



## ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES

### COMITÉ EJECUTIVO

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

### **PERSPECTIVAS SOBRE AVIACIÓN SOSTENIBLE, INCLUIDO UN OBJETIVO AMBICIOSO A LARGO PLAZO PARA LA REDUCCIÓN DE EMISIONES CO<sub>2</sub> DE LA AVIACIÓN INTERNACIONAL**

(Nota presentada por Chequia en nombre de la Unión Europea<sup>1</sup> y sus Estados miembros, los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil<sup>2</sup>, y EUROCONTROL)

#### **RESUMEN**

Es necesario reducir significativamente las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional en consonancia con las metas de temperatura del Acuerdo de París. Un objetivo ambicioso a largo plazo de reducción de las emisiones CO<sub>2</sub> del sector debería conducir a un objetivo de cero emisiones netas de CO<sub>2</sub> para 2050.

Se debería establecer un sistema de monitoreo que el Consejo adoptaría antes de finales de 2023 y que incluiría hitos al menos para 2030 y 2040.

La consecución de un LTAG que apunte alto requerirá varios medios para su implementación, incluidas las inversiones para financiar mejoras tecnológicas necesarias, cambios operacionales y un mayor uso de combustibles de aviación sostenibles. Algunos Estados, especialmente los que tienen un sistema de aviación menos maduro, necesitarán ayuda y apoyo para sufragar los costos correspondientes y acceder a la financiación necesaria.

**Decisión de la Asamblea:** Se invita a la Asamblea a aprobar las medidas que se indican a continuación y las mencionadas en el párrafo 6:

- a) convenir en un objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG) de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> de cero emisiones mundiales de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional para 2050, en consonancia con las metas de temperatura del Acuerdo de París;
- b) acordar hitos para 2030 y 2040;
- c) acordar el inicio de un proceso para establecer, antes de finales de 2023, los medios para monitorear y, cuando corresponda, notificar y verificar los avances hacia la consecución del LTAG, teniendo en cuenta que constituye un objetivo ambicioso mundial colectivo que no establece obligaciones específicas en forma de objetivos de reducción de emisiones para cada Estado por separado; y

<sup>1</sup> Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chequia, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Rumania y Suecia.

<sup>2</sup> Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Islandia, Macedonia del Norte, República de Moldova, Mónaco, Montenegro, Noruega, Reino Unido, San Marino, Serbia, Suiza, Türkiye y Ucrania.

d) reconocer el importante papel que desempeñan los combustibles de aviación sostenibles en la reducción de emisiones de CO <sub>2</sub> y acordar establecer en la CAAF/3, en 2023, un marco global para su despliegue de manera sostenible.	
<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico de <i>Protección del medio ambiente</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	
<i>Referencias:</i>	

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 En el Informe especial *Calentamiento global de 1,5°C* del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC)<sup>3</sup> se advierte que, sin una reducción significativa de las emisiones globales, podríamos alcanzar un aumento de la temperatura de 1,5°C ya en 2030. El IPCC identificó recientemente a la aviación como una de “las fuentes de emisiones del subsector de más rápido crecimiento entre 2010 y 2019”<sup>4</sup> y concluyó que “se necesitarán tecnologías adicionales de mitigación de emisiones de CO<sub>2</sub> para la aviación y el transporte marítimo”. Además, constató que “los niveles actuales de ambición por sector varían, con niveles de aspiración de reducción de emisiones en la aviación internacional y el transporte marítimo más bajos que en muchos otros sectores”. Esto exige que el sector de la aviación internacional no solo cumpla con el objetivo ambicioso de la OACI de alcanzar la meta de neutralidad de carbono desde 2020 en adelante (CNG2020), sino que logre una reducción significativa de las emisiones en consonancia con los objetivos de temperatura del Acuerdo de París.

1.2 Los Estados que elaboraron la presente nota de estudio apoyan firmemente el conjunto de medidas de la OACI como medio clave para lograr el objetivo CNG2020 de la OACI, y la tasa de mejora de la eficiencia del combustible mundial a la que se aspira de un 2% anual desde 2021 hasta 2050. Estos Estados y sus industrias de la aviación han tomado medidas, como se recoge en el Informe Medioambiental sobre la Aviación Europea (EAER)<sup>5</sup> y en los planes de acción estatales.

1.3 La OACI trabaja incansablemente para garantizar el desarrollo sostenible a largo plazo de la aviación en todo el mundo. En respuesta a la resolución A40-18, el Consejo de la OACI estudió la factibilidad de un objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG) para la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional. El Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación (CAEP) presentó el informe sobre el LTAG al Consejo, que aprobó su publicación y acordó que sirviera de base para estudios ulteriores.

1.4 El informe, ampliamente reconocido por su calidad, minuciosidad y profundidad, presenta un análisis de varias hipótesis de emisiones de CO<sub>2</sub> y los costos e impactos asociados con el crecimiento de la aviación, en todos los países, especialmente en los países en desarrollo. A través de sus hipótesis integradas, el informe muestra que diferentes niveles de inversión en investigación y desarrollo, en la penetración de las tecnologías, en los combustibles de aviación sostenibles (SAF) y en las mejoras operacionales conducen a diversas trayectorias de emisiones a largo plazo. Las tres hipótesis integradas, basadas en un modelo de tráfico creciente (tendencias) aprobado previamente por el Consejo, son viables

<sup>3</sup> <https://www.ipcc.ch/sr15/>

<sup>4</sup> [Climate change 2022 – Mitigation of Climate Change](#) – IPCC, 04.04.2022 (Cambio Climático 2022 - Mitigación del Cambio Climático).

<sup>5</sup> [www.easa.europa.eu/eaer](http://www.easa.europa.eu/eaer)

con distintos niveles de esfuerzo. El informe contiene hojas de ruta que corresponden a las distintas hipótesis.

1.5 El informe sitúa las hipótesis integradas en el contexto del consenso más reciente del conocimiento científico sobre el clima, mostrando la parte que corresponde a las emisiones de la aviación internacional en relación con los objetivos de reducción de emisiones de la economía en general en distintas hipótesis. Muestra que la aviación internacional puede reducir significativamente sus emisiones para mediados de este siglo utilizando medidas del sector. También muestra que habrá emisiones residuales en el caso de cualquier hipótesis que se base en medidas del sector únicamente, y por lo tanto la aviación necesita recurrir a medidas externas al sector en forma de eliminación permanente del carbono para ser coherente con el objetivo de temperatura de 1,5°C.

1.6 Un objetivo ambicioso es un objetivo que todos los Estados deberían tratar de alcanzar de manera colectiva, en el que la suma de las acciones, a la luz de las diferentes circunstancias nacionales y las capacidades respectivas, debería ser igual al objetivo, aunque no se establezcan obligaciones específicas en forma de objetivos de reducción de emisiones para cada Estado por separado. Los distintos Estados pueden avanzar de forma diferente en el logro del objetivo. Debido a la naturaleza transfronteriza de la aviación internacional, el LTAG debería ser global y abordado por la OACI.

1.7 La Reunión de Alto Nivel, que tuvo lugar del 19 al 22 de julio de 2022, permitió una mejor comprensión conjunta de los temas en cuestión y de las conclusiones que serían objeto de futuras deliberaciones entre los Estados de la OACI, alentándoles a esforzarse por alcanzar un objetivo mundial colectivo a largo plazo de cero emisiones netas de carbono para el año 2050 y reconoció la necesidad de establecer medios para la implementación.

## **2. ESTABLECIMIENTO DE UN OBJETIVO AMBICIOSO A LARGO PLAZO**

2.1 Como se concluyó en la Reunión de Alto Nivel es necesario que en el 41º período de sesiones de la Asamblea se establezca una trayectoria en la reducción de emisiones a largo plazo que incluya un objetivo "ambicioso". El establecimiento de un objetivo ambicioso común aumentará la certidumbre para la industria de la aviación e incentivará las inversiones y las innovaciones centradas en este objetivo común que beneficiaría al sector. Además, reforzará el liderazgo de la OACI en el fomento de una aviación sostenible.

2.2 Los Estados que presentan esta nota de estudio apoyan las conclusiones a las que llegó la Reunión de Alto nivel en el sentido de que se necesita establecer un objetivo ambicioso colectivo de cero emisiones netas de carbono para el año 2050, en consonancia con la meta de temperatura de 1,5°C del Acuerdo de París y los compromisos de la industria.

2.3 Un objetivo ambicioso a largo plazo que apunte alto debería incluir los siguientes elementos:

- emisiones de CO<sub>2</sub> en el sector equivalente a un tercio de los niveles de 2019 en 2050, de acuerdo con el informe LTAG del CAEP, lo que significa alrededor de 200 MtCO<sub>2</sub>;
- un objetivo de cero emisiones netas de CO<sub>2</sub> para 2050 con un papel principal de las reducciones en el sector y reducciones limitadas fuera del sector por medio de sumideros de carbono/eliminación permanente de gases de efecto invernadero, de acuerdo con las conclusiones de la Reunión de Alto nivel, celebrada del 19 al 22 de julio de 2022.

### 3. MEDIOS DE MONITOREO Y MEDIDAS FUTURAS

3.1 Debería establecerse un sistema de monitoreo, que el Consejo debería adoptar antes de finales de 2023, recurriendo, en la medida de lo posible, a los procesos existentes. El Consejo debería adoptar las normas de monitoreo, notificación y verificación que se establecieron para el Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSA) teniendo en cuenta los hitos en la trayectoria al menos para 2030 y 2040 de aproximadamente 500 MtCO<sub>2</sub> y aproximadamente 400 MtCO<sub>2</sub> respectivamente.

3.2 El sistema que se establezca deberá basarse en el sistema introducido con éxito en el marco del CORSA, aunque no se limitará a monitorear el consumo de combustible, sino que abarcará también cambios en la cadena de valor de la aviación: avances tecnológicos, despliegue de nuevas aeronaves, combustibles de aviación sostenibles y mejoras operacionales. También debería tener en cuenta las normas del CORSA, como los valores del ciclo de vida del CO<sub>2</sub> para los combustibles admisibles en el CORSA, y tomar en cuenta las medidas externas al sector, asegurándose al mismo tiempo de que no haya un doble cómputo de las reducciones de emisiones en el contexto de las contribuciones determinadas a nivel nacional en virtud del Acuerdo de París. El sistema debería permitir el monitoreo de los avances hacia la consecución del LTAG.

3.3 Para alcanzar un ambicioso objetivo mundial, es indispensable elaborar e implementar políticas nacionales y regionales. Los planes de acción estatales son el medio para comunicarlos a la OACI. Deberían elaborarse orientaciones sobre el formato de los planes y comunicarse a los Estados para finales de 2023, basándose, según sea el caso, en la información ya facilitada en los planes. La Secretaría de la OACI debería llevar a cabo periódicamente un proceso de análisis global de los planes actualizados recibidos, así como una evaluación preliminar del nivel de ambición de dichos planes y de las necesidades para su implementación.

3.4 Si bien la atención se centra principalmente en el CO<sub>2</sub>, teniendo en cuenta el estado de los conocimientos, los autores recomiendan que la OACI efectúe un estrecho seguimiento de los avances científicos y considere también cómo podrían cuantificarse y abordarse los importantes efectos de la aviación sobre el clima, distintos del CO<sub>2</sub>, tan pronto como los conocimientos científicos sean más definitivos. El actual programa de trabajo del CAEP incluye el análisis de los efectos que excluyen el CO<sub>2</sub>.

### 4. FOMENTO URGENTE LOS COMBUSTIBLES DE AVIACIÓN SOSTENIBLES (SAF)

4.1 Cada elemento del conjunto de medidas debería utilizarse sobre la base de una decisión sobre el LTAG. La parte más importante de las reducciones de emisiones hasta 2050 proviene del uso de combustibles de aviación sostenibles (SAF). Esto se ve respaldado por el hecho de que el uso de SAF de sustitución directa no requiere una actualización de la flota mundial actual o de la infraestructura de distribución de combustible de aviación, tras su aprobación con respecto a las especificaciones estándares sobre combustible, a la vez que se han elaborado marcos de sostenibilidad destinados a garantizar los beneficios medioambientales de los SAF. La reciente volatilidad en la disponibilidad y el precio de los recursos de origen fósil es un incentivo adicional para adoptar medidas respecto a los SAF.

4.2 Los Estados que presentan esta nota reconocen el papel fundamental de la OACI en el fomento de los SAF y el progreso logrado en la Segunda Conferencia de la OACI sobre la Aviación y los Combustibles Alternativos (CAAF/2) y acogen con satisfacción la conclusión a la que llegó la Reunión de Alto Nivel de convocar una Tercera Conferencia de la OACI sobre la Aviación y los Combustibles Alternativos (CAAF/3) en 2023 para determinar el marco para el despliegue, con hitos en 2030 y 2040.

4.3 La OACI y sus Estados miembros deben adoptar medidas políticas más firmes a largo plazo para incentivar las inversiones y contribuir al desarrollo de un mercado de SAF de costo competitivo. Conviene establecer un objetivo cuantitativo mundial sobre los SAF, basado en normas de sostenibilidad integrales, a más tardar en el 42º período de sesiones de la Asamblea.

## 5. MEDIOS PARA LA IMPLEMENTACIÓN

5.1 La consecución del LTAG requerirá diversos medios para la implementación, entre ellos, normas sobre emisiones, medidas basadas en el mercado y asistencia a los países en desarrollo para garantizar el acceso a la financiación que permita hacer frente a las necesidades de inversión y a otros costos, en consonancia con la iniciativa *Ningún País se Queda Atrás*. A este respecto, el apoyo técnico permitirá oportunidades comerciales y de generación de ingresos en mercados nuevos e innovadores, como el de los SAF.

5.2 La descarbonización de la aviación civil internacional también dependerá de la descarbonización del sector energético y deberá tener en cuenta las propias necesidades de energía limpia de otros modos e industrias. A su vez, la transición energética también presenta oportunidades: el suministro de energía verde y de combustibles ecológicos permite desarrollar tierras infrutilizadas para crear puestos de trabajo en diferentes actividades innovadoras en todo el planeta. En ese sentido, los países en desarrollo poseen materias primas y condiciones naturales para la producción de energía renovable que constituyen verdaderos activos.

## 6. DECISIÓN DE LA ASAMBLEA

6.1 Se invita a la Asamblea a:

- a) convenir en un objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG) de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> de cero emisiones mundiales de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional para 2050, en consonancia con las metas de temperatura del Acuerdo de París;
- b) convenir en hitos para 2030 y 2040;
- c) acordar el inicio de un proceso para establecer, antes de finales de 2023, los medios para monitorear y, cuando corresponda, notificar y verificar los avances hacia la consecución del LTAG, teniendo en cuenta que constituye un objetivo ambicioso mundial colectivo que no establece obligaciones específicas en forma de objetivos de reducción de emisiones para cada Estado por separado; y
- d) reconocer el importante papel que desempeñan los combustibles de aviación sostenibles en la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> y acordar establecer en la CAAF/3 en 2023 un marco global para su despliegue de manera sostenible.