

FLIGHTPATH ✈️ 1.5°

LA LISTA DE REQUISITOS DE LA COALICIÓN INTERNACIONAL (ICSA) PARA ASEGURAR UN PLAN EFECTIVO PARA REDUCIR LA CONTRIBUCIÓN AL CALENTAMIENTO GLOBAL DEL SECTOR AERONÁUTICO



El sector aeronáutico es uno de los diez mayores emisores de contaminantes contribuyentes al calentamiento global. Se pronostica que estas emisiones se triplicarán para el año 2050.

En París, en diciembre de 2015, las naciones acordaron reducir las emisiones de carbono dentro de sus fronteras y limitar el aumento de la temperatura media global a menos de 2°C por encima de los niveles pre-industriales, y a intentar limitar ese aumento a 1.5°C. Pero el Acuerdo de París no determinó que hacer sobre los contaminantes generados por los aviones volando entre distintos países. Por otro lado, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), basada en Montreal, ha pasado 19 años tratando de determinar quién debería ser responsable de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero provenientes de los aviones. OACI ahora tiene hasta el **7 de octubre del 2016 para finalizar un programa para limitar y reducir las emisiones de carbono de todos los vuelos internacionales.**

La Coalición Internacional para la Aviación Sustentable (International Coalition for Sustainable Aviation, ICSA, en inglés) trabaja a fin de reducir la contaminación del transporte aéreo. Esta red de organizaciones sin fines de lucro que representa millones de miembros, es el único grupo ambiental de la sociedad civil acreditada por la OACI. ICSA estará verificando que el 7 de octubre del 2016 OACI y sus Estados Miembros adopten un acuerdo que:

- ✓ **Limite emisiones e invite a más ambición.** El acuerdo inicialmente debería limitar las emisiones netas de carbono del sector de aviación civil internacional a los niveles del año 2020. Deberá también sentar el compromiso de sostener revisiones regulares para establecer un camino para no sólo ayudar a la industria cumplir su meta de 50% menos emisiones que los niveles del año 2005, sino que también refuerce un límite aún más ambicioso, en línea con las metas establecidas por el Acuerdo de París, y que promueva importantes reducciones de emisiones dentro del sector.
- ✓ **Mantenga la integridad del límite de emisiones.** Los que son cubiertos por el límite deberán compensar por las emisiones que provienen de las exenciones otorgadas a otros. No se deberán permitir límites de precio, que a su vez rompan el límite de emisiones. Las reducciones de emisiones no deberán “ser contadas doble,” ni aplicarse para múltiples obligaciones. La meta ambiental debe prevalecer.
- ✓ **Propvea una contabilidad y gobernanza lógica y transparente,** a través del monitoreo, reporte, y verificación simple y precisa de las emisiones de cada vuelo individual, con medidas razonables que protejan la confidencialidad comercial; requisitos de cumplimiento claros y controlables por las autoridades regulatorias existentes; disponibilidad geográficamente amplia de unidades de emisiones; registro y seguimiento simple de transacciones de unidades de emisiones; y estándares estrictos que prevengan conflictos de interés.
- ✓ **Responsabilidades diferenciadas** entre las aerolíneas y destinos, utilizando una metodología simple: Las rutas regionales que actualmente tienen altas emisiones de carbono deberían asumir una responsabilidad inicial más grande. Por el otro lado, las obligaciones de las rutas regionales pequeñas, que están creciendo rápidamente, deberían incrementarse aparejadas con las de sus emisiones. Estas responsabilidades deberán ser revisadas y actualizadas regularmente.
- ✓ **Acredite solamente los biocombustibles que efectivamente reducen emisiones** más allá de los umbrales establecidos, medidos en base de las emisiones netas del ciclo de vida, y solamente si los combustibles satisfacen criterios de sustentabilidad ambiental, social, y económica, incluyendo bajos impactos en el cambio climático del uso de suelo.
- ✓ **Autorice solamente unidades de emisiones de alta calidad.** Las aerolíneas sólo deberían utilizar créditos y permisos de emisión de otros sectores para compensar sus propias emisiones si esas unidades provienen de reducciones de emisiones reales, adicionales, verificables, y permanentes, y si estas unidades promueven el desarrollo sustentable. Créditos originados de fuentes cuestionables como proyectos de HFC-23, de ácido adípico, relacionados con la captura y almacenamiento de carbono, de energía hidroeléctrica en escala mayor, de energía nuclear, y de combustibles fósiles deberían ser excluidos.
- ✓ **Invite acción adicional.** El acuerdo debería fomentar políticas aún más ambiciosas para reducir emisiones del sector aeronáutico, incluyendo medidas adicionales para promover mejoras operativas y la rápida expansión de las tecnologías con bajas emisiones de gases de efecto invernadero.
- ✓ **Fortalezca las capacidades en los países en desarrollo,** para la implementación y cumplimiento del plan.

El éxito de París centra la atención en la OACI: ¿Despegará a tiempo un plan realmente efectivo para limitar y reducir esta creciente fuente de emisiones ligadas al calentamiento global?

