

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 conjunta por la Red de Acción Climática (CAN) en las reuniones de la CMNUCC en Cancún, noviembre-diciembre de 2010. Dirección de correo electrónico de ECO: administration@climatenetwork.org – Sitio web de ECO: <http://climatenetwork.org/eco-newsletters> – Editorial/Producción: Joshua Darrach. Traducido al español por un equipo de CAN-LatinoAmérica.



Panamá: ¿Progreso o Parálisis?

Durban se está perfilando como un momento crítico en los veinte años de historia de la gobernanza climática. El mundo tanto puede construir sobre lo ya creado en el Protocolo de Kioto, como aumentar el nivel de ambición tal como lo exige la ciencia, proveyendo suficiente financiación a los países en desarrollo para adaptación, mitigación y REDD. O también puede llegar a relegar al CMNUCC a un rol lateral de poca legitimidad como para encarar significativamente la crisis climática.

Revisemos qué es lo que se necesita para evitar una ruina en Durban.

Mitigación: En los Acuerdos de Cancún, los países desarrollados aceptaron que su nivel de ambición conjunto debería estar en el rango del 25-40%. Y aún cuando este rango no garantiza que la temperatura global permanezca por debajo de 2° C, el actual compromiso de reducción de los países desarrollados va a resultar en reducciones del 12-18%, no llegando a ~2% si se toman en cuenta los agujeros asistentes y propuestos. ECO sugiere cuatro elementos críticos en el paquete de Durban para mitigación en los países desarrollados: clarificar cuáles de las emisiones netas serían sobre la base de los actuales compromisos y asunciones; cerrar los agujeros; llegar hasta el borde superior de los compromisos actuales, y acordar un proceso para incrementar la ambición más allá del 40%, a ser adoptado en la COP18/CMP18.

Panamá puede y debe alcanzar acuerdos para cerrar los agujeros. La reciente Reseña

de las propuestas sobre gestión forestal bajo el UTCUTS ilustra el tamaño del agujero forestal. Ahora, las Partes deben adoptar unos niveles de referencia forestales que sean comparables y que no socaven significativamente las metas de las Partes Anexo I. En términos generales las reglas de UTCUTS deberían animar a las Partes el lograr ambiciosas mitigaciones de emisiones de tierras y bosques. En su informe de transferencia de AAUs, las Partes deben eliminar el riesgo de “aire caliente” que socava la integridad ambiental de las futuras obligaciones de reducción.

Protocolo de Kioto: Tal como fuera reconocido por la Secretaria Ejecutiva Figueres, y por el Presidente entrante Nkoana-Mashabane, el futuro del Protocolo de Kioto se juega en Durban. Dado que algunos países desarrollados preferirían dejar pasar el PK o a lo sumo hacer un segundo período de compromiso condicionado a lo que ocurran dentro del LCA en los próximos cuatro años, es esencial que en Durban se cimiente un segundo período de compromiso. La alternativa – un mundo de revisiones y promesas – no lo va a hacer.

Mandato de la Convención: Dada la urgencia del cataclismo climático que se desarrolla ante nuestros ojos, es necesario de todas las Partes nada que sea menor al mayor nivel de compromiso. Por lo tanto, adicionalmente a la preservación del Protocolo de Kioto, Durban debe acordar para, el 2015 como último plazo,

– Panamá, ¿Progreso o ... continúa pág 2 –

Trazando un nuevo rumbo en las emisiones del transporte

Panamá puede no ser un lugar muy adecuado para relanzar las negociaciones del control de las altas y crecientes emisiones del transporte internacional. El último mes, la discusión de los ministros de finanzas del G20 sobre aumento de las finanzas provenientes del transporte internacional sugiere que hay una gran oportunidad para ello.

La magnífica vista del Canal de Panamá es un recordatorio de la escala de la emisión de la flota de transporte internacional.

Es la responsable del 3% de las emisiones globales (más que las de Alemania, y el doble de las de Australia). Sin una acción urgente, las emisiones pueden triplicar hacia el 2050, lo que probablemente impida toda posibilidad de mantener el calentamiento global por debajo de la meta de +2° C acordada en Cancún, alejándose de los 1,5° necesarios. Abordando las emisiones de este sector es una parte vital de los esfuerzos necesarios para cerrar la brecha de emisiones.

Un paso en la dirección correcta ha sido tomado en Junio cuando los gobiernos, en la Organización Marítima Internacional (OMI), establecieron el diseño de estándares de eficiencia energética para los nuevos buques. Pero pese a lo bienvenido que esto sea, reducirá las emisiones del transporte tan sólo en ~1% de los niveles esperados hacia el 2020.

Es claro que estos débiles estándares de eficiencia no son suficientes. Se necesita un precio para el carbono de navegación para llevar el corte de las emisiones a la escala requerida, precio a aplicar a través de gravar tanto al combustible de navegación (bunkers) como a las emisiones de sus complementos en un nuevo esquema sectorial de comercio de emisiones.

–Trazando un nuevo rumbo...continúa pág 2–

– Panamá, ¿Progreso o ... continúa de pág 1 – que las comunicaciones y acciones de todas las Partes debieran estar inscritas en instrumentos(s) legalmente vinculante(s), los cuales respeten cabalmente los principios de la Convención.

Finanzas: La última sesión sobre Finanzas en Bonn estuvo dominada por discusiones sobre el Comité Permanente. Las negociaciones precisan también enfocar el crítico asunto del origen del dinero. La ampliación de las fuentes de finanzas climáticas desde 2013 hasta 2020 requiere una atención urgente. Además de una expansión de las finanzas provenientes directamente de los tesoros nacionales, las Partes deberían comprometerse a aumentar significativamente el Fondo Verde Climático desde fuentes innovadoras, implementadas de tal manera que no tengan influencia neta sobre los países pobres. Avances en un mecanismo de gravámenes sobre los bunkers (combustibles de transporte) podría ser un notable logro aquí en Panamá, donde pasa tanta cantidad de tránsito marítimo mundial.

Tecnología: CAN insta a las Partes a decidir en Panamá sobre los criterios para albergar el Centro Tecnológico Climático., de manera que pueda estar operacional en 2012 tal cual la visión de los Acuerdos de Cancún.

Adaptación: Las Partes no están alejadas de un buen texto que decida sobre el Comité de Adaptación. Aquí en Panamá, podrían acordar la composición del mismo, con equidad en la representación, que reporte directamente a la COP, y que se vincule con otras instituciones, particularmente con las de finanzas y tecnología.

Fortalecimiento de Capacidades: Las Partes debieran trabajar con las notas del facilitador y su nuevo, altamente coherente material de base para comenzar la redacción de un texto para decidir en Durban. Este debería centrarse en la cuestión vital de cómo diseñar una coordinación efectiva y abarcativa para una Construcción de Capacidades nueva, adicional, y acrecentada, dentro de las nuevas arquitecturas de finanzas, tecnología, adaptación, MRV y mecanismos.

MRV: Las partes debieran construir, sobre la arquitectura de MRV acordada en Cancún sobre avanzar en unas reglas de conteo comunes para las metas de reducción de emisiones, y por un formato de reporte de finanzas mejorado. Las Partes también debieran adoptar guías sobre el contenido, cronograma y estructura de los reportes bianuales, y acordar procedimientos para una Reseña y Evaluación Internacional (IAR) para los países desarrollados, y un Análisis y Consulta Internacional (ICA) para los países en desarrollo.

En estos frentes, las Partes necesitan acordar aquí en Panamá, desde qué texto van a trabajar, y comenzar constructivamente a trabajar en ello. Para todas las Partes, es tiempo de mostrar que se toman el serio el CMNUCC, que son serios sus compromisos para prevenir un cambio climático catastrófico. Pequeños pasitos no llevan a ello.

– Trazando un nuevo...continúa de pág 1 –

Tal como lo muestra el informe preliminar del Banco Mundial y del FMI, un precio de \$25 la tonelada puede aumentar el costo del comercio mundial en alrededor de 0,2 % - es decir, \$2 por cada \$1000 involucrado – lo que sobrepasaría los \$26 mil millones por año en 2020. El informe sugiere que para llevar a cabo un acuerdo global, este fondo puede ser usado en compensar a los países en desarrollo por el impacto económico de mayores costos de transporte, asegurando que no padezcan una incidencia neta en ello, y también como finanzas climáticas.

Aún aunque algunos montos sean usados como compensación, la medida pueda dejar al menos \$10 mil millones por año para ser direccionados al Fondo Verde Climático. Esto puede ser un paso significativo hacia los \$100 mil millones por año prometidos por los países desarrollados, para ser movilizados hacia 2020, los cuales – *contrario sensu* a Financiamiento Rápido prometido hoy – deberían ser auténticamente nuevos y adicionales a las promesas existentes de asistencia al desarrollo.

El informe del Banco Mundial y del FMI muestra el camino hacia un nuevo enfoque para parar las emisiones del transporte, a ser adoptado por las Partes. Trabajando en esta labor en el G20 hacia una decisión en Durban sobre los principios básicos de este enfoque daría a la IMO todas las referencias que necesita para trabajar en el diseño y la implementación de un esquema que ofrezca un doble dividendo al Clima. Ayudando a cerrar las brechas de la emisión, y llenando el Fondo Verde Climático, tal acuerdo puede resultar en la bandera del éxito en Durban.

Filtrado de agujeros en el texto de UTCUTS

ECO acaba de encontrar (bajo el escritorio de un delegado) el borrador de una decisión final sobre UTCUTS para Durban. En el interés de una total transparencia, lo reproducimos aquí.

Decisión -/CMP7

Reconociendo que hemos estado trabajando en este tema por mucho tiempo y que puede haber perdido todo sentido de sentido de proporción.

Recordando que hemos hecho también el tal enredo en esto en los últimos tiempos

Afirmando la necesidad de generar créditos y ocultar los desechos actividades UTCUTS

Reconociendo la necesidad de cambios frecuentes en la jerga, y de las alteraciones de la naturaleza por *force majeure*,

Ocultando las emisiones por gestión

forestal debajo de irreales e infladas proyecciones de los niveles de referencia,

Olvidando al Art. 4, párrafo 2(a) de la Convención, que establece que cada una de estas (AnexoI) adoptarán políticas nacionales, tomando medidas correspondientes para mitigar el CC, limitando sus emisiones antrópicas de GEL, y protegiendo y ampliando sumideros y reservorios,

Dejando pasar la urgente necesidad de reducir las emisiones en todos los sectores,

Socavando el objetivo último de la Convención,

Asombrándose si logran escabullirse con ello

Deciden que las otras Partes no usarán ese chanchullo del conteo transparente como una excusa para amañar sus propios conteos de UTCUTS o de REDD

¡Bienvenidos a Panamá!

ECO agradece al gobierno y el pueblo de Panamá por acoger la negociación final antes de la COP17 de Durban. Por primera vez en más de veinte años, América Central acoge un mitin del CMNUCC. Los delegados deberían saber que la región está severamente amenazada por los impactos del CC: cuatro países de la región están entre los 10 más afectados del mundo, según el Global Risk Climate Index 2011 de Germanwatch. La CEPAL estima que los costos acumulativos inducidos por el CC en América Central al 2100 serán de ~\$73 mil millones. EL Cambio Climático es claramente un problema relevante en toda América Latina, los negociadores deberían hacer el máximo para hacer del mitin de Panamá un éxito.