

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/24-NE/41
27/04/10

**VIGÉSIMO CUARTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/24)**

(Lima, Perú, 27 al 29 de abril de 2010)

**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

Gestión aeroportuaria y medio ambiente

**Cuestión 2.5 del
Orden del Día:**

Enfoque Sectorial Global para la Aviación y el Cambio Climático

(Nota de estudio presentada por ALTA)

Enfoque de ALTA ante el resultado de la Conferencia de las Partes 15 (COP15) y próxima COP16

1. El pasado mes de 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-Kyoto.

2. 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 CO2 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 buscaba prevenir la creación y aplicación de nuevos impuestos a la aviación; persuadir a los gobiernos que deleguen en OACI la responsabilidad sobre las emisiones de la aviación internacional; y promover objetivos y plazos en línea con el Enfoque Sectorial Global de la industria del transporte aéreo.

3. Si bien el resultado de la COP15 no fue enteramente positivo, donde la realidad indica que no se logró un protocolo vinculante para luego de 2012 y la aviación tampoco fue incluida expresamente en el Acuerdo de Copenhague, el aspecto positivo es que quedaron sentadas las bases para que OACI sea quien se encargue de elaborar las bases del sistema para la aviación.

4. No obstante, 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-Kyoto y bajo el liderazgo de OACI, que pueda arribarse en la próxima COP 16, 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 aparejado barreras adicionales en materia de derechos de tráfico.

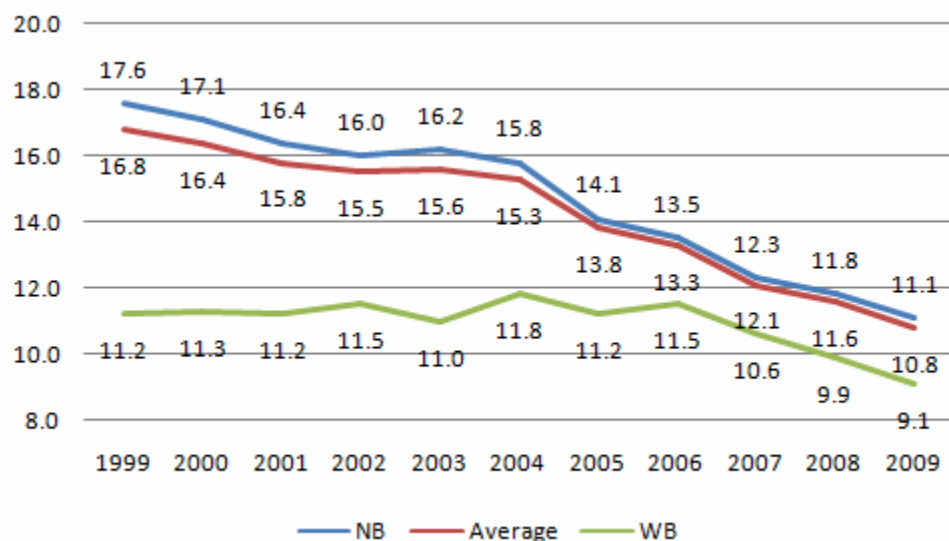
6. Las líneas aéreas miembro de ALTA hacen un llamado a los gobiernos para apoyar los objetivos colectivos de la industria que fueran presentados a OACI, incluyendo:

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

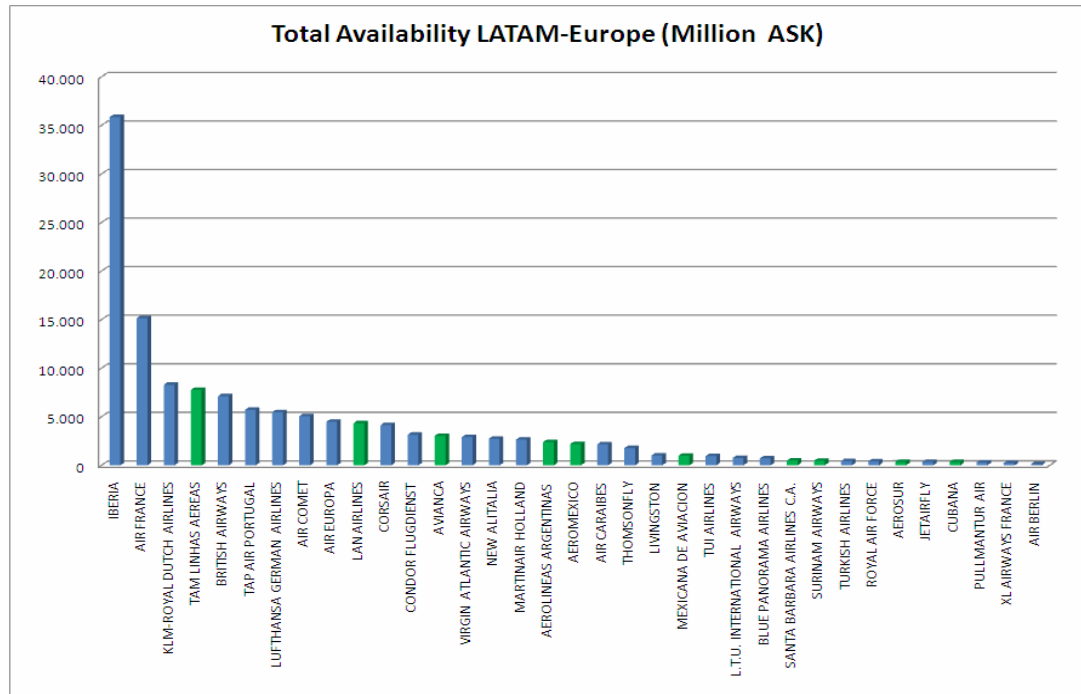
7. La implementación del marco mencionado en el párrafo anterior debe llevar en consideración las eficiencias relativas y esfuerzos realizados previamente por los transportadores para mejorar su performance, plasmando el principio de “Responsabilidades Comunes pero Diferenciadas” mediante **el principio 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, las que han renovado significativamente su flota, poseyendo actualmente una de las más jóvenes del mundo, con un impacto importante en la reducción del consumo de combustible y por consiguiente en emisiones de CO2.

Tabla con edad de la flota LATAM y Caribe (fuente 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 17% de los ASK (ver gráfico siguiente). Incluso, los índices de crecimiento de las líneas aéreas de la región muestran 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.



Fuente OAG (mayo 2009-2010, vuelos programados)

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

10. Se invita al Grupo de Expertos a analizar y considerar la inclusión de la posición de ALTA presentada y adoptar las medidas que estime pertinentes para someterlas a consideración del Comité Ejecutivo.