

Compensación obligatoria de las emisiones de vuelos en el caso de contratos de servicios

Orientación para contratistas de la GIZ

Contexto

Como empresa proveedora de servicios para el desarrollo sostenible, la GIZ concede especial prioridad a la protección del clima. Por lo tanto, limitar el calentamiento global es de suma importancia no solo en la prestación de servicios, sino también en nuestra propia actividad empresarial. La GIZ ha definido medidas ambiciosas en su [Programa de sostenibilidad 2021-2025](#) y, en el marco de la [iniciativa Science-Based Targets \(SBTi\)](#) (iniciativa de objetivos basados en la ciencia), se ha fijado objetivos de reducción de las emisiones de GEI que son compatibles con el objetivo de París de 1,5 °C acordado internacionalmente.

En este contexto, la GIZ tiene en cuenta no solo sus propias emisiones de GEI, sino también las emisiones de su “cadena de valor”, ya que muchas de las prestaciones no son realizadas directamente por la GIZ, sino por sus proveedores de servicios. También en estos casos, se aspira a una protección del clima ambiciosa.

Objetivos empresariales ambiciosos

Por lo tanto, la GIZ alienta a todas las empresas proveedoras de servicios a fijarse también objetivos ambiciosos de reducción de las emisiones de GEI, idealmente en consonancia con la SBTi.

Principio básico

Además, todos los proveedores de servicios deberían seguir el principio básico de “evitar, reducir, compensar” a la hora de ejecutar los contratos de la GIZ. Solo deberían compensarse las emisiones de GEI que no puedan evitarse o reducirse hoy por hoy.

Evitar y reducir las emisiones de GEI

El mayor volumen de emisiones de gases de efecto invernadero procede, por regla general, del transporte, especialmente el aéreo. Algunos ejemplos de medidas que pueden evitar o reducir considerablemente las emisiones son:

- Sustituir los viajes por formatos digitales (talleres, conferencias, etc.).
- Agrupar las citas en un mismo país o una misma región.
- Elegir la clase de reserva con menos emisiones. Las emisiones de CO₂ de un vuelo en clase ejecutiva o *business* normalmente duplican las de un vuelo en clase turista o económica.
- Utilizar de forma preferente el ferrocarril para trayectos cortos.
- Optar por aerolíneas con mejor eficiencia en materia de CO₂ (en función de los tipos de avión utilizados, la ocupación media, los asientos (proporción entre asientos de clase ejecutiva y turista)). Los valores comparativos pueden generarse utilizando las siguientes calculadoras: www.atmosfair.de, www.uba.co2-rechner.de, www.myclimate.org y www.flyingless.de.
- Optar por las rutas aéreas que sean más eficientes en términos de CO₂ (con o sin escalas, y en función del lugar donde se realicen). Los valores comparativos pueden generarse utilizando las siguientes calculadoras: www.atmosfair.de, www.uba.co2-rechner.de, www.myclimate.org y www.flyingless.de.
- Utilizar medios de transporte más eficientes en términos de CO₂ (autobús o ferrocarril en lugar de avión, transporte público en lugar de vehículos privados, etc.).

Naturalmente, los potenciales de ahorro que deberían aprovecharse no se limitan al ámbito del transporte aéreo. Por ejemplo, también existen en el de los inmuebles: medidas de eficiencia energética, uso de energías renovables, equipos de aire acondicionado respetuosos con el clima y electromovilidad.

Compensación de las emisiones de GEI de los vuelos

Las emisiones de GEI que generan los viajes en avión en el marco de los contratos de servicios de la GIZ deben compensarse si no es posible evitarlas o reducirlas.

La práctica de compensar las emisiones de GEI ha sido objeto de críticas de forma recurrente. Por lo tanto, deberían aplicarse altos estándares de calidad —que describiremos a continuación— tanto en el cálculo de las emisiones de GEI como en la selección de los proveedores.

Cálculo de las emisiones de GEI:

Existen diferentes métodos para calcular las emisiones de GEI de los vuelos. En consonancia con el Instituto Federal de Medio Ambiente de Alemania, debería utilizarse el estándar VDR (Verband Deutsches Reisemanagement o Asociación alemana de gestión de viajes), que se emplea, por ejemplo, en la [calculadora de emisiones de Atmosfair](#). Este estándar no solo tiene en cuenta la combustión de queroseno, sino también otros efectos climáticos causados por la aviación.

Estándares de los proveedores de compensación:

El mercado de los derechos de emisión comprende un gran número de proveedores con diferentes aspiraciones en términos de eficacia climática. A fin de ofrecer una buena visión de conjunto de los derechos de emisión de alta calidad, la [Stiftung Allianz für Entwicklung und Klima \(Alianza para el desarrollo y el clima\)](#) ha publicado una [lista de estándares](#). Por razones de credibilidad, se recomienda encarecidamente utilizar estos estándares para las compensaciones en el marco de los contratos de servicios de la GIZ. La GIZ desaconseja expresamente la adquisición de derechos de compensación asociados a proyectos de prevención de la deforestación cuando no sea posible descartar riesgos como la falta de perdurabilidad de la retención de CO₂, la imprecisión o sobreestimación de los escenarios de deforestación, el desplazamiento de la tala a otras zonas, así como los efectos sociales negativos.

Hochwertige Emissionszertifikate für Klimaschutz und nachhaltige Entwicklung (Stand: August 2022)	
Gold Standard for the Global Goals bzw. Gold Standard (GS4GG bzw. GS VER)	
Verified Carbon Standard + Climate, Community & Biodiversity Standards (VCS + CCBS)	 + 
Verified Carbon Standard + Sustainable Development Verified Impact Standard (VCS + SD VISta)	 + 
Verified Carbon Standard + Social Carbon Standard (VCS + SCS)	 + 
Fairtrade Climate Standard (GS VER + Fairtrade)	
Plan Vivo (PVC)	
Clean Development Mechanism + Gold Standard (CDM CER + GS)	 + 

Tras la adopción en 2021 del nuevo “libro de reglas” del Acuerdo de París sobre el cambio climático, el mercado de las compensaciones sigue desarrollándose. En el futuro, será importante que los derechos de emisión incluyan lo que se conoce como “ajuste correspondiente” (*corresponding adjustment*) para evitar contabilizaciones por duplicado. Las recomendaciones de la GIZ se actualizan periódicamente.

Costos máximos de compensación:

Los montos globales para la compensación del CO₂ de los viajes aéreos figuran en los términos de referencia. El monto sirve de orientación para el cálculo de costos y, por ende, también constituye un tope de precios. La liquidación se efectúa contra presentación de justificante con la factura parcial o final. Solo se podrá liquidar el monto de la factura.

En función del vuelo, se aplican los siguientes montos globales como base de cálculo:

Vuelos de ida entre Europa y otras regiones del mundo

Categoría	Vuelos de Europa a otras regiones del mundo	Costos de compensación máximos TURISTA	Costos de compensación máximos EJECUTIVA
1.1	Europa, Mediterráneo, Asia Central, Asia Meridional	50 €	90 €
1.2	África (Subsahariana), América del Norte, América Central	70 €	130 €
1.3	América del Sur, Asia Oriental / Sudoriental continental	80 €	160 €
1.4	Pacífico (incl. Australia y Nueva Zelanda)	160 €	300 €

Fuente: Cálculos de la GIZ con el apoyo de la empresa Project Climate. Se utilizan como base las emisiones máximas de los vuelos entre destinos a un precio máximo de 25 EUR/tCO₂e. Fecha de actualización: 3.2023.

Vuelos de ida dentro de determinadas regiones del mundo o dentro de un país

Categoría	Vuelos dentro de determinadas regiones del mundo	Costos de compensación máximos TURISTA	Costos de compensación máximos EJECUTIVA
2.1	Europa, Mediterráneo, Asia Central, América del Norte / América Central, América del Sur, Asia continental	50 €	90 €
2.2	África (Subsahariana)	60 €	100 €
2.3	Pacífico (incl. Australia y Nueva Zelanda)	160 €	300 €

Fuente: Cálculos de la GIZ con el apoyo de la empresa Project Climate. Se utilizan como base las emisiones máximas de los vuelos entre destinos a un precio máximo de 25 EUR/tCO₂e. Fecha de actualización: 3.2023.

Para todos los vuelos entre regiones del mundo o dentro de determinadas regiones del mundo que no figuren en estas tablas, se recomienda utilizar, respectivamente, el monto máximo de 160 EUR para la clase turista o el de 300 EUR para la clase ejecutiva que se indican en las categorías 1.4 y 2.3.

Ejemplos:

Misión de peritaje en Kenya

En el contexto de una misión de peritaje, un contratista tiene que viajar de Europa a Kenya (vuelo de ida y vuelta). Son los únicos vuelos necesarios para la misión. En este caso, en los términos de referencia se establece un presupuesto de compensación para una reserva en clase turista en la categoría 1.2 de un máximo de 140 EUR (2 x 70 EUR). Los costos reales se liquidan después del viaje contra presentación de justificante.

Misión de consultoría en el Brasil

En el marco de una misión de consultoría, se realizan un total de 10 vuelos (5 de ida y 5 de vuelta) entre Europa y el Brasil. Para los vuelos internacionales, se establece un monto global para una reserva en clase turista en la categoría 1.3 de 800 EUR en total (10 x 80 EUR). Además, está previsto realizar 8 vuelos (4 vuelos de ida y 4 de vuelta) dentro del Brasil y a países vecinos. Para ello, en los términos de referencia, en la categoría 2.1, se establece un presupuesto de compensación de 320 EUR (8 x 40 EUR). Los costos reales se liquidan después del viaje contra presentación de justificante.

Principio de eficiencia económica

De conformidad con los estándares recomendados encarecidamente más arriba, los derechos de compensación deberían adquirirse atendiendo al principio de eficiencia económica. La experiencia demuestra que los precios de los derechos de compensación son notablemente más bajos cuando se adquieren lotes de gran volumen. Además, la adquisición de lotes de gran volumen puede reducir la carga de trabajo.

Indicaciones para la liquidación de la compensación de CO₂

Para la liquidación será imprescindible presentar los comprobantes originales. En los comprobantes deberá constar la siguiente información: trayecto del vuelo (origen y destino), clase de reserva y volumen de CO₂ calculado. En el caso de que alguno de estos datos no se mencione en los comprobantes del proveedor de compensación, deberán añadirse comprobantes propios.

Cuando los vuelos no se compensen individualmente, sino mediante la adquisición de lotes de gran volumen de derechos de compensación, deberá indicarse complementariamente qué proporción del volumen de CO₂ consignado en la factura se ha utilizado para la correspondiente compensación. Deberá aportarse, además, un comprobante de la calculadora de emisiones de CO₂ (por ejemplo, una captura de pantalla o un PDF), así como el precio por tonelada de CO₂. En el caso de que la liquidación de la compensación corresponda a varios vuelos, los datos deberán indicarse de forma consecutiva en una lista.,

Contacto: sustainabilityoffice@giz.de