



NOTA DE ESTUDIO

**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)**

Montreal, 19 al 22 de julio de 2022

Cuestión 1: Hipótesis de reducción de las emisiones de CO₂ y opciones de objetivo ambicioso a largo plazo para la aviación internacional

**CONSIDERACIONES SOBRE IMPLEMENTACIÓN DE LAS HIPÓTESIS
DE LTAG INTEGRADAS Y SU RELACIÓN CON EL CORSIA**

(Nota presentada por la Federación de Rusia y la República Popular China)

RESUMEN

En esta nota se presenta un análisis de la factibilidad de lograr los resultados proyectados que se presentan en las tres hipótesis de LTAG integradas, en el contexto de reducciones de CO₂ **reales** e inmediatas en el sector de la aviación civil internacional, y se proponen posibles medidas que pueden incluirse en las hipótesis de LTAG para lograr cero emisiones netas de CO₂ para 2050.

Medidas propuestas a la reunión: Se invita a la reunión a apoyar las conclusiones y las recomendaciones contenidas en el párrafo 4 sobre actividades que se pueden incluir en las hipótesis de LTAG para consideración en el 41º período de sesiones de la Asamblea de la OACI.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Según las últimas conclusiones científicas del IPCC, las mejores posibilidades para mantener el aumento de la temperatura media mundial por debajo de 1,5 °C se derivarán de la consecución de emisiones mundiales netas de CO₂ de valor cero hacia 2050 y el objetivo de temperatura de 1,5 °C será inalcanzable sin una reducción inmediata y marcada de las emisiones en todos los sectores².

1.2 No hay duda de que el IPCC pide una reducción **real** e inmediata de las emisiones de gases de efecto invernadero en **todos** los sectores industriales a nivel mundial para lograr las metas del Acuerdo de París. Es también claro que las actividades que realizan los Estados miembros de la OACI para implementar el CORSIA plantean obstáculos para alcanzar este objetivo. Esto se debe a que el sistema CORSIA es básicamente un mecanismo para el retorno de la inversión en proyectos medioambientales en otros sectores industriales a través de la adquisición de créditos de emisión en mercados de carbono abiertos,

¹ Las versiones en inglés y en ruso fueron proporcionadas por la Federación de Rusia y la República Popular China.

² Párrafo 2.7 de HLM-LTAG-WP/3.

por lo que la Asamblea de la OACI ha expresado repetidamente su preocupación³. El éxodo de fondos de la industria retrasa su modernización técnica y, en consecuencia, aumenta las emisiones de CO₂ en el sector de aviación civil internacional. En este sentido, es relevante la cuestión de la compatibilidad del CORSIA con las iniciativas de la comunidad mundial para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, así como las actividades previstas en las hipótesis integradas para alcanzar el objetivo ambicioso a largo plazo de reducción de las emisiones de CO₂ de la aviación internacional.

2. ¿POR QUÉ NINGUNA DE LAS HIPÓTESIS DE LTAG INTEGRADAS PARECE REALISTA?

2.1 Las tres hipótesis asignan una función importante para reducir las emisiones de CO₂ a los combustibles de aviación sostenibles (SAF). No hay duda de que estos combustibles tienen el potencial de reducir las emisiones de CO₂. Sin embargo, por el momento hay mucha incertidumbre sobre la posibilidad de aumentar el volumen de producción de SAF y reducir al mismo tiempo su precio a niveles aceptables, y sobre la importancia de la contribución de estos combustibles a una reducción real de las emisiones de CO₂, teniendo en cuenta la emisión de CO₂ durante su producción. También hay que tener en cuenta el considerable aumento del riesgo para la seguridad alimentaria e hídrica. Al mismo tiempo, es obvio que a corto plazo las inversiones en la renovación de la flota de aeronaves y la modernización técnica de la infraestructura de la aviación civil aumentarán considerablemente la eficiencia para reducir las emisiones mundiales de CO₂ y mejorar la seguridad de los vuelos en el mundo.

2.2 Teniendo en cuenta lo anterior, es apropiado recomendar que se investigue más la posible contribución de los SAF para alcanzar los niveles previstos de reducción de las emisiones de CO₂, no partiendo de la hipótesis de que en 2040 los SAF y LCAF podrán sustituir completamente los combustibles de aviación convencionales, sino de una evaluación **realista** de las posibilidades de aumentar sus volúmenes de producción. Deben también tenerse en cuenta las llamadas emisiones de CO₂ durante el ciclo de vida. Los resultados de esos estudios deberían estar acompañados por un análisis comparativo de la rentabilidad de las inversiones en la renovación de las aeronaves y de las compras de SAF en el contexto del desarrollo sostenible de la industria, especialmente en los países en desarrollo, así como de la reducción global de las emisiones de CO₂ en el sector de la aviación civil internacional.

2.3 Aunque el combustible a base de hidrógeno tiene un papel muy modesto en esta última hipótesis, sus perspectivas de utilización para la aviación merecen más atención. Sin embargo, como en el caso de los SAF, hay todavía mucha incertidumbre con respecto a la seguridad de este combustible debido al peligro excepcionalmente alto de explosión. Al mismo tiempo deben tenerse en cuenta los costos de diseñar, certificar y fabricar tipos fundamentalmente nuevos de aeronaves eléctricas propulsadas por pilas de combustible de hidrógeno, así como la necesidad de crear una infraestructura industrial mundial para el transporte y el reabastecimiento seguro de este combustible para aeronaves.

2.4 El restablecimiento del tráfico aéreo internacional después de la COVID-19 ha tenido diferencias regionales considerables. Así, en los países desarrollados los volúmenes de tráfico ya están alcanzando los niveles anteriores a la pandemia, mientras que en la gran mayoría de los países en desarrollo la reactivación de las actividades de aviación ha sido muy lenta, principalmente debido a una falta de recursos financieros. Al mismo tiempo, las tres hipótesis hasta 2050 insinúan importantes inversiones en la industria, del orden de entre 274 400 millones y 1 563 200 billones USD. A corto plazo, en muchos casos

³... " *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 medioambiente – Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA)*)

la carga financiera adicional será devastadora para el sector de la aviación civil de los países en desarrollo. En este sentido, conviene invitar a los países desarrollados a que asuman el grueso de los compromisos de financiación global en las hipótesis de LTAG integradas propuestas.

2.5 Ninguna de las hipótesis de LTAG integradas llega a cero emisiones netas mundiales de CO₂ para 2050. A este respecto, cabe esperar propuestas para “llenar” el vacío existente a través del mecanismo del CORSIA, asumiendo compromisos aún más ambiciosos. Es evidente que este nivel de ambición llevará a un colapso global de la industria, y el nivel neto de cero sólo se logrará parando el tráfico aéreo internacional. En este sentido, la comunidad mundial de la aviación tiene que decidir, o bien consolidar esfuerzos para alcanzar los objetivos de LTAG y reducir **efectivamente** las emisiones sectoriales basándose en su modernización tecnológica, o continuar con la implementación del CORSIA que conduce al éxodo de capital de la industria y a un aumento global de las emisiones de CO₂ en el sector de la aviación civil internacional.

3. **¿PUEDE LA AVIACIÓN INTERNACIONAL ALCANZAR EL OBJETIVO DE CERO EMISIONES MUNDIALES NETAS DE CO₂ PARA 2050?**

3.1 Las consideraciones planteadas en la sección 2 de esta nota ilustran la necesidad de proseguir las investigaciones para desarrollar hipótesis más objetivas que conduzcan a una reducción **real** de las emisiones de CO₂ del sector y para encontrar posibles fuentes de financiación a nivel mundial para las actividades que se planifican. Sin embargo, es necesario explorar otros elementos que se puedan incluir en las hipótesis de LTAG y permitan alcanzar objetivos más ambiciosos. Por ejemplo, se sabe que las emisiones mundiales anuales de gases de efecto invernadero procedentes de los incendios forestales son comparables a las emisiones totales de CO₂ en los sectores de la aviación civil de todos los países miembros de la OACI. A esto hay que agregar una reducción de la capacidad de absorción de los bosques y los megavatios de energía térmica radiada, lo que repercute en el aumento del número de catástrofes naturales –sequías e inundaciones– considerables daños materiales y sociales, así como daños a la fauna.

3.2 La propuesta de crear una fuerza de aviación internacional para combatir los incendios forestales y otras catástrofes naturales, bajo los auspicios de las Naciones Unidas, ya se ha presentado en repetidas ocasiones a la Asamblea de la OACI, pero aún no ha recibido la debida consideración en la sede de la OACI. La inclusión de este elemento en la hipótesis de LTAG permitirá alcanzar, o al menos acercarse a alcanzar, las cero emisiones netas mundiales de CO₂ para la mitad del siglo, así como proporcionar un apoyo real para alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas hasta 2030 a nivel mundial.

4. **MEDIDAS PROPUESTAS A LA HLM-LTAG**

4.1 Se invita a la HLM-LTAG a recomendar al 41º periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI que:

- a) *coincida* en la necesidad de seguir investigando para desarrollar hipótesis más objetivas para una reducción **real** de las emisiones de CO₂ en el sector y encontrar posibles fuentes de financiación de las actividades proyectadas a nivel mundial;
- b) *acuerde* incluir en las hipótesis de LTAG la creación de una fuerza de aviación internacional, bajo los auspicios de las Naciones Unidas, para combatir los incendios forestales y otras catástrofes naturales; y
- c) *coincida* en la necesidad de una transición evolutiva que vaya del CORSIA a la realización de actividades en el marco de la hipótesis de LTAG armonizada, a fin de

reducir **efectivamente** las emisiones sectoriales de CO₂ de la aviación civil internacional, y aliente a los Estados miembros de la OACI a eliminar el uso de medidas de mercado regionales para el comercio de emisiones de CO₂ de la aviación civil internacional⁴.

— FIN —

⁴ ETS UE, ETS Reino Unido y otros.