

Políticas de cambio climático y la industria aeronáutica

Foro de Diálogo: “*Política Aeronáutica*”

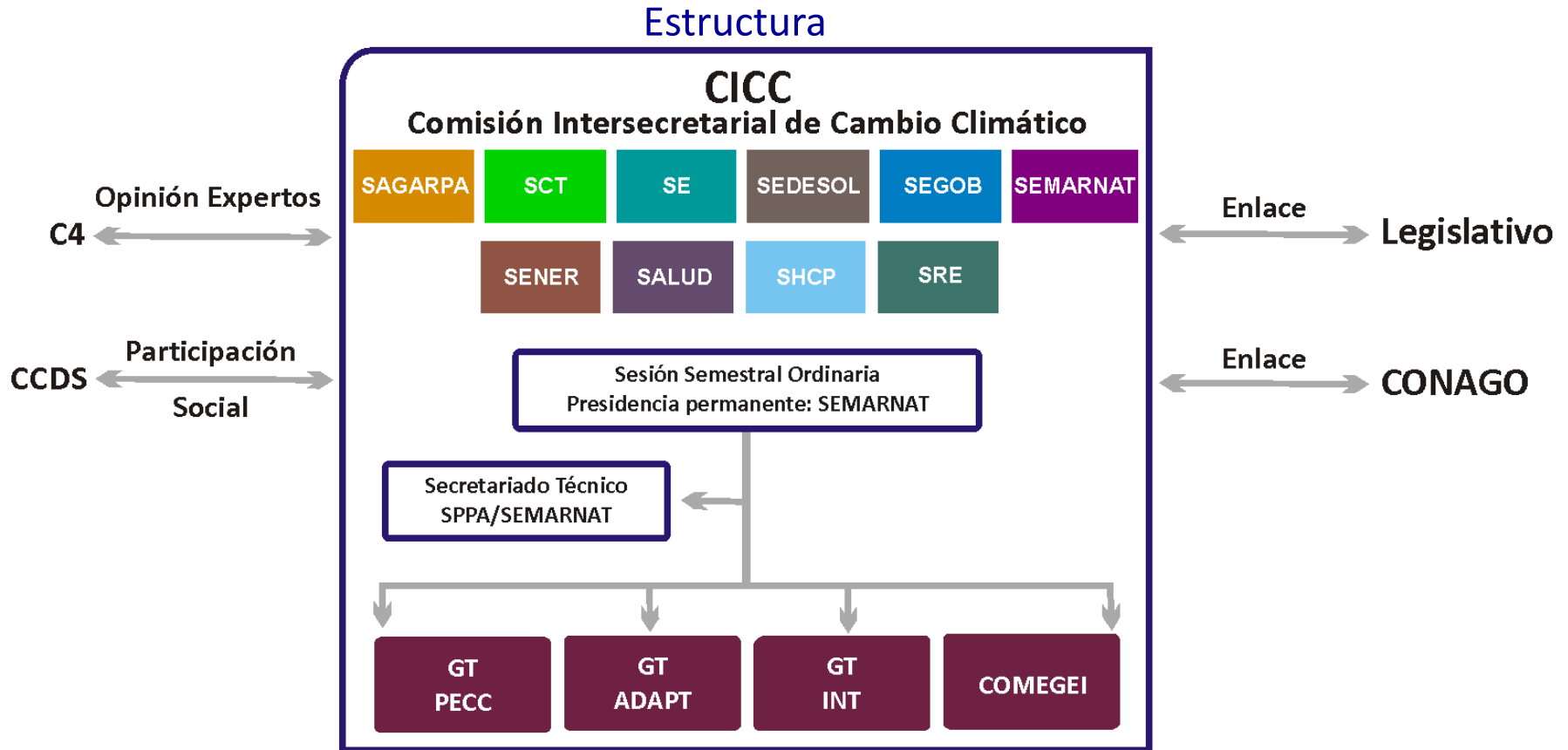
Dirección General de Políticas de Cambio Climático
Subsecretaría de Planeación y
Política Ambiental
SEMARNAT

octubre de 2010



Vivir Mejor

COMISIÓN INTERSECRETARIAL DE CAMBIO CLIMÁTICO



Las Secretarías de **Turismo** y de **Marina**, así como el **INEGI**, son dependencias invitadas permanentes de la CICC



Programa Especial de Cambio Climático 2009-2012

(DOF 28 de agosto de 2009)

- **El Programa Especial de Cambio Climático 2009-2012:** sienta las bases para integrar las acciones, políticas y programas nacionales en materia de mitigación y adaptación al cambio climático y continuar el esfuerzo en el período post 2012.
- Se encuentra enmarcado en una **visión de desarrollo sustentable**, que emana del Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012.



Programa Especial de Cambio Climático 2009-2012

Estructura

Visión de largo plazo:

Mitigación y Adaptación

Incluye 105 objetivos y 294 metas distribuidas en los siguientes capítulos:

Mitigación

- Generación de energía
- **Uso de energía**
- Agricultura, bosques y otros usos del suelo
- Desechos
- Sector Privado

Elementos de política transversal

- Política exterior
- Fortalecimiento institucional
- Economía del cambio climático
- Educación, capacitación, información y comunicación
- Investigación y desarrollo tecnológico

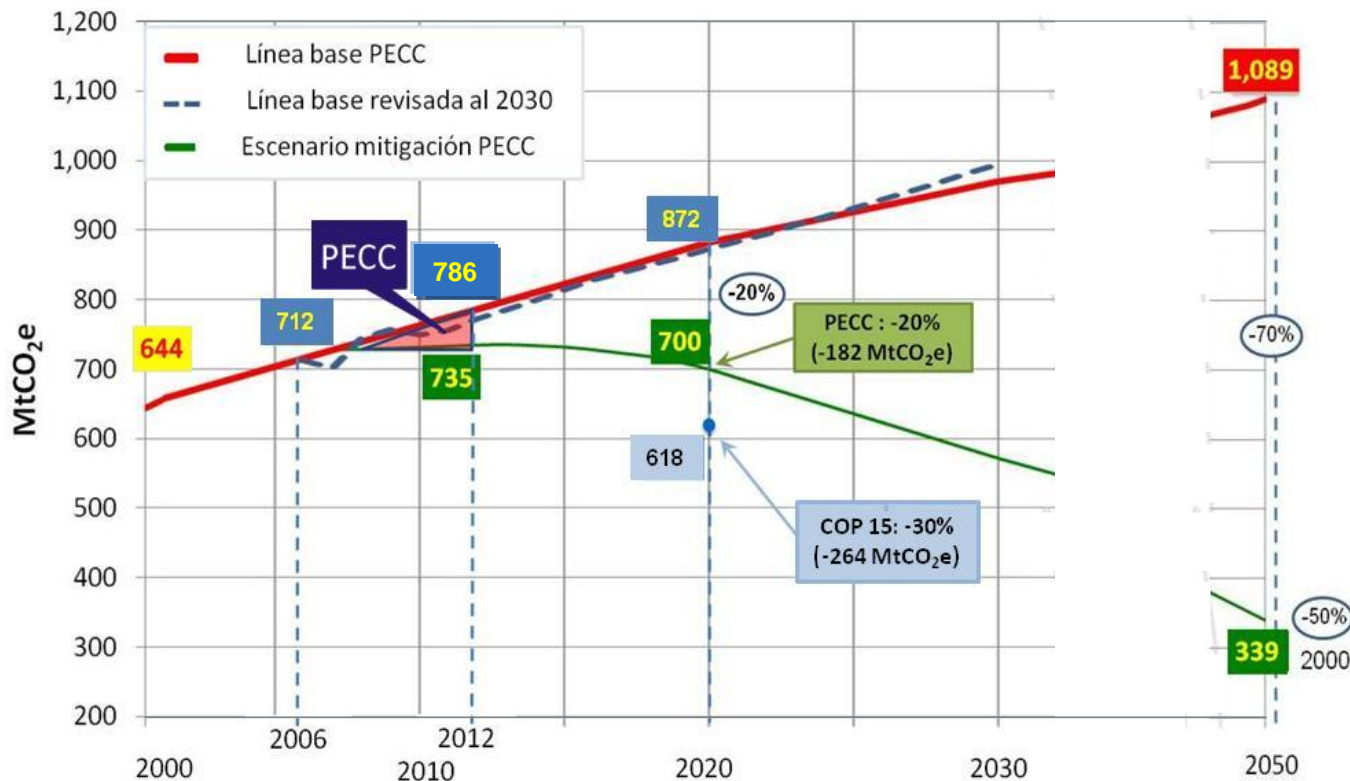
Adaptación

- Gestión integral de riesgo
- Recursos hídricos
- Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca
- Ecosistemas
- Energía, industria y servicios
- Infraestructura de transportes y comunicaciones
- Ordenamiento y desarrollo urbano
- Salud Pública



Meta aspiracional del PECC (2020 / 2050)

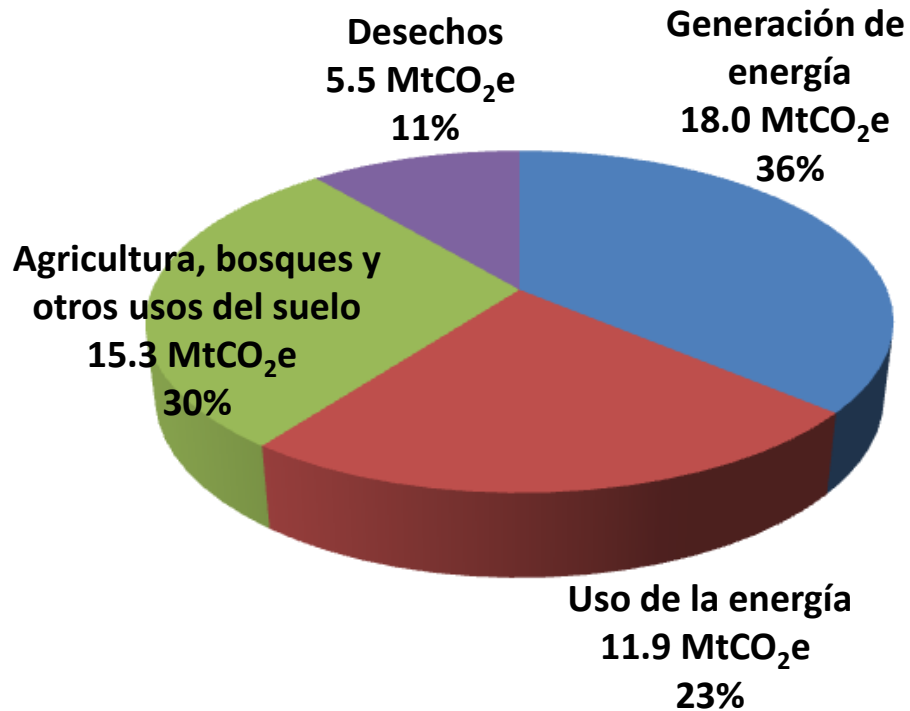
México reitera su meta indicativa de reducir en un 50% sus emisiones al 2050, en relación con su volumen emitido en el año 2000 y 30% de reducción de emisiones al 2020, siempre y cuando se cuente con financiamiento internacional y transferencia de tecnología



Mitigación PECC

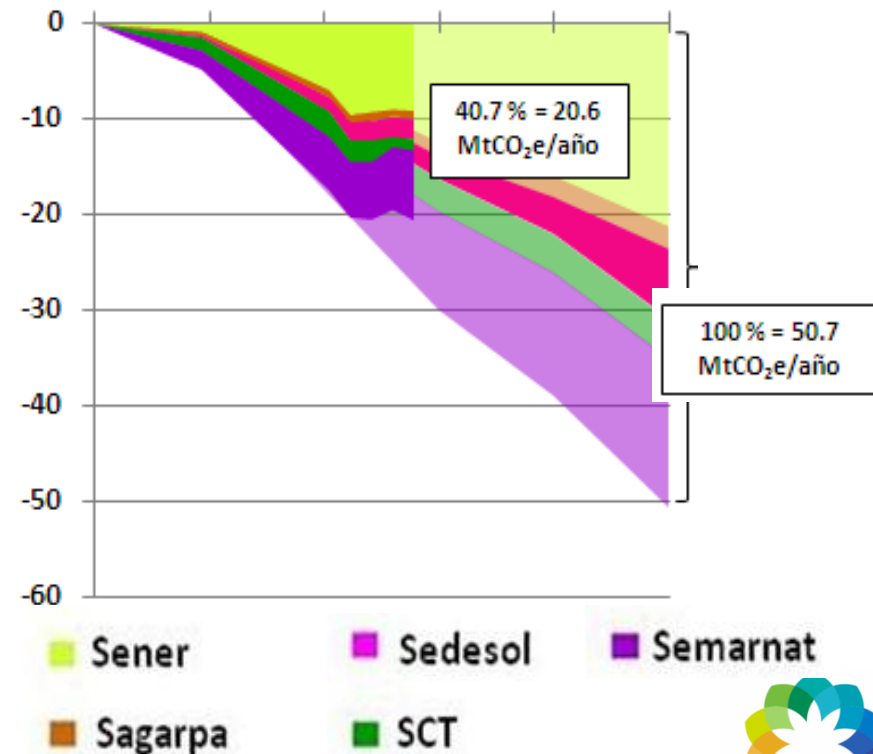
Metas a corto plazo 2008-2012

Meta de reducción **anual** al 2012: **50.7 MtCO₂e**



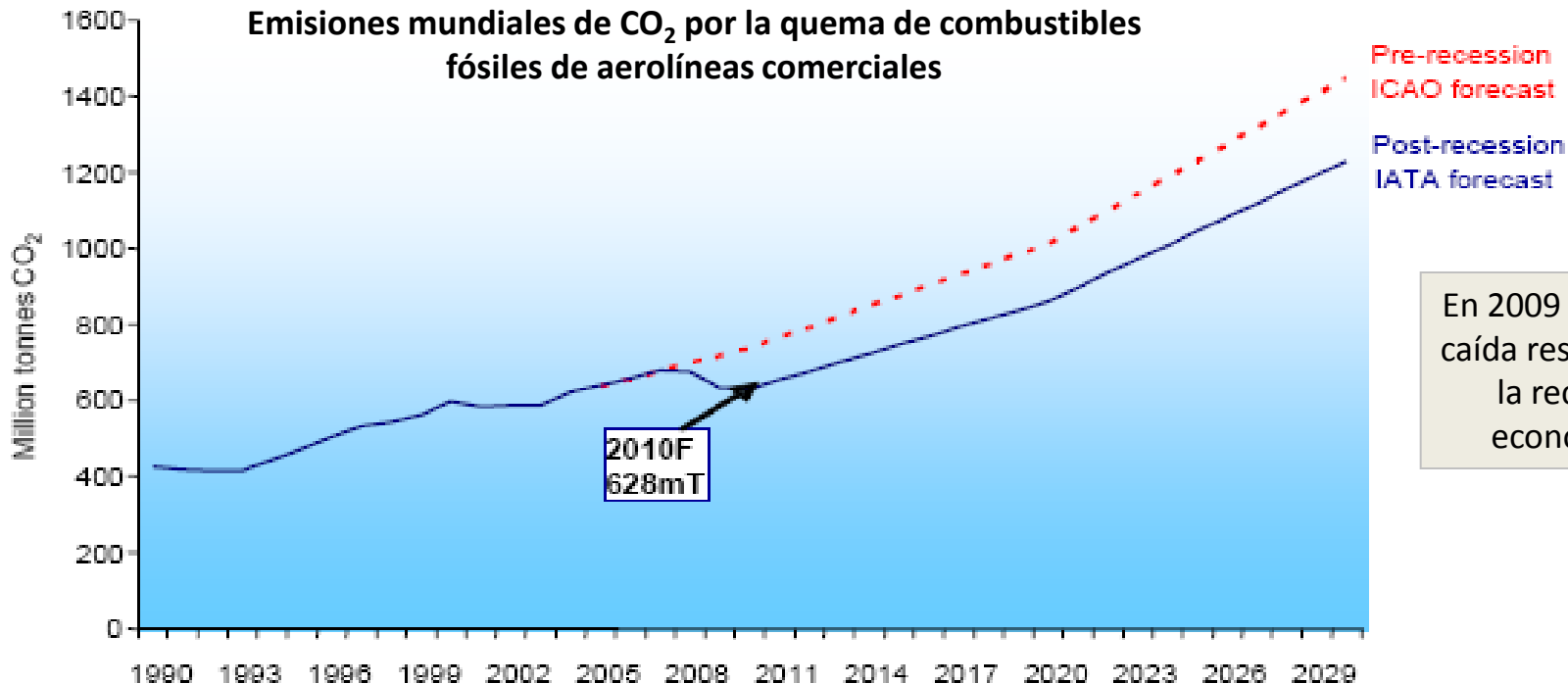
Avance al 4o bimestre 2010:

- Se han reducido 20.65 MtCO₂e/año
- 40.7% de avance respecto a meta 2012 (50.7 MtCO₂e/año).



Panorama mundial: Emisiones globales de CO₂ atribuibles a la aviación comercial

- La aviación es responsable del 2% del total mundial de emisiones de CO₂ resultantes de la combustión de combustibles fósiles. Esta proporción podría alcanzar el 3% en 2050.¹
- En el 2010 la aviación comercial mundial, fue responsable de la emisión de 628 millones de ton de CO₂.²



Fuente:

1. Grupo Intergubernamental de Expertos en Cambio Climático de las Naciones Unidas

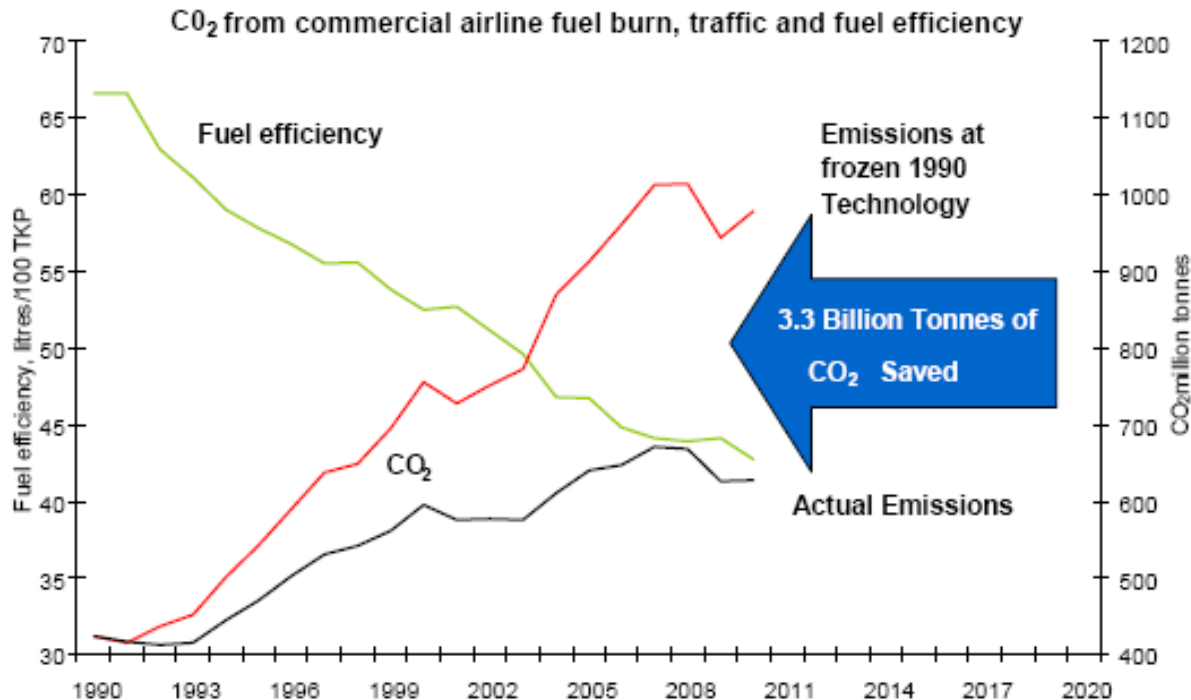
2. IATA (Asociación de Transporte Aéreo Internacional, por sus siglas en inglés)



Vivir Mejor

Panorama Mundial: Eficiencia alcanzada en el consumo de combustibles fósiles

- A pesar de que las mejoras tecnológicas y eficiencias alcanzadas en el consumo de combustible, han representado una reducción significativa en las emisiones de CO₂, aun existe un potencial adicional.
- Los aviones nuevos que entran en servicio actualmente consumen un 70% menos de carburante que los de hace 40 años.



La aviación tiene tasas de ocupación superiores al 75%, en comparación con el 40-50% del ferrocarril y el 30% de los automóviles

Panorama Mundial: Meta de reducción de largo plazo del sector aeronáutico

IATA

- Mejora en la eficiencia promedio por consumo de combustible, entre 2009 y 2020.

2020

- Buscar alcanzar un crecimiento neutro en carbono (CNG, por sus siglas en inglés)

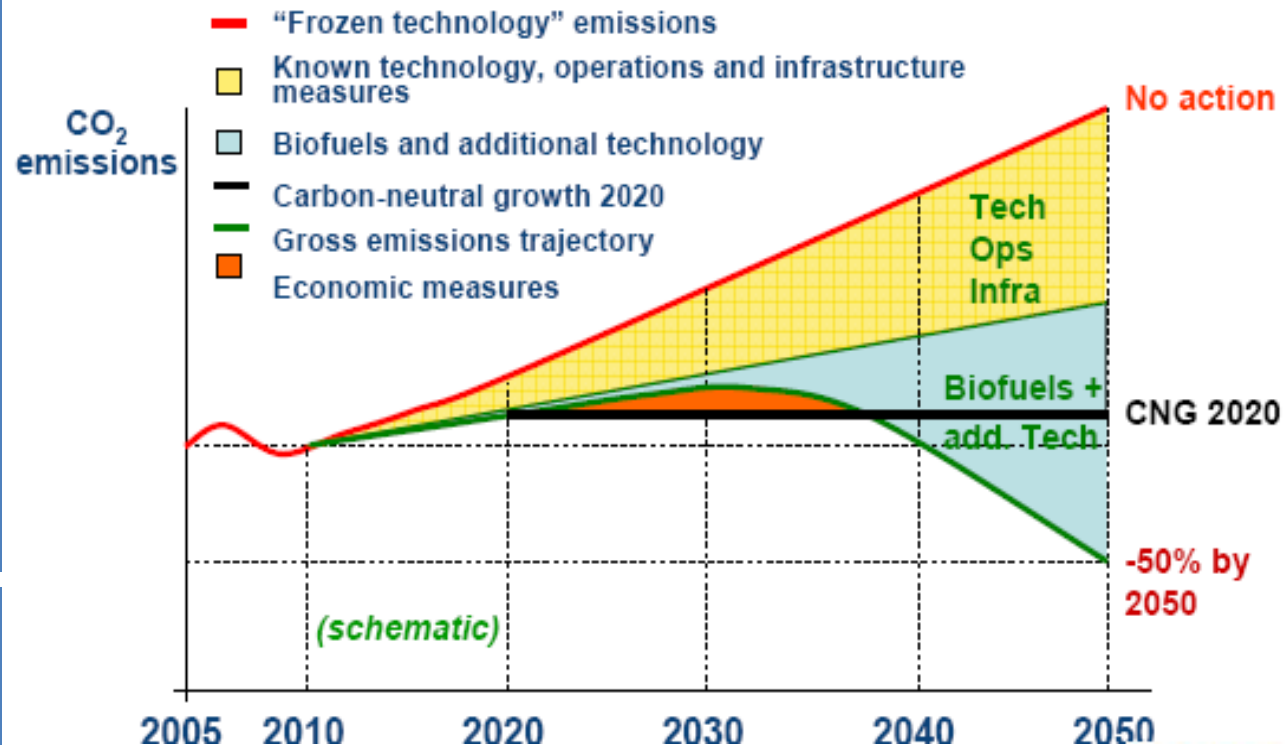
2050

- 50% en emisiones de CO₂
- con respecto al año 2005

HLM-ENV

- Meta global del 2% anual en mejora de eficiencia de consumo de combustible al 2050

Escenario de mitigación al 2050. IATA



Panorama Mundial: Emisiones GEI de la aviación civil bajo dos enfoques diferentes: ICAO y UNFCCC

ICAO

- Instrumento: Convención de Chicago
- 27ª Asamblea, 190 países (Montreal 28 sep-8oct 2010)
- Objetivo: Establecer la política mundial de la organización para los siguientes 3 años.
- Subgrupo cambio climático (GIACC) de 15 países con el 85% de las emisiones de CO₂ de aviación civil
- **Principio rector: “no discriminación y oportunidades equitativas y justas para las aerolíneas”**
- Establecimiento de metas de reducción de emisiones de GEI de las aerolíneas por igual

Naciones Unidas

- Instrumento: UNFCCC
- COP-15, 194 partes (Copenhague Dic-2009)
- En COP-15 no se tomó ninguna decisión específica en el tema de emisiones de la aviación civil
- **Principio rector: “Responsabilidades de las partes comunes pero diferenciadas”**
- Establecimiento de reducción de emisiones de GEI de las partes dependiendo de si el país pertenece o no al Anexo I y respetando las capacidades respectivas



La participación en las negociaciones internacionales en materia de cambio climático

- **Indispensable mantener el diálogo** entre el gobierno y la industria de la aviación civil **sobre posibles temas en negociación internacional** tales como:
 - “Crecimiento neutral en carbono” con reducción de emisiones más allá del 2% anual de mejora en eficiencia de combustible hasta el 2050
 - Esquemas con enfoque sectorial
 - Considerar al sector de manera integral, no diferenciado por países
 - Un régimen internacional de comercio de derechos de emisión de GEI
 - Acciones de mitigación fuera del sector “emission offsets”
 - Acceso a mercados de carbono
 - Evitar doble conteo en acciones de mitigación de GEI
 - Impulsar el desarrollo, transferencia de tecnología, entre otros

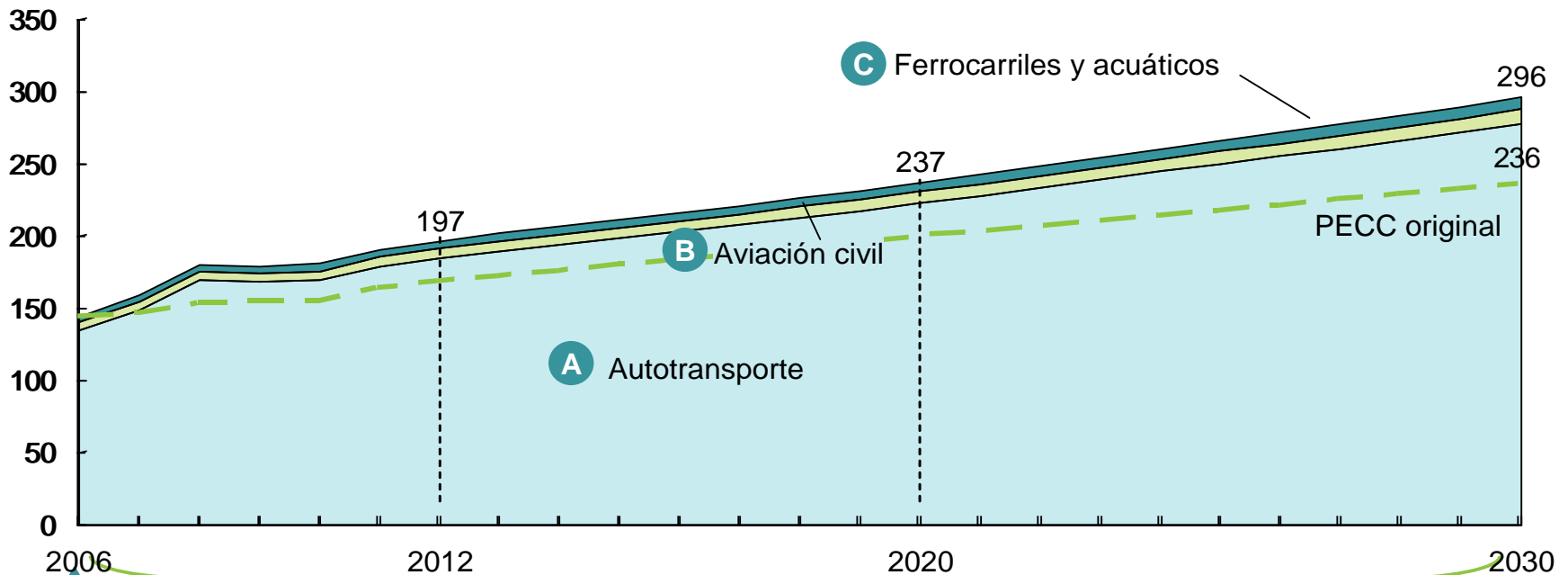


Panorama nacional: Proyección de emisiones GEI del sector transporte

Emisiones de Gases Efecto Invernadero
Mt CO₂e

- Las emisiones de la aviación civil se estimaron en 5.42 MtCO₂e para 2006, 0.8% del total nacional.
- Se estima que en el 2020 y 2030 las emisiones del sector serán del orden de 10.49 y 17.09 MtCO₂e, respectivamente.

Línea base de emisiones revisada



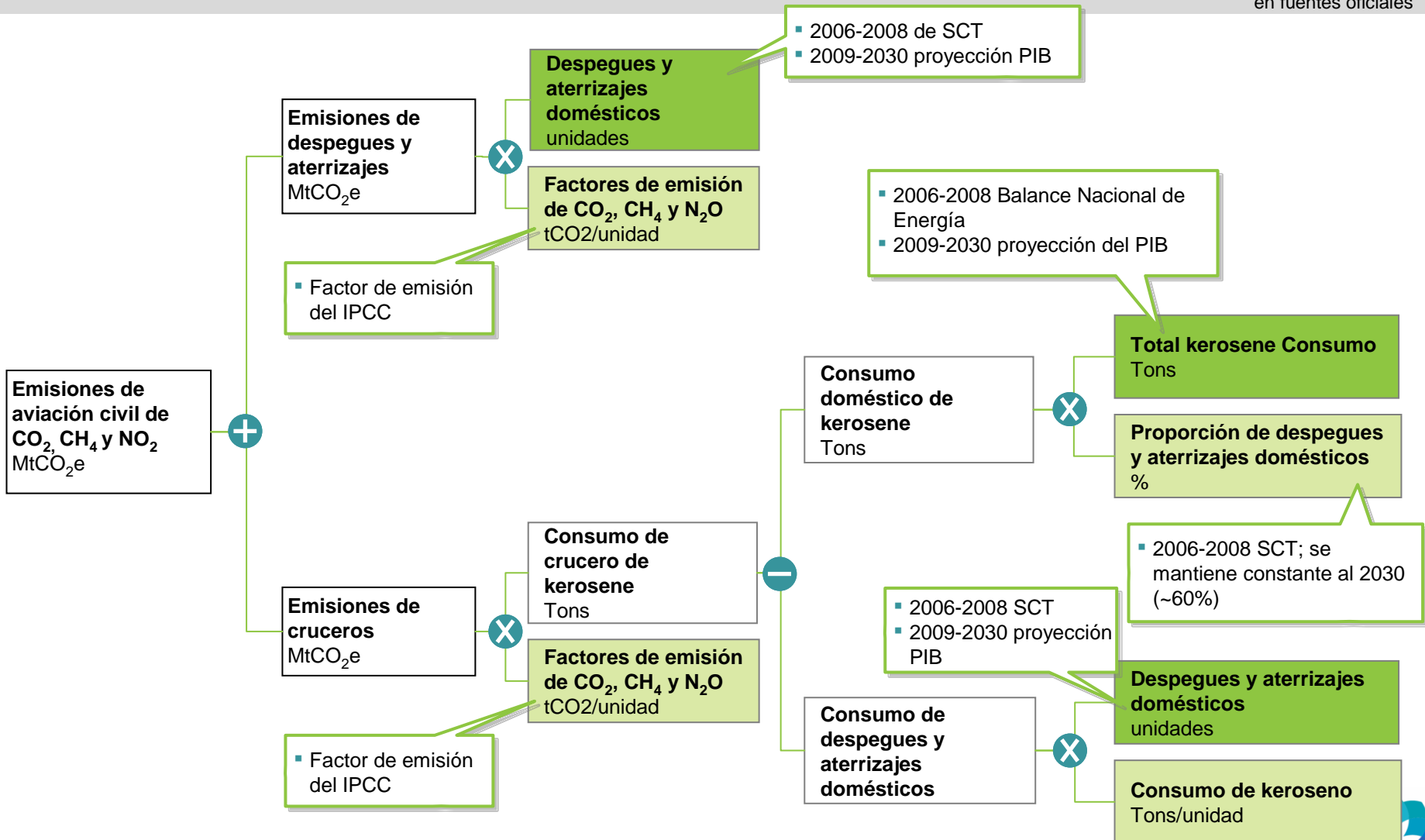
INEGEI
2006⁽¹⁾

Análisis bottom-up basado en la proyección de variables nacionales



Las emisiones de la aviación civil consideran únicamente los consumos de vuelos domésticos.

Constante
 Proyección basada en fuentes oficiales



Diseño de Políticas Públicas para mitigación de GEI en la aviación civil

Mediante:

- **El impulso a I&D**
- Acuerdos Público-Privados para I&D en combustibles alternos
- **Incentivos a inversiones para cambios tecnológicos**
- **Programas voluntarios de reducción de GEI y de certificación.**
- **Campañas de concientización e información al usuario.**
- **Certificación de programas de neutralización de la huella de carbono**
- Infraestructura de acceso a los aeropuertos (conexiones multimodales)



Conclusiones

- El sector cuenta con potenciales importantes de mitigación aun no explorados
- Las políticas públicas nacionales de mitigación son relevantes para la alineación con los objetivos internacionales de mitigación
- La vinculación con el sector privado de la aviación civil es indispensable en el proceso de elaboración de políticas públicas
- Las campañas de información dirigidas al usuario final en la aviación civil son un tema clave entre el sector público y privado
- En el marco del PECC se pueden incluir futuras acciones voluntarias de mitigación del sector

¡Debemos trabajar juntos para enfrentar un reto global!



¡Gracias!

