**

4.1 Acordar que el desarrollo de un objetivo climático a largo plazo para la OACI consistente con los objetivos del Acuerdo de París es una cuestión urgente;

4.2 Desarrollar un proceso para acordar un ORELP considerando las recomendaciones de ICSA en la sección tercera de esta nota de trabajo.