

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA 100, PERÚ

CLAC/CE/72-NI/04
31/07/06

LXXII REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC

(Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, 31 de julio al 2 de agosto de 2007)

Cuestión 9 del Orden del Día:

Otros Asuntos

- **Posición de la IATA acerca de las emisiones de gas por la aviación: cero emisiones para el año 2050**

(Nota informativa presentada por la Asociación de Transporte Aéreo Internacional - IATA)

Introducción

1. Los cambios climatológicos se han convertido en una prioridad en la agenda de la aviación, así como una preocupación real para los clientes, las líneas aéreas, y una prioridad política para los gobiernos.
2. La aviación tiene un papel fundamental en la economía mundial, 2.2 billones de personas viajan por avión anualmente. Las líneas aéreas tienen una buena trayectoria histórica en lo que respecta al tema ambiental, han reducido el nivel de ruido en un 75% y han mejorado la eficiencia de consumo de combustible en un 70%.
3. La gran inversión de capital por parte de las líneas aéreas para adquirir aeronaves de última generación hará que la industria sea un 25% más eficiente para el año 2030. De manera que aunque la demanda se incremente, la huella de CO₂ proveniente de las emisiones de gas de las aeronaves en el medio ambiente será muy limitada comparada con otras industrias. Las Naciones Unidas estiman que el total de las emisiones correspondientes a la industria del transporte aéreo para el año 2050 será solamente un 3% del total mundial.
4. Sin embargo, algunos gobiernos están promoviendo el esquema de comercio de derechos de emisión para la aviación, sin determinar los principios claves y sin contar con procesos confiables para medir el impacto del mismo sobre el medio ambiente.

Política de la IATA

5. La política sobre el medio ambiente de la IATA y sus líneas aéreas asociadas está alineada con las recomendaciones del Panel Intergubernamental sobre el cambio climático de las Naciones Unidas (IPCC), tales como:

- a) invertir en la investigación y el desarrollo de nueva tecnología;
- b) operar las aeronaves efectivamente;
- c) mejorar la infraestructura para hacerla más eficiente.

6. Sólo después de cumplir con las recomendaciones mencionadas anteriormente se podría considerar el esquema de comercio de derechos de emisión de la aviación bajo el siguiente criterio:

- a) que sea de características mundiales;
- b) que sea absolutamente voluntario, de manera de no crear distorsiones en la competencia;
- c) que sea completamente abierto con otras industrias.

7. La IATA está consciente de que el impacto ambiental podría limitar el futuro de la industria del transporte aéreo, a menos que cambie la aproximación a dicho problema, de técnica a estratégica. Esta estrategia deberá comenzar con una visión acerca del tema de las emisiones, por lo tanto debemos convertirnos en una industria que no contamine, así que debemos abocarnos a trabajar en ello, de manera que para el año 2050 seamos capaces cumplir con la meta ambiciosamente establecida de cero emisiones.

8. A tal efecto para cumplir con dicha meta se presentan cuatro grandes desafíos para los Estados, proveedores de servicios de navegación, fabricantes de aeronaves, industria petrolera, líneas aéreas y organizaciones. A saber:

1. Gobiernos y proveedores de servicios de navegación (ANSP): eliminar el 12% de las ineficiencias en la gestión de tránsito aéreo para el año 2012, significaría una reducción de 35 millones de toneladas de CO² anuales. Los tres megaproyectos mencionados a continuación darían grandes resultados rápidamente:
 - China: espacio aéreo del delta del río Pearl
 - EE.UU.: la nueva generación del sistema de tránsito aéreo
 - Unión Europea: el cielo único europeo
2. Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y sus 190 Estados miembros: presentar un esquema acerca del comercio de derechos de emisión para la aviación con características mundiales que sea justo, voluntario y efectivo.
3. Tecnología: los EE.UU., la Unión Europea, Canadá, China, Rusia, Japón y Brasil son los líderes mundiales en la industria aeroespacial. Se deberán abocar a la investigación y desarrollo coordinado de aeronaves que no emitan contaminantes para el año 2050. Para lograr esto se deberá contar con el concurso de los gobiernos y la industria petrolera para invertir en la búsqueda de combustibles limpios, de manera que en un plazo de 10 años podamos contar con que el 10% del combustible provenga de fuentes alternas.

4. IATA y sus líneas aéreas miembros: están desarrollando lo que se ha denominado Proyecto Verde de la IATA (“IATA Project Green”) El propósito del mismo es el de ayudar a nuestros miembros a que implementen las mejores prácticas de la industria, sin menoscabo de la seguridad operacional y la seguridad.

9. En América Latina existe una larga lista de carencias y deficiencias en la infraestructura de los aeropuertos y servicios de navegación aérea, según los estándares establecidos por la OACI, los cuales deberán ser resueltos de manera de aumentar la seguridad operacional y la eficiencia de las operaciones aéreas.

10. Los gobiernos y la industria tienen el compromiso de compartir una visión común, para así presentar soluciones globales, cónsonas con una industria que se ha caracterizado históricamente por la innovación y el cambio, de manera de que la aviación continúe siendo el medio de transporte más seguro, eficiente y responsable con el medio ambiente.

Medidas propuestas al Comité Ejecutivo

11. Se invita al Comité Ejecutivo de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) a:

- a) continuar apoyando el liderazgo de la OACI en el tema de la conservación del medio ambiente y trabajar en conjunto sobre el mismo;
- b) monitorear con atención la imposición unilateral (y su alto impacto) por parte de la Unión Europea a los transportistas no europeos del esquema europeo de comercio de derechos de emisión para la aviación (“Emission Trading Scheme – ETS”);
- c) no apoyar la inclusión unilateral de una línea aérea en el esquema de comercio de derechos de emisión (“Emission Trading Scheme – ETS”) sin el consentimiento mutuo de los Estados latinoamericanos;
- d) recomendar a sus estados miembros que la OACI sea el foro a través del cual se resuelvan todos los asuntos técnicos relacionados con el medio ambiente;
- e) presentar esta posición tanto a la Comisión de la Unión Europea como a la OACI en la 36 Asamblea de esta organización;
- f) mantener contacto permanente con la OACI para monitorear el asunto relacionado con el esquema de comercio de derechos de emisión para la aviación (“Emission Trading Scheme – ETS”)