

eco



en español

Desde 1972 en la Conferencia de Estocolmo para el Medio Ambiente, ECO ha sido publicado por agrupaciones no gubernamentales de ambiente, en las principales conferencias internacionales. ECO se edita de forma cooperativa por la Red de Acción Climática (CAN) en reuniones de la CMNUCC, ahora en la COP23 en Bonn

Correo electrónico de ECO: administration@climatenetwork.org – Sitio web de ECO: <http://climatenetwork.org/eco-newsletters> –

Editorial/Producción: Andrés Fuentes. Traducido al español por un equipo de CAN-LatinoAmérica (coord.: Mario Caffera) Imprima en papel 100% reciclado

Las Finanzas de Pérdidas y Daños buscando un hogar

En un giro irónico, la financiación de Pérdidas y Daños parece estar sufriendo el desplazamiento. ECO escucha que los delegados de los países desarrollados siguen tratando de desviar el tema de la financiación de Pérdidas y Daños a un sitio mítico en otro lugar, alegando que las discusiones sobre el WIM no eran el lugar adecuado para ello. ECO recuerda a los delegados que el 2 / CP19 es un pasaporte para el WIM al el mundo del financiamiento de Pérdidas y Daños, con claro mandato de que el WIM 'mejore', 'facilite', 'movilice' y 'asegure' las finanzas de Pérdidas y Daños.

¿Será un Grupo de Trabajo, la respuesta al espinoso problema de adónde pertenece la financiación de Pérdidas y Daños? Con mandato correcto: resultados y plazos claros, instrucciones para considerar fuentes de financiación innovadoras que van más allá de los seguros, un presupuesto que sea efectivo y una invitación para que la sociedad civil participe, bien podría serlo. Una cosa es segura: luego de cuatro años de que el WIM no cumplió el mandato de mejorar las finanzas de Pérdidas y Daños, algo tiene que cambiar.

Un valioso paso para aumentar la ambición

A ECO le gusta recordar historias de éxito y está ansioso por replicarlas. Una gran historia de éxito fue el Diálogo Experto Estructurado (SED) bajo la Revisión 2013-2015. La tarea del SED era considerar la nueva ciencia (especialmente del 5^o Informe de Evaluación del IPCC) y enviar en forma condensada la nueva información a la COP.

En octubre, el Panel Intergubernamental sobre Cambio Climático (IPCC) adoptará el Informe Especial sobre 1,5°C (SR1.5). La COP 21 solicitó al IPCC que lo presente a tiempo para el Diálogo de Facilitación en la COP en 2018. El SR1.5 es un instrumento clave para comenzar la implementación de los objetivos de temperatura acordados en París.

ECO sugiere dos posibles enfoques sobre cómo trabajar con el SR1.5 en el Diálogo de Talanoa y la COP: un taller y una Evento Especial.

El Diálogo de Talanoa podría incluir un taller enseguida de la aprobación del Informe Especial del IPCC, de modo que puedan realizarse intercambios en profundidad entre los principales autores del IPCC SR1.5 y los delegados de las Partes y Observadores. Un informe del taller podría ser considerado en el SBSTA49 (en la COP24).

Para reducir los costos y aumentar la participación, el taller y la intersesional adicional o reunión previa a la COP24 podrían tener lugar de forma consecutiva.

Esto significaría a las Partes que pudieran preparar sus posiciones basadas en la nueva información científica del último borrador de SR1.5, y usar la semana posterior a la adopción de SR1.5 para considerar qué ha cambiado.

Además, SBSTA podría organizar un evento especial sobre el SR1.5 del IPCC directamente antes del inicio de COP 24 lo que debería "digerir" la nueva inteligencia entrante. SBSTA debería invitar a los autores de SR1.5 a presentar noticias científicas en este evento. Una de las tareas de este evento especial podría ser repetir los resultados cruciales de la SR1.5 del IPCC en un lenguaje en línea con el del Diálogo de Talanoa en la COP 24. Luego se invitaría al Presidente de este evento especial a enviar un resumen al Diálogo de Talanoa.

ECO también acoge con satisfacción la intención del IPCC de difundir el mensaje directamente en las regiones mediante la celebración de seminarios web y reuniones regionales.

ESTA NOCHE 🍷 **CAN PARTY** 🍷 ¡¡LA FIESTA DE CAN!!

CUÁNDO: Sábado, 11 de noviembre de 2017 de 9:00 p.m. a 5:00 a.m.

DÓNDE: La Redoute, Kurfürstenallee 1, 53177 Bonn - Bad Godesberg.

PROGRAMA: Concierto a las 10:00 pm por *Makeda* y *Steal a Taxi*, luego DANCE PARTY con un DJ.

Asegúrese de traer su insignia, ya que se requiere para ingresar a la fiesta.

Si tiene acreditación solo para la 2^{da} semana, muestre amablemente su carta de acreditación al llegar al control.

Por favor, no olvide traer suficiente efectivo para bebidas y aperitivos.

RECORDATORIO: Esta fiesta no permite menores (menores de 18 años); la seguridad puede solicitar su identificación para verificar su edad.

CAN PARTY tiene política de tolerancia cero contra toda forma de acoso

La reforma al EU ETS y lo que significa para los mercados de carbono

En la mañana del jueves, las instituciones de la UE llegaron a un acuerdo final acerca de la reforma del comercio de emisiones del bloque para el periodo 2021-2030. Abarcando alrededor del 40% de las emisiones de gases de efecto invernadero de la UE provenientes de los sectores de energía, industria y aviación, el Sistema Europeo de Comercio de Emisiones (EU ETS por sus siglas en inglés) es actualmente el mayor mercado de permisos de emisión en el mundo. Sin embargo, al tener un exceso de oferta de permisos de emisión notorio que ha mantenido el precio del carbono en aproximadamente 5-7 EUR/tCO_{2e} en los últimos cinco años, el ETS ha sido el hijo problemático de la región. ECO continúa decepcionado por el nuevo acuerdo

Una reforma real del sistema hubiera disminuido la superabundancia de permisos de emisión, y al mismo tiempo hubiera mandado una señal fuerte de descarbonización al sector energía y a la industria. Además, se hubiera asegurado de que las ganancias de las subastas se invirtieran en energía limpia y sustentable. El éxito de la reforma debe juzgarse en base al cumplimiento de todos estos aspectos.

Ahora está claro que la reforma no logrará alinear el esquema con las metas climáticas del Acuerdo de París ni con la descarbonización de mediados de siglo. Sin embargo, la UE si logró hacer algunas pequeñas mejoras en relación con el exceso de oferta de los permisos: Por primera vez, algunos permisos de emisión sin usar no se harán disponibles en el mercado y podrían ser cancelados, potencialmente llevando a una reducción de 2-3 mil millones de permisos a largo plazo.

La UE aún no tendrá un precio de carbono en línea con París. Hasta las proyecciones optimistas muestran únicamente 25-30 EUR/tCO_{2e} en 2030, pero dependiendo de las reducciones progresivas de carbón, podría ser menor a 6 EUR/tCO_{2e} (menor que ahora).

Respecto a la descarbonización de la industria Europea, la reforma no pudo corregir las fallas actuales. Las industrias de uso intensivo de energía tales como las de acero, cemento y aluminio seguirán recibiendo sus

Una declaración sobre Daños Climáticos

ECO, con nuestra capacidad habitual de mantenerse al día con lo último y lo mejor, oyó hablar de una nueva e interesante intervención en el espacio de Pérdidas y Daños. Más de 50 grupos de la sociedad civil, y personas notables, acaban de publicar una Declaración de Daños Climáticos, pidiendo a los países que acuerden un plan de trabajo de 2 años para desarrollar fuentes de ingresos adecuadas y predecibles financiar pérdidas y daños, incluido un Impuesto por Daños Climáticos. ¿Qué sería un Impuesto por Daños Climáticos, le oímos preguntar? Sería una tarifa de extracción de combustible fósil equitativa, recaudada globalmente, pero con los países desarrollados pagando la mayor parte por Pérdidas y Daños. Los países en la primera línea de los impactos climáticos usarían el impuesto en el país para fines climáticos. Quién pagaría y quién recibiría los fondos se basaría en una escala móvil.

¿Por qué necesitamos nuevas fuentes para obtener más dinero? Pues en algunos eventos paralelos interesantes de ayer, ECO vio un gráfico que representa: desarrollo actual/finanzas humanitarias/climáticas frente a las necesidades futuras. Y resulta que ni retocar los límites, ni un continuo énfasis excesivo en los seguros generarán la escala de financiación que necesitamos. En su lugar, pensemos a lo grande con fuentes innovadoras de financiación, como un Impuesto por Daños Climáticos.

El actual énfasis excesivo en los seguros -y la suposición de que los pobres y los países pagarán las primas del seguro climático- corre el riesgo de cambiar los costos de lidiar con pérdidas y daños de los que contaminan y aquellos que sufren los impactos del cambio climático. Fuentes de financiación bien diseñadas, equitativas e innovadoras pueden cumplir el principio de CBDR-RC y revertir esta tendencia perjudicial e injusta.

En la COP23, se necesita urgentemente este tipo de solución innovadora para mejorar drásticamente las finanzas de Pérdidas & Daños ya que los negociadores de algunos países Partes desarrollados parecen pensar que un mísero presupuesto de la CMNUCC de solo US\$ 700,000 asignado al Comité Ejecutivo del WIM ¡es resultado suficiente en la COP del Pacífico!

permisos de emisiones de forma gratuita hasta el 2030. Las instituciones de la UE obviamente han sido influenciadas por el cabildeo de la industria. La falta de otorgar incentivos claros para la descarbonización no solo baja el deseo de innovar de este sector y pone en ridículo al principio de que el que contamina paga (un principio básico que se encuentra plasmado en los tratados de la UE, Comisionado Arias Cañete!), pero también subsidia a la industria por hasta más de €160 mil millones.

Además, en relación a los fondos que el ETS genera a través de subastas de los permisos de emisiones, la UE no ha podido evitar que subsidien al carbón.

¿Qué significa esto para la CMNUCC? Depende de lo que la UE quiera hacer con su mercado de carbono internacionalmente. ¿Ciertamente no es un modelo a seguir! ¿Querrán vender su aire caliente a otros países? ¿Quizás a la Industria de Aviación Civil Internacional? ¿Cómo se concilia esto con los mercados de la CMNUCC según el Artículo 6? Todas estas son preguntas abiertas, pero la UE debe de arreglar su mercado para poder obtener un precio real del carbono antes de mezclarlo con otros.

La UE tiene tres oportunidades más para arreglar esto. En primer lugar, el exceso de oferta se revisará en el 2022 con la revisión de la Reserva de Estabilidad del Mercado, la manera idónea de asegurar que haya escasez en el mercado y por tanto un precio mayor. En segundo lugar, los gobiernos pueden cancelar unilateralmente algunos de sus derechos de emisión y, si únicamente los países progresistas se unieran en hacerlo, la meta de reducción total de GEI de la UE podría incrementar significativamente de -40% para el 2030, para incrementar la confianza en el Diálogo de Talanoa. En tercer lugar, la Comisión Europea presentará una estrategia 2050 actualizada que concluirá que la meta de -40% 2030 es insuficiente y propondrá una meta mayor. Todas estas oportunidades deben discutirse abiertamente aquí en la COP 23, para asegurar que la UE cumplirá con las metas que establece el Acuerdo de París.



Mientras los países discuten cómo implementar el Acuerdo de París y evitar los peores impactos del cambio climático, el organismo de aviación de la ONU, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) tiene su propia conversación sobre el clima. Los 36 miembros del Consejo de la OACI prefirieron hacerlo en privado para poder establecer sus propias reglas sobre su mercado de carbono y criterios de sostenibilidad del combustible alternativo sin hacer demasiado alboroto.

¿Quién quiere complicar las discusiones, de todos modos? Cuando se trata de compensaciones de carbono y biocombustibles, la industria de la aviación debe decidir que es más fácil simplemente aceptarlos a todos y lidiar con las consecuencias ambientales y sociales más adelante.

ECO está muy impresionado con la velocidad a la que la OACI está verificando las reglas para sus medidas climáticas. Vamos a tener que descubrir cómo adaptarnos cuando las aerolíneas comiencen a comprar compensaciones y biocombustibles de países con compromisos de París. Las Partes están contabilizando todas sus reducciones de emisiones hacia sus objetivos climáticos. Si las aerolíneas reclaman esas mismas reducciones, entonces dos objetivos reclaman la reducción de emisiones. ¿Eso no invalida uno de los objetivos? No hemos llegado a ninguna regla para tratar con eso aquí todavía... tranquilicen a la OACI y nos haga quedar mal!

Es una lástima que no podamos ver lo que está sucediendo en las discusiones climáticas de la OACI en este momento; escuchamos que terminan el mismo día que la COP. Estoy seguro de que hay muchos problemas relacionados con lo que estamos trabajando aquí: discusiones sobre mercados, contabilidad, uso de la tierra y seguridad alimentaria. Este fósil es para los 36 países del Consejo de la OACI que no nos mostrarán sus deberes sobre las compensaciones y los biocombustibles que planean usar. Tal vez les preocupa que puedan obtener una calificación reprobatoria.