

# 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 COP20 /CMP10 en Lima  
 Dirección de correo electrónico de ECO: [administration@climatenetwork.org](mailto:administration@climatenetwork.org) – Sitio web de ECO: <http://climatenetwork.org/eco-newsletters> –  
 Editorial/Producción: Fred Heutte. Traducido al español por un equipo de CAN-LatinoAmérica (coord.: Mario Caffera) **Imprima en papel 100% reciclado**

## Evaluado para el Éxito

Entrando al juego final en Lima, ECO subraya que los INDCs y los asociados requisitos de información previa son el núcleo de la decisión de la COP20. La expectativa mínima de un resultado en Lima (con base en el núcleo del mandato de Varsovia) es un sólido requerimiento de información proporcionada al comunicar los INDCs. Esto ha de ir de la mano con la decisión sobre el alcance y la evaluación. Veamos las tres partes de las INDCs.

El alcance de los INDCs tiene grave riesgo de ser desequilibrado. Si bien Mitigación y Finanzas son sus elementos esenciales, también las Partes que deseen incluir información prospectiva acerca de sus actividades de Adaptación deben ser alentadas a hacerlo. Y debe considerarse intercambio justo entre Partes a la suma de las medidas nacionales y la prestación de apoyo.

Las evaluaciones de los INDCs deben ser estructuradas para que las Partes no sientan que se les está pidiendo más de su justa parte, o que otros no lo están haciendo. Por lo tanto, es esencial que la evaluación sea de la equidad individual de cada INDC, junto con la evaluación del esfuerzo agregado. Además, la evaluación será justa sólo si se basa en el principio de idoneidad, RCPD+RC y el acceso equitativo al desarrollo sostenible.

Que se progresa en Evaluación antes de París depende de la disponibilidad oportuna de la información necesaria, lo que significa muchos meses antes de COP21. Entonces los requerimientos de información previa al menos deben incluir detalles sobre el tipo de objetivos de mitigación, su año base, y así... Además, la información debe ser incluida en el apoyo financiero cuantificado para Mitigación, Adaptación, Desarrollo de Capacidades, escala de apoyo, marco de tiempo de asistencia y otros. Las Partes también deberán proporcionar información que apoye las afirmaciones de que sus INDCs son, de hecho, una contribución equitativa hacia el esfuerzo global. Ahora, Partes, necesitamos su información.

## Pérdidas y Daños no es cuestión secundaria

Tal vez no sea muy conocido, pero ECO tiene un puesto ministerial honorario. Y por lo tanto fue agradable recibir una carta de 85 organizaciones de la sociedad civil de todo el mundo pidiendo que pérdidas y daños sea reconocido en los textos resultantes de Lima y en el acuerdo de París de 2015.

Los Ministros verdaderos, por supuesto, también recibieron la carta (y si no, le sugerimos revisar su carpeta de correo basura y la configuración de spam, o quizá su personal pudo haberla puesto en el archivo de lectura justo detrás del programa diario). Como sostiene el reciente AR5 del IPCC, existen "límites para la adaptación" en todos los niveles de aumento de la temperatura media mundial, incluyendo 1.5 y 2 °C. Con el mundo aún en camino a un aumento de 3 °C y más, los impactos que vayan más allá de esos límites serán catastróficamente peores.

La cuestión de la pérdidas y daños es una preocupación prioritaria para los países vulnerables y para los Ministros sagaces (como su servidor, Ministro ECO).

Los países vulnerables no sólo no han hecho lo más mínimo para contribuir a la crisis del cambio climático, sino que también son los que sufren las mayores pérdidas y los daños más severos.

Se necesita urgentemente, un mecanismo eficaz para proporcionar apoyo financiero y técnico a los países en desarrollo vulnerables y a las comunidades para hacer frente pérdidas y daños.

Esta necesidad sólo aumentará a medida que los efectos del cambio climático se intensifiquen en los próximos años y décadas por venir.

Mientras que el Mecanismo Internacional de Varsovia para la Pérdidas y Daños fue un buen primer paso, y estamos felices de que parece que hay un acuerdo en el programa de trabajo y el comité ejecutivo, aún queremos ver el texto de decisión de 2015 de Lima bajo el ADP enfatizando pérdidas y daños como una cuestión independiente.

## 2 puntos Clave

Ya en el este último día de la Conferencia, hay dos puntos clave a tener en cuenta:

1. La Adaptación debe ocupar un lugar central en el texto de la decisión COP20 para el acuerdo de 2015. También debe incluirse en los INDCs, aunque de una manera jurídicamente distinta de las obligaciones de mitigación, y con carácter voluntario. Es importante reconocer los esfuerzos de adaptación de los países en desarrollo y evaluar los avances en términos de capacidad, así como cualquier déficit de financiación. Después de Lima, debe realizarse el detalle de los objetivos mundiales de adaptación, las necesidades de Principios y los períodos a determinar para el acuerdo de 2015, vinculándolos con las finanzas públicas y el nivel promedio de aumento de temperatura global esperado.

2. Pérdidas y Daños debe ser distinto de Adaptación y ser adoptado como uno de los elementos clave del acuerdo de 2015. Pérdidas y Daños deben ser vistos como en un continuo con Mitigación y Adaptación, reconociendo que una inadecuada mitigación y una adaptación insuficiente llevan a más pérdidas y daños. El AR5 del IPCC afirma claramente que se está llegando a "límites a la adaptación". Por lo tanto, la pérdida y los daños deben ser reconocidos como un elemento separado de la adaptación en el nuevo acuerdo.

### ECO en línea

Recuerde que puede leer su ECO en línea desde su iPad, iPhone o android

<http://bit.ly/GetECO>



## El Rey Carbón del G7

ECO gusta verse a sí mismo como un grupo ecologista con una hoja de cálculo. Alguien con estilo práctico que identifica cuál es el obstáculo más grande que se interpone entre nosotros y un mundo con 2, o mejor, con 1,5 grados, y lo aborda de frente. Hicimos los cálculos y probamos el modelo, y esto es lo que debería estar en el primer puesto de la lista de acción pre-2020, que debería ser parte central de su contribución determinada a nivel nacional (INDC)

Fue el mismo presidente Calderón quien hoy recordó a los ministros que necesitamos dejar de quemar carbono urgentemente. Esa es la recomendación que salta a la vista en su Nuevo Informe de Economía Climática, el considerable volumen encontrado en las mesas de los ministros de economía de todo el mundo. Y su conclusión: los países ricos deben dejar de construir nuevas centrales eléctricas de carbono y acelerar la retirada de las antiguas; mientras que los países de riqueza media deben poner un alto al carbono nuevo en 2025. Y, por supuesto, la retirada progresiva del carbono necesita ir de la mano con una transición justa y organizada para los trabajadores hacia un futuro 100% renovable.

Para poner en marcha la conversación, el evaluador de ECO clasifica a los países del G7 (Canadá, Francia, Alemania, Italia, Japón, RU y EEUU) según cómo se están comportando en cuanto a la retirada del carbono. Observamos ocho indicadores diferentes, incluyendo cuánto carbono quema cada país en total, su dependencia del carbono, si la capacidad de las centrales de carbono se está aumentando o disminuyendo, cuánto dinero proveniente de impuestos se gasta en carbono en el propio país y en el extranjero, y qué tan rigurosa es la regulación específica del carbono de un país.

Nótese que no miramos la producción: nos focalizamos en dónde se quema el carbono. Volveremos a la minería en otro momento. Como

somos grandes fans de la transparencia, hemos usado un rango de fuentes de datos públicos que estaremos felices de proporcionar, y que pondremos a disposición en formato electrónico en breve.

¿Y quién es el rey del carbono del G7? Japón, quien ha actuado peor en cuatro de estas categorías. Es seguido de cerca por Alemania, el subcampeón del carbono. Esto no sorprenderá a los lectores regulares de ECO, quienes saben que el exceso de capacidad de carbono de Alemania está impidiendo al país alcanzar sus objetivos climáticos. Sin embargo, al contrario que Japón, Alemania está empezando a moverse en la dirección correcta. Se acaba de presentar un nuevo plan que pondrá un tope al consumo de carbono, equivalente a 8 centrales eléctricas de carbono, lo cual ahorrará 22 MtCO<sub>2e</sub>. ¡Japón, por su parte, planea aumentar la capacidad de carbono en el futuro próximo!

Damos unos premios de consolación a RU por prepararse para gastar una generosa cantidad de dinero proveniente de impuestos en mantener abiertas centrales de carbono en problemas. Parece que entienden el plan de retirada progresiva justo al revés. Y a Japón (de nuevo), cuyo banco para la cooperación internacional es el más grande financiero de las centrales eléctricas de carbono. En contraste con esto, las políticas de EEUU de no financiar el carbono más allá de sus fronteras son un ejemplo a seguir. También son un ejemplo las normas de comportamiento en materia de emisiones para centrales nuevas y existentes de Canadá (tomen nota los países con precios bajos de carbono: hay otra manera de hacer las cosas)! Canadá raramente recibe elogios cuando se trata del clima y de la energía, así que esto será una sorpresa para su gobierno. ¿Ven qué bien se siente? (Ejem, bueno, acerca de esas arenas de alquitrán...)

Por último, aunque no es miembro del G7, Dinamarca merece una última mención, pues está debatiendo un plan de retiro progresivo de carbono

para 2025; aguarda un futuro verde y limpio, con empleos saludables y sustentables. G7: es su turno.

*Pueden encontrar el resumen del evaluador del carbono en la página web de ECO.*

### Una transición justa: para cambiar todo, necesitamos a todos

Los representantes de los trabajadores del mundo expresaron su indignación ayer ante el hecho de que el borrador de estas negociaciones excluya actualmente cualquier referencia a la necesidad de una transición justa y un trabajo digno. Las COPs de Cancún y Durban incluyeron ese lenguaje en las decisiones.

Los sindicatos, apoyados por la sociedad civil en general, explican que, además de requerir ambiciosas reducciones de las emisiones y una financiación sustentable, es crucial que el acuerdo de París también asegure que la transición a una economía de energía limpia satisfará las necesidades de las familias trabajadoras de empleos dignos y de calidad, y protegerá el sustento de los trabajadores en los sectores de alta producción de carbono. ECO se une al llamado de restablecer la referencia a la transición justa y el trabajo digno en el texto.

Como dijeron 400.000 manifestantes en las calles de New York, para cambiar todo necesitamos a todos.



El mal estatus de Australia como destrozador-clima suscitó aún más atención con el otorgamiento de su cuarto fósil del día en la COP20 de

Lima. A los australianos les gusta ganar, pero los australianos más sensatos estarán sacudiendo la cabeza ante esto. Y, ¿qué hicieron esta vez? El ministro de comercio australiano, que está aquí para 'apadrinar' al ministro de asuntos exteriores, dijo a los líderes de las grandes empresas que su gobierno podría no firmar un nuevo acuerdo global si los grandes competidores comerciales no lo hacen también; dijo que a Australia no "la van a retar"

## Sector Transporte Limpio: un potencial sin explotar

En 2010, el transporte fue responsable del 23% de las emisiones de CO<sub>2</sub> relacionadas con la energía, con cerca de 2/3 del aumento procedente del transporte por carretera. Sin acción concertada, esto se duplicará en los próximos decenios. A fin de permanecer en el escenario recomendado por el IPCC de 2 °C, es esencial que la política climática y la acción incluyan activamente al transporte.

Las estrategias "Avoid-Shift-Improve"(ASI) tienen fuerte potencial en el sector del transporte, a través de soluciones de movilidad basadas en los sistemas de transporte sustentable. ASI funciona al evitar o reducir la necesidad de viajar, el cambio hacia formas más ambientalmente amigables de viajar, y mejora la eficiencia energética de vehículos y del transporte. Todos los componentes de este enfoque se han implementado en diferentes niveles, tanto en los países desarrollados y en desarrollo. Las acciones de este enfoque también tienen la gran ventaja de mejorar la calidad del aire, menos muertes en carretera y congestión.

Ejemplo, el sistema de autobuses de transporte rápido(BRT) en Lima, El Metropolitano, proyecto clásico ASI, que amplió la capacidad y redujo tiempos y emisiones en las atestadas calles de esta ciudad

Sin embargo, cómo se está discutiendo el transporte en la COP20 señala que las Partes, o no son conscientes de la contribución del transporte a las emisiones de gases de efecto invernadero, o no reconocen el potencial que el transporte puede hacer para respetar el límite de 2°C. La necesidad de mejorar el transporte masivo no es comúnmente mencionada al hablar e financiamiento para el clima, ni tiene de mucha consideración en las instituciones relacionadas con la tecnología como el CRTCC.

Es imperativo impulsar rápidamente su situación en las negociaciones. La mejor estrategia sería enfocarlo como un elemento de la CMNUCC y a su vez una acción más amplia fuera de este proceso. Dentro de la CMNUCC, el énfasis debe estar en los INDCs así como en la ambición pre-2020. La creciente evidencia sobre el potencial de mitigación

en el sector transporte debe traducirse en acciones, tanto por países desarrollados, como por países en desarrollo. Los países en desarrollo son especialmente importantes en este sentido, y estarán en mejores condiciones para tomar medidas si el financiamiento y la tecnología pueden ser aprovechados de manera efectiva.

La comunidad de transporte sustentable invirtió fuertemente en la Cumbre del Clima 2014 organizada por el Secretario General Ban Ki-Moon. Esto dio lugar a 5 compromisos a gran escala en el transporte terrestre para actuar en el transporte público, los ferrocarriles, la movilidad eléctrica, la eficiencia del combustible y fletes verdes. Estos compromisos proporcionan una ilustración adicional del potencial de mitigación y la buena disposición del sector del transporte de actuar.

En la preparación hacia París es importante aumentar la visibilidad del transporte sustentable como una acción de mitigación.