



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

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

CONSIDERACIONES SOBRE EL OBJETIVO AMBICIOSO A LARGO PLAZO

(Nota presentada por la India)

RESUMEN

En la nota se presentan las consideraciones necesarias para un LTAG realista y pragmático que incluya el concepto de cero emisiones mundiales netas a fin de permitir que cada Estado contribuya al LTAG dentro de su propio calendario nacional. También se sugieren mecanismos sólidos de apoyo para el LTAG con el objeto de garantizar que ningún país se quede atrás.

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

- a) el LTAG de la OACI sea coherente con los principios mundiales de neutralidad en carbono y, por lo tanto, que es necesario trabajar para fortalecer el compromiso de “cero emisiones mundiales netas según el calendario nacional de cada Estado”, con una indicación clara de los medios de implementación respaldados por mecanismos estructurados de financiación multilateral y políticas de creación de capacidad;
- b) la OACI, como parte del LTAG, dé prioridad a la construcción de mecanismos de asistencia y proporcione a los países en desarrollo los recursos técnicos, financieros y de creación de capacidad adecuados, de modo de fortalecer las iniciativas de los países en desarrollo en materia de aviación internacional y cambio climático. Se debería presentar un informe con propuestas de mecanismos de asistencia, incluido un fondo multilateral, para su consideración en el 42º período de sesiones de la Asamblea;
- c) el LTAG no debería crear barreras no arancelarias al crecimiento de las rutas internacionales. Tampoco debería expandir el mercado oligopólico en las rutas transcontinentales de la industria de líneas aéreas. Es probable que se apliquen impuestos o sanciones al carbono a las líneas aéreas que no puedan cumplir el objetivo de cero emisiones netas de la industria como se indica en el ETS de la UE. Si la OACI adopta un LTAG, este no debería sentar las bases para imponer todo tipo de medidas punitivas a las líneas aéreas que no se adhieran a él en el futuro.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico <i>Protección del medio ambiente</i> .
<i>Repercusiones financieras:</i>	
<i>Referencias:</i>	

1. ANTECEDENTES

1.1 En la Asamblea General de la OACI celebrada en septiembre/octubre de 2019 se adoptó la resolución A40-18 9), que reza: “Pide al Consejo que continúe explorando la viabilidad de una meta a la que se aspire a nivel mundial en el largo plazo para la aviación internacional mediante la realización de estudios detallados para evaluar la posibilidad de alcanzar las metas que pudieran proponerse y las repercusiones, incluida su incidencia en el crecimiento y en los costos en todos los países, en particular los países en desarrollo, a fin de someter información sobre el avance de la tarea a la consideración del 41º período de sesiones de la Asamblea de la OACI. En el análisis de las metas a largo plazo debería incluirse la información que ofrezcan los Estados miembros sobre sus experiencias en las iniciativas para alcanzar la meta a mediano plazo”.

1.2 El LTAG-TG del CAEP de la OACI hizo un estudio sobre un objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG) y presentó su informe, que se dio a conocer a todos los países en marzo de 2022. Ese estudio presenta los antecedentes, las metodologías, los resultados y las interpretaciones del análisis de LTAG. Contiene tres hipótesis ambiciosas generadas para considerar el LTAG: nominal (IS1), intermedia (IS2) y muy ambiciosa (IS3). Las tres hipótesis, IS1, IS2 e IS3, generan ahorros de emisiones de carbono de 39 %, 68 % y 87 % respectivamente.

1.3 La Reunión de Alto Nivel sobre la Factibilidad de un Objetivo Ambicioso a Largo Plazo para la Reducción de las Emisiones de CO₂ de la Aviación Internacional (HLM-LTAG), convocada por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en su Sede en Montreal, del 19 al 22 de julio de 2022, llegó a la siguiente conclusión: “Se alienta a la OACI y a sus Estados miembros a trabajar en equipo a fin de lograr un objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG) colectivo para la aviación internacional de cero emisiones netas de carbono para 2050 en aras de contribuir al objetivo del Acuerdo de París con respecto a la temperatura, reconociendo que las circunstancias especiales y las capacidades respectivas de cada Estado (p. ej., el nivel de desarrollo, la madurez de los mercados de aviación, el crecimiento sostenible de su aviación internacional, la transición justa y las prioridades nacionales de desarrollo del transporte aéreo) determinarán la capacidad de cada uno para contribuir al LTAG dentro de su propio calendario nacional”.

2. CONSIDERACIONES DE LA ASAMBLEA RESPECTO DEL LTAG

2.1 Ninguna de las tres hipótesis del informe del CAEP alcanza el 100 % de reducción de las emisiones de carbono con medidas sectoriales; por lo tanto, no es posible lograr cero emisiones netas para 2050.

2.2 El Acuerdo de París convino en la neutralidad climática para la segunda mitad del siglo, sobre la base del concepto de punto máximo de emisiones mundiales, mencionado en el Artículo 4 del Acuerdo de París, que reza:

“Para cumplir el objetivo a largo plazo referente a la temperatura que se establece en el artículo 2, las Partes se proponen lograr que las emisiones mundiales de gases de efecto invernadero alcancen su punto máximo lo antes posible, teniendo presente que las Partes que son países en desarrollo tardarán más en lograrlo”.

2.3 En las conclusiones de la HLM-LTAG también se hace referencia a que “[...] las circunstancias especiales y las capacidades respectivas de cada Estado (p. ej., el nivel de desarrollo, la madurez de los mercados de aviación, el crecimiento sostenible de su aviación internacional, la transición justa y las prioridades nacionales de desarrollo del transporte aéreo) determinarán la capacidad de cada uno para contribuir al LTAG dentro de su propio calendario nacional”.

2.4 Así, todo objetivo a largo plazo de cero emisiones netas debe significar “cero emisiones mundiales netas” y no “cero emisiones individuales netas”, según lo cual los países desarrollados deben tomar la iniciativa para lograr “emisiones negativas netas” para el año objetivo, a fin de dar cabida a las “emisiones positivas netas” de los países en desarrollo, ya que estos demorarán más en alcanzar su punto máximo. Por lo tanto, se basa en los principios de CBDR y Equidad.

2.5 El sector de la aviación en los países en desarrollo experimentará un gran crecimiento, mientras que en los países desarrollados ya alcanzó su punto máximo o está muy cerca de alcanzarlo, lo que implica un crecimiento muy lento. El crecimiento del sector de la aviación tiene un efecto multiplicador para el aumento del PIB y el empleo. A su vez, el crecimiento del sector de la aviación en los países en desarrollo tiene un impacto positivo directo en otros ODS como la erradicación de la pobreza y el empleo. Por lo tanto, reviste suma importancia que el sector de la aviación de los países en desarrollo tenga un margen para el carbono para lograr el crecimiento.

2.6 La tecnología y los combustibles de aviación sostenibles (SAF) necesarios para descarbonizar la aviación todavía se encuentran en etapa de desarrollo y no existen certezas sobre su disponibilidad, accesibilidad y aplicabilidad. No se sabe a ciencia cierta en qué momento la tecnología y los SAF serán viables de forma comercial y accesibles para todos los países de modo que ningún país se quede atrás. Resulta evidente que la tecnología y los SAF estarán disponibles primero en los países desarrollados y luego en los países en desarrollo. De manera similar, los recursos necesarios para el despliegue de tecnología y SAF serán más accesibles para el sector de la aviación de los Estados desarrollados que para el de los Estados en desarrollo.

2.7 Asimismo, el camino que se está decidiendo para lograr este objetivo se basa en una completa revolución en tecnología, operaciones y combustibles. Será preciso incurrir en costos considerables para esta transformación, que incluirán gastos de capital, costos de infraestructura, transferencia de tecnología de combustible, creación de capacidad, financiación, etc. Esto repercutirá en gran medida en los costos del sector de la aviación. Para ello, sería necesario que la OACI garantizara la disponibilidad de mecanismos de apoyo apropiados para los países en desarrollo.

2.8 En el informe del CAEP se indica que las inversiones totales necesarias para el LTAG en todos los segmentos de los sectores de la aviación oscilarán entre 2 783 000 millones y 8 576 000 millones de USD. Teniendo en cuenta los objetivos de cero emisiones netas que se están considerando, cabe suponer que las inversiones requeridas serán incluso mayores que el rango superior dado, ya que la hipótesis IS3 predice solo un 87 % de ahorro de emisiones de carbono. Para que el LTAG sea factible, es fundamental que la OACI establezca una iniciativa de financiamiento climático o un mecanismo de financiamiento consistente en un fondo multilateral que garantice un apoyo financiero justo, transparente y equitativo para los países en desarrollo.

2.9 En vista de lo anterior, se propone que, si se consideran las conclusiones sobre el LTAG de la HLM-LTAG, es preciso considerar las “cero emisiones mundiales netas”, que implican que los países en desarrollo tardarán más en alcanzar las cero emisiones netas. Esto solo se puede compensar si los países desarrollados llegan a las cero emisiones netas antes de 2050. Vale decir, para liberar el margen para el carbono en 2050 de modo que los países en desarrollo crezcan, los países desarrollados deberían, de hecho, lograr emisiones negativas netas en 2050 (secuestrando más carbono del emitido). Es decir, los países desarrollados deberían alcanzar las cero emisiones netas mucho antes de 2050. Resulta lógico que, si los países desarrollados solo alcanzan las cero emisiones netas individuales para 2050, nos estaríamos alejando más de la consecución de los objetivos del Acuerdo de París, de lo cual no se puede responsabilizar a los países en desarrollo.

2.10 Se necesita cierto grado de flexibilidad para alcanzar cualquier objetivo a largo plazo, en vista de la falta de disponibilidad de datos, una trayectoria clara de plazos para el avance en tecnología y operaciones y desafíos desconocidos al avanzar en el camino de los SAF, para establecer la meta inflexible de 2050 como fecha límite. Es absolutamente imperativo que, en caso de que la OACI adopte las cero emisiones mundiales netas para 2050, sea solo como objetivo ambicioso, máxime cuando resulta evidente que el plazo de cero emisiones netas para 2050 es inalcanzable con las medidas del sector, como se indica claramente en el informe del CAEP. Y, más importante aún, la contribución de cada Estado para la consecución del LTAG sería acorde a las circunstancias especiales y las capacidades respectivas de cada Estado (p. ej., el nivel de desarrollo, la madurez de los mercados de aviación, el crecimiento sostenible de su aviación internacional, la transición justa y las prioridades nacionales de desarrollo del transporte aéreo) dentro de su propio calendario nacional”.

— FIN —