

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/CE/79-NE/21
31/08/10

LXXIX REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC

(Ciudad de México, México, 31 de agosto y 1º de septiembre de 2010)

**Cuestión 11 del
Orden del Día:**

Otros Asuntos

- **Posición de ALTA para la 37º Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI y COP/16**

(Nota de estudio presentada por ALTA)

Antecedentes

1. Como expresáramos en la LXXVIII Reunión del Comité Ejecutivo, celebrada en Santiago de Chile el 22 de marzo pasado, en diciembre de 2009 se llevó a cabo en Copenhague, Dinamarca la 15 Conferencia de las Partes (COP15) cuyo objetivo era establecer el marco regulatorio global sobre cambio climático post-Kioto.
2. Manifestamos que los objetivos de la industria para esta conferencia eran evitar la proliferación de medidas y regulaciones unilaterales por parte de los gobiernos para cobrar a las aerolíneas y pasajeros por las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) de la industria, buscando conseguir que la aviación fuese incluida como un sector dentro del esquema Post-Kioto que regirá después de 2012. Principalmente se buscaban 3 objetivos que eran:
 - i. prevenir la creación y aplicación de nuevas acciones unilaterales contra la aviación;
 - ii. lograr que los gobiernos deleguen en OACI la responsabilidad sobre las emisiones de la aviación internacional; y
 - iii. promover objetivos y plazos en línea con el Enfoque Sectorial Global de la industria del transporte aéreo.
3. El principal logro obtenido en la COP15 fue que quedó sentado el precedente para que OACI sea quien se encargue de elaborar las bases del sistema para la aviación.
4. No obstante lo anterior, la amenaza de regulaciones independientes, superpuestas y sin un claro foco pro-medioambiente sigue latente. En este sentido, la Resolución de ALTA de su pasada Asamblea General en Cartagena de Indias (Adjunto 1) cobra relevancia especialmente en su llamado

para la adopción de un enfoque sectorial global para la industria de la aviación bajo el esquema post-Kioto con el liderazgo de OACI, que pueda arribarse en la próxima COP16, a realizarse en Cancún, México, entre los días 30 de noviembre y 10 de diciembre de 2010.

5. Este enfoque sectorial global debe considerar las situaciones y necesidades especiales de las aerolíneas de países en desarrollo. Ello es especialmente relevante en el caso de Latinoamérica y del Caribe, donde el transporte aéreo no ha llegado a un grado de madurez comparable al de economías desarrolladas, y que poner límites a su natural crecimiento implica serias amenazas al desarrollo de los países de Latinoamérica y del Caribe. Sin perjuicio de lo anterior, ello no podría traer aparejada la creación de barreras adicionales al desarrollo del transporte aéreo.

6. Las líneas aéreas miembro de ALTA hacen un llamado a los gobiernos para apoyar los objetivos colectivos de la industria que fueran presentados a OACI, incluyendo:

1. Mejoramiento promedio de eficiencia en combustible de 1,5% por año hasta el 2020;
2. Crecimiento neutral en emisiones de CO2 desde 2020; y
3. Un 50% de reducción en las emisiones netas de CO2 para el 2050, comparadas con el año base de 2005.

7. La implementación del marco mencionado *supra* debe llevar en consideración las eficiencias relativas y esfuerzos realizados previamente por los transportadores para mejorar su performance, adaptando el principio de “Responsabilidades Comunes pero Diferenciadas” a través del principio de OACI de “considerar las situaciones y necesidades especiales de las aerolíneas de países en desarrollo”.

8. En particular el caso de las compañías aéreas de ALTA que han renovado significativamente su flota, con un impacto importante en la reducción del consumo de combustible y por consiguiente en emisiones de GEI.

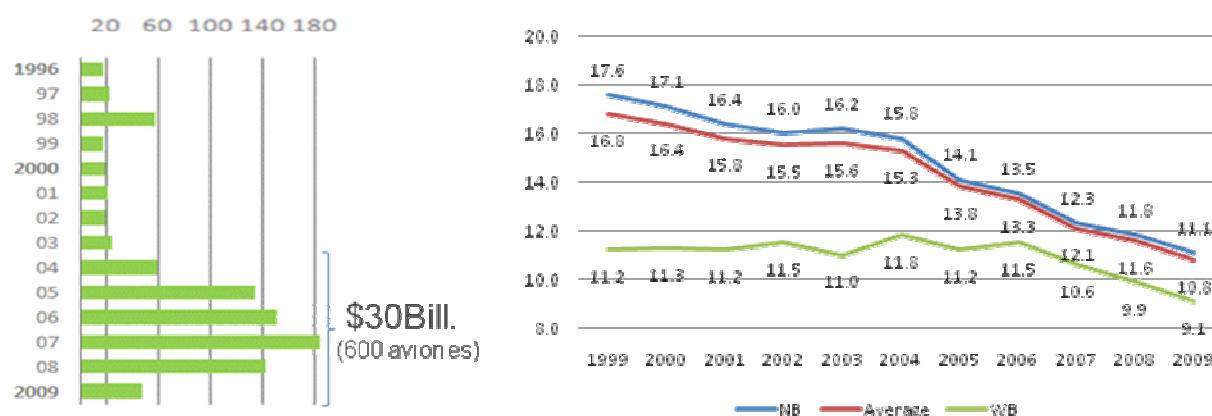


Figura 1: Renovación de Flota en América Latina (órdenes de nuevas aeronaves y edad promedio)

Fuente: Boeing, Airbus

9. Asimismo, en materia de participación en los mercados, tomando como ejemplo el tráfico entre Latinoamérica y Europa, las líneas aéreas de la región ofrecen tan solo el 21% de los ASK (ver figura 2). Incluso, los índices de crecimiento de la región, muestra que los mercados no han alcanzado su madurez aún, por lo que un régimen que no focalice los conceptos antes vertidos, pondrá

en peligro el desarrollo de nuestras líneas aéreas, limitando consiguientemente el crecimiento de las economías de nuestros países.

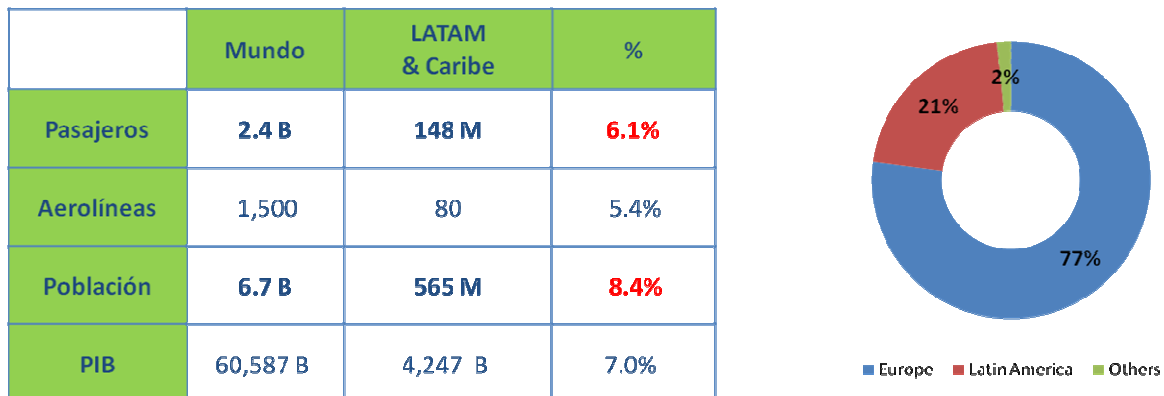


Figura 2: La región en contexto (izq) y Participación de mercado entre LATAM y Europa (der)

Medidas propuestas al Comité Ejecutivo

10. ALTA solicita al Comité Ejecutivo de CLAC y a sus Estados Miembro a adoptar como suyos los principios enunciados en esta nota de estudio de cara a la próxima 37 Asamblea de OACI y la COP16.