

**COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL**



**LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION**

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

**SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ**

CLAC/A18-NI/10
20/10/08

XVIII ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC

(Santiago de Chile, Chile, 27 al 30 de octubre de 2008)

**Cuestión 15 del
Orden del Día:**

**Plan Estratégico de las Actividades de la CLAC para el período del 1° de
enero de 2009 al 31 de diciembre de 2010.**

(Nota informativa presentada por IATA)

TRANSPORTE AÉREO Y MEDIO AMBIENTE

El Estado Actual de la Industria

1. La Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA) estima que las pérdidas de las líneas aéreas alcanzarán la cifra de US\$ 5.200 millones en el 2008. Solamente en el primer semestre del 2008 las líneas aéreas ya han perdido US\$ 2.700 millones. Se estima que estas pérdidas continúen en el 2009 y que alcancen la cifra de US\$ 4.100 millones. La recuperación del sector demandará un considerable tiempo.

2. A pesar de la sustancial baja que ha experimentado el precio del petróleo en el último mes, el promedio anual del costo del barril oscila alrededor de los US\$ 113/b, lo que representa un incremento del 55% con respecto al año anterior. Se estima que la factura total de la industria proveniente del combustible de aviación sería de aproximadamente US\$ 140.000 millones en el 2008. Esto sería un incremento de US\$ 87.000 millones con respecto al 2007. Años atrás el porcentaje en la estructura de costos fijos de las líneas aéreas del combustible de aviación era inferior al 15%. En la actualidad, este porcentaje ha superado la barrera del 40% para algunas líneas aéreas.

3. La crisis económica mundial – y en particular la situación de Estados Unidos – contribuye a deteriorar las perspectivas para el transporte de pasajeros y cargas. Las cifras del tráfico del

transporte aéreo en varios mercados mundiales ya han experimentado reducciones con respecto al 2007. Muchas líneas aéreas se han visto ante la imperiosa necesidad de reducir capacidad. Algunas incluso han estacionado un número importante de aviones de sus flotas. Otras han entrado en procesos de convocatoria de acreedores.

4. La IATA considera que estos aspectos, que reflejan el estado actual de la industria, no deben ser soslayados a la hora de elaborar políticas medioambientales relacionadas con el transporte aéreo.

La Industria y el Medio Ambiente

5. Conjuntamente con la seguridad operacional (safety) y la seguridad de la aviación (security), la adecuada protección del medio ambiente es prioridad fundamental en las agendas de las líneas aéreas miembros de la IATA. La responsabilidad medio-ambiental es una promesa esencial que la industria hace a los 2.200 millones de pasajeros transportados anualmente. Ella es tomada con la seriedad que se merece. Nuestros miembros están absolutamente comprometidos en mejorar la performance de la industria y mitigar aún más el impacto medio ambiental.

6. El efecto climático es un asunto serio que debe importarnos a todos. La aviación comercial es responsable por el 2% de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el principal gas efecto invernadero que compone el denominado “cambio climático”. Este pequeño porcentaje parecería ser insignificativo, si tenemos en consideración que el transporte aéreo representa casi el 8% del producto interno bruto del mundo.

7. En el sector del transporte aéreo, las emisiones de CO₂ están directamente ligadas al consumo de combustible. A mayor consumo, mayor producción de CO₂. Resulta entonces necesario maximizar la utilización del combustible de aviación. Es por ello que desde hace ya un tiempo las líneas aéreas miembros de la IATA se encuentran embarcadas en varios programas para mejorar la eficiencia en la utilización del combustible de aviación. Como fruto de estas iniciativas, las líneas aéreas han mejorado en un 5% la eficiencia en la utilización del combustible del 2003 al 2005. La IATA incluso proyecta que la mejora sea del orden del 25% para el 2020.

Una Estrategia con Cuatro Pilares

8. La IATA considera que a fin de atenuar aún más el impacto medioambiental del transporte aéreo, es necesario implementar una estrategia sobre cuatro pilares fundamentales. Esta estrategia parte de la premisa que el efecto climático es un problema global. Por ende, un tratamiento global del tema se hace necesario.

9. El primer componente de esta estrategia es la “tecnología”. Esta debe permitir acelerar el desarrollo y la implementación de combustibles alternativos. Por otro lado, la tecnología de avanzada debe facilitar la tarea de los sistemas de control de tránsito aéreo (ATM). La IATA, conjuntamente con los constructores de aeronaves, se encuentra trabajando en un plan de acción con metas a corto, mediano y largo plazo. A corto plazo, la IATA observa posibilidades de reducir las emisiones de dióxido de carbono (CO₂) mediante la introducción de elementos que mejoren la productividad de las flotas existentes. A mediano plazo, debería estudiarse la posibilidad de facilitar y acelerar las renovaciones de las flotas. A largo plazo, la IATA considera que debería pensarse en la posible utilización de los denominados “biofuels”. Dentro de este componente, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la IATA deberían desarrollar metas tecnológicas a corto y mediano plazo relacionadas con el consumo de combustible de aviación y la emisión de CO₂, acompañados de indicadores de performance.

Además, la OACI debería apoyar un itinerario que tenga en cuenta los posibles aspectos tecnológicos que podrían tener implicancia en la reducción de emisiones.

10. El segundo componente toma como eje central a las “operaciones” de las aeronaves. Operaciones más efectivas pueden reducir la emisión de CO₂ en un 6%. La IATA se encuentra abocada en la promoción de un manual de mejores prácticas de la industria resaltando las alternativas que existen en la parte operativa que podrían – a su vez - representar un consumo menor de combustible de aviación. Este eje tiene como objetivo primordial el de crear conciencia sobre la necesidad de elevar los estándares medioambientales por intermedio de una extensión de los programas de conservación del combustible de aviación. Sería además recomendable que la OACI actualice las regulaciones internacionales con respecto al manejo del combustible de aviación. Esto producirá un ahorro significativo en su consumo.

11. El tercer pilar se refiere a la “infraestructura”. Mejoras en la infraestructura del transporte aéreo representan una oportunidad magnífica para ahorrar significativamente el consumo del combustible. La “infraestructura” está intrínsecamente ligada a la indeficiente utilización del espacio aéreo. La labor mancomunada de las autoridades gubernamentales, los proveedores de la infraestructura y las líneas aéreas podría fácilmente significar una reducción adicional del 6% de las emisiones de CO₂. Este porcentaje representa un ahorro de 40 millones de toneladas de CO₂ por año.

12. El cuarto pilar de la estrategia de la IATA concierne a las denominadas “medidas económicas”. Estas deberían ser implementadas con el objeto de fomentar el desarrollo e implementación de nuevas tecnologías aplicadas al sector del transporte aéreo. No deberían ser utilizadas como instrumentos para reducir la demanda. El uso de créditos fiscales y financiamiento directo debería ser explorado como incentivo que permita el desarrollo de programas de nuevas tecnologías. La imposición de cargas tributarias adicionales al sector no mejorará la performance medioambiental de sus actores. Por el contrario, el sistema de comercio de emisiones – como parte de una iniciativa global y dentro de un paquete donde también se incluyan los componentes de tecnología, operaciones e infraestructura – podría ser una manera efectiva de mitigar aún más el impacto ambiental. Sin embargo, la IATA recalca que este sistema debe inexorablemente ser implementado sobre bases globales y voluntarias.

Qué es el denominado “Comercio de Emisiones”?

13. El “comercio de emisiones” es básicamente la implementación de un esquema que busca primordialmente la reducción de las emisiones - en el caso específico del transporte aéreo, reducciones de CO₂ – de manera efectiva, pero menos costosa. Se basa en el intercambio de permisos. Una autoridad central estima el porcentaje de emisiones de un ente (línea aérea) en un período de tiempo determinado. Luego la autoridad asigna un tope por debajo de dicho porcentaje. A su vez, dicho tope es dividido en permisos o cuotas de emisiones individuales, las cuales son distribuidas a cada ente interviniente en el esquema. El número total de los permisos no puede sobrepasar el límite establecido por la autoridad.

14. La autoridad luego distribuye los permisos, ya sea a través de una subasta o bajo la modalidad “sin cargo”, libre de costo. Si este fuera el esquema utilizado, existen a su vez dos mecanismos para determinar la cantidad de permisos. Uno de ellos consiste en otorgar permisos sin cargo basados en el porcentaje de emisiones pasadas. Por ejemplo, el promedio de las emisiones de CO₂ en el año 2005. A este esquema se lo conoce con el nombre de “grandfather rights”. Además, existe otra alternativa que toma en consideración la eficiencia – con respecto a las emisiones – que ha introducido un ente con relación al promedio de su sector mediante la utilización de fórmulas matemáticas. A esta modalidad se la conoce como “benchmarking”. Si el esquema solamente permite el comercio de emisiones dentro de un solo sector (e.g. industria del transporte aéreo), se lo denomina “cerrado”. En cambio, si las cuotas pueden ser comercializada dentro de otros sectores, el esquema recibe el nombre de “abierto”. Los esquemas

pueden ser a su vez voluntarios, como el propiciado por la OACI, u obligatorios como el auspiciado por la Unión Europea.

15. En comparación a la imposición de tributos sobre el combustible de aviación, el comercio de emisiones puede ser una manera efectiva y menos costosa para reducir las emisiones. Esto se debe a que bajo este esquema cada parte puede optar por la opción menos costosa para reducir la cuota de emisiones que le ha sido fijada. Esto podría darse a través de la disminución de su producción, la introducción de mejoras en sus parámetros de eficiencia de energía, o a través de la adquisición de permisos adicionales de un ente que haya producido por debajo de las cuotas que le han sido asignadas. En este contexto, el comprador de emisiones es penalizado por producir más emisiones. Sin embargo, el vendedor es beneficiado – a través de los ingresos que le genera la venta de sus cuotas – al haber reducido sus emisiones. El sistema induce a la eficiencia. La IATA favorece un sistema global, voluntario y abierto en lo que respecta a comercio de emisiones.

El Liderazgo de la OACI

16. Existe un innegable consenso dentro de los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) y los diversos actores de la industria del transporte aéreo que la OACI debe ejercer el liderazgo en el tratamiento del impacto del transporte aéreo en el medioambiente. En igual sentido, la IATA es de la opinión que las características propias de la OACI la dotan de cualidades indiscutibles para ser el foro natural de estos temas.

17. Sin embargo, dentro del seno de la Secretaría de la Convención sobre el Cambio Climático existe una corriente predominante de pensamiento que pregona una crítica a la OACI debido a la relativa falta de progreso con respecto a las reducciones de las emisiones de la aviación internacional.¹ En igual sentido, está claro que existe cierta percepción – fuera del ámbito de la OACI y la industria – que lo logrado hasta la fecha es relativamente insuficiente. Esto podría incluso poner en peligro el liderazgo de la OACI. Éste a su vez solamente podrá ser mantenido con la activa participación e involucramiento de los Estados miembros. En la medida que éstos adopten una posición pasiva con respecto a los temas medioambientales, mayores argumentos tendrán los detractores de la OACI para pretender dirigir los temas hacia otros foros internacionales.

Medidas propuestas a la Asamblea

18. Se invita a la Asamblea a tomar nota de la información presentada y adoptar las medidas que estime pertinentes.

¹ Ver ICAO, CAP-SG/20082-SD/1, 23/09/08, Página 4.