



COMUNICADO

N.º: 66

Cero emisiones netas de CO₂ en 2050

4 de octubre, 2021 (Boston) — La 77ª Asamblea General Anual de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA, por sus siglas en inglés) ha aprobado una resolución para conseguir cero emisiones netas de CO₂ en 2050, un compromiso de la industria del transporte aéreo en línea con el objetivo del Acuerdo de París de no sobrepasar el aumento de la temperatura de 1,5 °C.

“Las aerolíneas del mundo han tomado una decisión crucial para garantizar un transporte aéreo sostenible. La reconexión del mundo tras el COVID-19 está claramente encauzada hacia el “cero neto”. Eso garantizará la libertad de las generaciones futuras para explorar, aprender, negociar, construir mercados, apreciar culturas y conectarse con personas de todo el mundo de manera sostenible. Con los esfuerzos colectivos de toda la cadena de valor y el respaldo de las políticas gubernamentales, la aviación logrará cero emisiones netas en 2050”, dijo Willie Walsh, director general de IATA.

Lograr “cero emisiones netas” será un gran desafío. La industria de la aviación debe reducir progresivamente sus emisiones al mismo tiempo que se adapta a la creciente demanda de un mundo que ansía volar. Para poder satisfacer las necesidades de los diez mil millones de personas que se espera que vuelen en 2050, se deben reducir al menos 1,8 gigatoneladas de carbono ese mismo año. Además, el compromiso “cero neto” implica que se reducirá un total de 21,2 gigatoneladas de carbono entre hoy y 2050.

El Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA) de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) es el instrumento ideal que ayudará a estabilizar las emisiones internacionales a niveles de 2019, a corto y medio plazo, y que la resolución de hoy reafirma su respaldo.

Esfuerzo colectivo de la industria global

El camino desde la estabilización de las emisiones hasta su reducción exige un esfuerzo colectivo. Todos los socios de la industria, incluidos los gobiernos, deben asumir a nivel individual la responsabilidad de abordar el impacto ambiental de sus políticas, productos y actividades. Y deben trabajar juntos para ofrecer una conectividad sostenible y, en última instancia, acabar con la dependencia de la aviación de los combustibles fósiles.

“Una conectividad global sostenible no se puede lograr solo a costa de las aerolíneas. Todos los socios de la industria de la aviación deben trabajar juntos en un marco común promovido por los gobiernos para lograr los cambios masivos que se necesitan, incluida la transición energética, algo que no difiere de lo que estamos viendo en otras industrias. Los esfuerzos para un transporte por carretera sostenible, por ejemplo, no depende de que los conductores construyan vehículos



eléctricos. Los gobiernos están promoviendo políticas e incentivos financieros para que los proveedores de infraestructuras, los fabricantes y los propietarios de automóviles puedan realizar de forma colectiva los cambios necesarios para un futuro sostenible. Lo mismo debería aplicarse a la aviación”, dijo Walsh.

La estrategia

La estrategia consiste en conseguir reducir la mayor cantidad de CO₂ posible a partir de soluciones del sector, como los combustibles de aviación sostenibles, tecnología aeronáutica de última generación, operaciones e infraestructuras más eficientes y el desarrollo de nuevas fuentes de energía “cero emisiones”, como la energía eléctrica y la de hidrógeno. Cualquier emisión que no pueda eliminarse en origen se eliminará a través de otras alternativas, como la captura y almacenamiento de carbono y esquemas de compensación fiables.

“Tenemos un plan. La escala de la industria en 2050 requerirá la mitigación de 1.8 gigatoneladas de carbono. Un escenario potencial es que el 65% del objetivo se reducirá a través de combustibles de aviación sostenibles. Es de esperar que la nueva tecnología de propulsión, como el hidrógeno, se encargue de otro 13%. Y las mejoras de eficiencia supondrán un 3% más. El resto podría conseguirse mediante captura y almacenamiento de carbono (11%) y compensaciones (8%). La brecha actual y la trayectoria para llegar allí dependerán de las soluciones más rentables en un momento determinado. Cualquiera que sea el camino final hacia el «cero neto», no cabe duda de que la única forma de llegar allí será con la cadena de valor y el respaldo de los gobiernos”, dijo Walsh.

La resolución exige que todas las partes interesadas de la industria se comprometan a abordar el impacto ambiental de sus políticas, productos y actividades con acciones concretas y plazos claros, entre los que destacan:

- empresas productoras de combustible que aporten al mercado combustibles de aviación sostenibles (SAF, por sus siglas en inglés) a gran escala y con costes competitivos;
- gobiernos y proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP, por sus siglas en inglés) que eliminen las ineficiencias en la infraestructura del espacio aéreo y en la gestión del tráfico aéreo;
- fabricantes de aviones y motores que produzcan tecnologías de propulsión y de fuselaje radicalmente más eficientes;
- operadores de aeropuertos que proporcionen la infraestructura necesaria para suministrar SAF, a precio de coste y de manera rentable.

El papel de los gobiernos

La transición energética necesaria para lograr el cero neto debe estar respaldada por un marco político integral centrado en la creación de soluciones rentables, especialmente en el área de SAF. Existe tecnología, pero se necesita incentivar la producción para aumentar la oferta y reducir los costes.

La resolución insta a los gobiernos a través de la OACI a que acuerden un objetivo a largo plazo equivalente al compromiso de cero neto de la industria para 2050. En consonancia con la estrategia



a largo plazo para gestionar el impacto del cambio climático de la aviación, la resolución también pide a los gobiernos su respaldo al CORSIA y la coordinación y armonización de medidas políticas a todos los niveles.

“Los gobiernos deben ser socios activos para lograr cero neto en 2050. Al igual que con todas las demás transiciones energéticas exitosas, las políticas gubernamentales han marcado el rumbo y han abierto un camino hacia el éxito. De lo contrario, los costes y los riesgos de inversión son demasiado altos. La reducción de carbono debe estar en el punto de mira. Limitar los vuelos con impuestos retrógrados y punitivos solo castiga la inversión y limita volar a los ricos. Y hasta ahora, no hemos visto un impuesto medioambiental que financie realmente iniciativas para la reducción de carbono. Los incentivos han demostrado ser el camino a seguir. Resuelven el problema, crean empleo y aumentan la prosperidad”, dijo Walsh.

Hitos

La combinación de medidas necesarias para lograr cero emisiones netas para la aviación en 2050 irá evolucionando en base a la tecnología más rentable disponible en cada momento. La siguiente hipótesis de base se plantea sobre el enfoque actual:

- **2025:** con el apoyo apropiado de políticas gubernamentales, se espera que la producción de SAF alcance los 7.900 millones de litros (2% del consumo total de combustible).
- **2030:** La producción de SAF es de 23.000 millones de litros (5,2% del consumo total de combustible). Los ANSP han implementado en su totalidad las Mejoras por Bloques del Sistema de Aviación, de la OACI, y programas regionales, como el Cielo Único Europeo.
- **2035:** La producción de SAF es de 91.000 millones de litros (17% del consumo total de combustible). Se destinan aviones eléctricos y/o de hidrógeno para el mercado regional (de 50 a 100 plazas en vuelos de 30 a 90 minutos).
- **2040:** La producción de SAF es de 229.000 millones de litros (39% del requerimiento total de combustible). Se destinan aviones de hidrógeno para el mercado de corta distancia (100 a 150 asientos, vuelos de 45 a 120 minutos).
- **2045:** La producción de SAF es de 346.000 millones de litros (54% del requerimiento total de combustible).
- **2050:** La producción de SAF alcanza los 449.000 millones de litros (65% del requerimiento total de combustible).

SAF impulsará la mayor parte de la mitigación de emisiones globales de la aviación en 2050. El gran desafío anunciado recientemente en los Estados Unidos de aumentar el suministro de SAF a 11.000 millones de litros (3.000 millones de galones) en 2030 es un gran ejemplo de los tipos de políticas que impulsarán la sostenibilidad de la aviación. Del mismo modo, saludamos los anuncios de varios de los grandes proveedores de energía sobre su intención de producir miles de millones de litros adicionales de SAF en el corto plazo. Pero no podemos permitir anunciar ninguna iniciativa que no se vaya a monitorizar. Para que tenga sentido, los proveedores de combustible deben ser responsables de entregar SAF a precios competitivos.



“Se hará el seguimiento de todas las iniciativas para reducir las emisiones. Haremos converger los compromisos con los logros en la presentación de informes que muestren nuestro progreso. El compromiso con los viajeros, las ONG ambientales y los gobiernos mediante la presentación de informes transparentes garantizará que cumplamos nuestra trayectoria de vuelo hacia el cero neto”, dijo Walsh.

Ambición

“Habrá quien diga que nuestro desafío es imposible. La aviación ha demostrado a lo largo de su historia que puede realizar aquello que parecía imposible —y antes de lo imaginado—. Desde el primer vuelo comercial hasta el primer reactor comercial pasaron unos 35 años. Y veinte años después nacía el primer jumbo. La sostenibilidad es el desafío de nuestra generación. Y hoy estamos iniciando una transición desafiante. Pero en 30 años también estará al alcance del ingenio humano siempre que los gobiernos y toda la industria trabajen juntos por conseguir esta meta”, dijo Walsh.

[Resolución del compromiso de la industria “cero emisiones en 2050”](#)

- IATA -

Más información:

Corporate Communications

Tel: +41 22 770 2967

Email: corpcomms@iata.org

Notas para los editores:

- IATA (International Air Transport Association) representa alrededor de 290 líneas aéreas que constituyen el 82% del tráfico aéreo global.
- Encuentre toda la información actualizada —comunicados, posiciones políticas y otra información útil— en <https://twitter.com/iata>
- [Dosier de prensa sobre COVID-19.](#)
- [Noticias y dossier de prensa sobre Travel Pass.](#)