



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 41° PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

**Cuestión 17: Protección del medio ambiente – La aviación internacional y el cambio climático**

**Cuestión 18: Protección del medio ambiente – Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA)**

**CUESTIONES DE IMPLANTACIÓN CON RESPECTO A LAS HIPÓTESIS DE UN OBJETIVO AMBICIOSO A LARGO PLAZO PARA LA REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE CO<sub>2</sub> DE LA AVIACIÓN INTERNACIONAL Y SU INTERRELACIÓN CON EL CORSIA**

(Nota presentada por la Federación de Rusia)

**RESUMEN**

Esta nota contiene un análisis de la posibilidad de alcanzar los resultados proyectados, presentados en las tres hipótesis integradas de implantación de un LTAG, para una reducción **real** e inmediata de las emisiones de CO<sub>2</sub> en el sector de la aviación civil, y también una propuesta para incluir actividades adicionales en las hipótesis de un LTAG con el fin de alcanzar las cero emisiones mundiales de CO<sub>2</sub> para mediados de siglo.

Además, en la nota se presentan consideraciones relacionadas con la necesidad de una transición evolutiva de la implantación del CORSIA a la implantación de hipótesis de un LTAG.

**Decisión de la Asamblea:** Las medidas propuestas a la Asamblea figuran en la Sección 4 de la presente nota.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los objetivos estratégicos <i>Desarrollo económico del transporte aéreo</i> y <i>Protección del medio ambiente</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	Esta nota de estudio no tiene repercusiones financieras directas para todos los Estados miembros de la OACI.
<i>Referencias:</i>	<i>Informe de factibilidad de un objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG) de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación civil internacional</i> <sup>2</sup> <i>Doc 10178, Informe de la Reunión de Alto Nivel sobre la Factibilidad de un Objetivo Ambicioso a Largo Plazo para la Reducción de las Emisiones de CO<sub>2</sub> de la Aviación Internacional (HLM-LTAG)</i>

<sup>1</sup> Versión en ruso suministrada por la Federación de Rusia.

<sup>2</sup> <https://www.icao.int/environmental-protection/LTAG/Pages/LTAGreport.aspx>

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 Según las más recientes conclusiones de las investigaciones del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC) de las Naciones Unidas, la consecución del objetivo de cero emisiones mundiales netas de CO<sub>2</sub> para 2050 puede constituir la mejor oportunidad de mantener el aumento de la temperatura mundial promedio por debajo de 1,5° C. Este objetivo es alcanzable solo si se produce una disminución inmediata y considerable de las emisiones en todos los sectores.

1.2 No cabe duda de que el IPCC de las Naciones Unidas está haciendo un llamamiento a una reducción **real** e inmediata de las emisiones de gases de efecto invernadero en **todos** los sectores industriales a nivel mundial para alcanzar los objetivos del Acuerdo de París<sup>3</sup>.

1.3 También resulta bastante evidente que las actividades de implantación del CORSIA que llevan a cabo los Estados miembros de la OACI crean barreras para la consecución de este objetivo. Esto se deriva de que el CORSIA es, en esencia, un mecanismo para que las inversiones vuelvan a proyectos ambientales en otros sectores industriales mediante la compra de créditos de emisión en mercados abiertos del carbono, respecto de los cuales la Asamblea de la OACI ha expresado en reiteradas ocasiones su profunda preocupación<sup>4</sup>.

1.4 La salida de fondos de la industria inhibe la modernización y, por lo tanto, aumenta el volumen de emisiones en el sector de la aviación internacional. Por lo tanto, surge la cuestión de la compatibilidad del CORSIA con las iniciativas de la comunidad internacional para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y con las actividades previstas en las hipótesis integradas de un objetivo ambicioso a largo plazo para la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional.

## 2. ¿POR QUÉ NO PARECEN REALISTAS LAS TRES HIPÓTESIS INTEGRADAS DE UN LTAG?

2.1 Las tres hipótesis asignan el papel principal en la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> a los combustibles de aviación sostenibles (SAF). Sin duda, este tipo de combustibles tiene el potencial de reducir las emisiones de CO<sub>2</sub>. Sin embargo, actualmente existe una incertidumbre considerable sobre la posibilidad de aumentar la producción de SAF con una caída en los precios de SAF a un nivel aceptable y también sobre la importancia de la contribución de este tipo de combustibles a una reducción real de las emisiones de CO<sub>2</sub>, considerando las emisiones de CO<sub>2</sub> durante el ciclo de vida asociadas a su producción. Además, se deben tener en cuenta los aumentos considerables de los riesgos para la seguridad alimentaria e hídrica. Al mismo tiempo, es evidente que, en el corto plazo, las inversiones en la renovación de la flota y la modernización técnica de la infraestructura del sector de la aviación civil proporcionarán una eficacia considerablemente mayor para la reducción las emisiones mundiales de CO<sub>2</sub> y el aumento de la seguridad operacional de los vuelos a nivel mundial.

2.2 Teniendo en cuenta lo anterior, resulta apropiado recomendar que la OACI siga estudiando la posible contribución de los SAF para lograr los niveles de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> proyectados basándose, no en la suposición de que los SAF y los combustibles de aviación con menos emisiones de

---

<sup>3</sup> [https://unfccc.int/sites/default/files/spanish\\_paris\\_agreement.pdf](https://unfccc.int/sites/default/files/spanish_paris_agreement.pdf)

<sup>4</sup> “[...]Reafirmando la preocupación por la posibilidad de que se utilice a la aviación internacional como fuente de ingresos para financiar la lucha contra el cambio climático de otros sectores y que las MBM deberían garantizar que el sector de la aviación civil internacional reciba un trato justo en relación con los demás sectores [...]” (párrafo 15 del preámbulo de la resolución A40-19: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA)*)

carbón (LCAF) podrían reemplazar por completo a los combustibles de aviación convencionales a más tardar en 2040, sino en una evaluación **realista** del potencial para aumentar los volúmenes de producción.

2.3 No obstante, al llevar a cabo los estudios mencionados, no solo se deben tener en cuenta las emisiones de CO<sub>2</sub> durante el ciclo de vida de los SAF y LCAF, sino que los resultados también deberían ir acompañados de un análisis comparativo de la rentabilidad de las inversiones en renovación de flotas respecto de las inversiones en la producción y adquisición de SAF y LCAF en el contexto de los objetivos de desarrollo sostenible de la industria, en particular, en los países en desarrollo. Los resultados también deberían ir acompañados del valor comparativo de la disminución mundial de las emisiones de CO<sub>2</sub> en el sector de la aviación civil internacional teniendo en cuenta los riesgos para la seguridad alimentaria e hídrica.

2.4 A pesar del papel bastante modesto que se asigna al combustible de hidrógeno en la última hipótesis, sus perspectivas en la aviación merecen una mayor atención. Sin embargo, como ocurre con los SAF, sigue habiendo una incertidumbre considerable sobre la seguridad del uso de combustible de hidrógeno, debido a su explosividad sumamente alta. Al mismo tiempo, se debe prever el gasto en desarrollo, certificación y construcción de nuevos tipos de aeronaves eléctricas propulsadas por pilas de combustible de hidrógeno, incluida la creación de una infraestructura industrial mundial para el transporte seguro de combustible de hidrógeno y el abastecimiento seguro del hidrógeno.

2.5 La recuperación del transporte aéreo internacional con posterioridad a la pandemia de COVID-19 tiene especificidades regionales muy pronunciadas. En los países desarrollados, el volumen de los servicios de transporte aéreo ya ha alcanzado los niveles previos a la pandemia mientras que, en la gran mayoría de los países en desarrollo, las operaciones de aviación se han recuperado con mucha lentitud, principalmente debido a la falta de recursos financieros. Además, las tres hipótesis, con un plazo hasta 2050, suponen inversiones significativas en la industria, que oscilan entre 274 400 millones de USD y 1,5632 billones de USD. En una gran cantidad de casos, la carga financiera adicional será devastadora a corto plazo para el sector de la aviación civil de los países en desarrollo. Por lo tanto, resulta bastante apropiado proponer que los países desarrollados tomen la delantera en el financiamiento mundial de las actividades previstas en las hipótesis integradas de un LTAG que se han propuesto.

2.6 Cabe señalar que ninguna de las hipótesis integradas de un LTAG garantiza cero emisiones mundiales absolutas de CO<sub>2</sub> para 2050. En la Reunión de Alto Nivel sobre la Factibilidad de un Objetivo Ambicioso a Largo Plazo para la Reducción de las Emisiones de CO<sub>2</sub> de la Aviación Internacional (HLM-LTAG), celebrada del 19 al 22 de julio de 2022, se intentó en este sentido incluir en el informe final propuestas para que se salvara la brecha de emisiones residuales existente por medio de medidas aplicadas más allá del sector, como el CORSIA, con obligaciones aún más ambiciosas.

2.7 Es bastante evidente que este nivel de ambición ocasionará el colapso de la industria a nivel mundial, mientras que las cero emisiones de CO<sub>2</sub> solo se lograrán a costa del cese del transporte aéreo internacional. Por lo tanto, la comunidad aeronáutica mundial debe tomar la decisión de consolidar los esfuerzos para lograr los objetivos del LTAG de reducción **real** de emisiones en el sector sobre la base de su modernización tecnológica o continuar implementando el CORSIA, lo que provocará la salida de capitales de la industria y el aumento mundial de los volúmenes de emisiones de CO<sub>2</sub> en el sector de la aviación civil internacional.

### 3. **¿PUEDE LA AVIACIÓN INTERNACIONAL ALCANZAR EL OBJETIVO DE CERO EMISIONES MUNDIALES DE CO<sub>2</sub> PARA MEDIADOS DE ESTE SIGLO?**

3.1 Los temas planteados en la sección 2 de este documento ilustran con claridad la necesidad de realizar más estudios sobre un LTAG a fin de elaborar hipótesis más objetivas para una reducción **real**

de los volúmenes de emisiones de CO<sub>2</sub> en el sector e identificar posibles fuentes de financiamiento a nivel mundial para las actividades proyectadas.

3.2 Al mismo tiempo, resulta fundamental estudiar elementos adicionales que permitan alcanzar objetivos más ambiciosos para su inclusión en las actividades de implantación de un LTAG. Por ejemplo, se sabe que el volumen anual de las emisiones mundiales de gases de efecto invernadero procedentes de los incendios por causas naturales es equiparable a las emisiones totales de CO<sub>2</sub> del sector de la aviación civil de todos los Estados miembros de la OACI. A esto hay que sumar la reducción de la capacidad de absorción de los terrenos forestales y de los megavatios de energía térmica radiada, lo que está contribuyendo al aumento de los desastres naturales –sequías e inundaciones– que provocan daños tangibles e impactos sociales considerables, además de afectar la vida silvestre.

3.3 La propuesta de crear fuerzas de aviación internacional (o un servicio descentralizado de aviación internacional) para combatir incendios por causas naturales y otros desastres naturales bajo la égida de las Naciones Unidas ya fue presentada para su examen por la Asamblea de la OACI en más de una ocasión. Sin embargo, a la fecha, esta propuesta no ha sido considerada debidamente en los foros de la OACI. La incorporación de este elemento en las hipótesis de un LTAG permitirá llegar a cero emisiones de CO<sub>2</sub> para mediados de siglo o al menos acercarse a ese nivel. También brindará un apoyo real para alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas antes de 2030 a nivel mundial.

#### 4. DECISIÓN DE LA ASAMBLEA DE LA OACI

4.1 Se invita a la Asamblea a:

- a) *encomendar* al Consejo de la OACI que siga estudiando la factibilidad de un LTAG a fin de elaborar hipótesis más objetivas para la reducción **real** de los volúmenes de emisiones de CO<sub>2</sub> en el sector de la aviación civil internacional e identificar posibles fuentes de financiamiento para las actividades proyectadas a nivel mundial;
- b) *encomendar* al Consejo de la OACI que estudie la posibilidad de incluir actividades en las hipótesis de un LTAG a fin de establecer un servicio descentralizado de aviación internacional para combatir incendios por causas naturales y otros desastres naturales bajo la égida de las Naciones Unidas; y
- c) *convenir* en la necesidad de una transición evolutiva de la implantación del CORSIA a la implantación de actividades previstas en una hipótesis de un LTAG acordada para lograr una reducción **real** de las emisiones de CO<sub>2</sub> en el sector de la aviación civil internacional. Asimismo, *exhortar* a los Estados miembros de la OACI a optar por no utilizar medidas regionales basadas en el mercado, que consisten en el comercio de cuotas de emisión de CO<sub>2</sub>, para la aviación civil internacional<sup>5</sup>.

— FIN —

---

<sup>5</sup> ETS de la Unión Europea, ETS del Reino Unido y otros.