Organización de Aviación Civil Internacional

ATConf/7-WP/138
25/9/26

NOTA DE ESTUDIO

SÉPTIMA CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO (ATCONF/7)

Montreal (sede), 16 - 20 de noviembre de 2026

Cuestión 4: Tecnologías emergentes, nuevos modelos de negocio y otros asuntos afines
4.2: Apoyo y oportunidades económicas de acceso a energías más limpias en la aviación

OPORTUNIDADES ECONÓMICAS DE ACCESO A ENERGÍAS MÁS LIMPIAS EN LA AVIACIÓN

(Nota presentada por Irlanda en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea[1], los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil[2] y por EUROCONTROL)

RESUMEN

En esta nota se muestra la importancia que tiene el desarrollo de combustibles de aviación sostenibles (SAF), de combustibles de aviación con menos emisiones de carbono (LCAF) y de otras energías más limpias para contribuir a mejorar la seguridad energética y la resiliencia de la aviación. El documento promueve la aplicación del Marco Mundial acordado en la Tercera Conferencia sobre la Aviación y los Combustibles Alternativos (CAAF/3) celebrada en 2023 y destaca algunas contribuciones de los Estados miembros de la UE/CEAC, así como de la UE, a la consecución de la Visión 2030 de la OACI para los SAF, a través de actividades nacionales, regionales y de apoyo a la implementación. Un elemento importante en este contexto es desarrollar las disposiciones medioambientales en los acuerdos bilaterales de servicios aéreos mediante la actualización del modelo de acuerdo de servicios aéreos de la OACI.

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la conferencia a:

a) recordar que la aplicación del Marco Mundial adoptado en la CAAF/3 supone una oportunidad para que los Estados desarrollen sus economías y refuercen su soberanía energética;
b) promover los SAF, los LCAF y otras energías más limpias como medio para diversificar las cadenas de suministro de energía y aumentar la resiliencia del sector de la aviación;
c) reconocer que la estabilidad, la previsibilidad y la visibilidad de la reglamentación resultan fundamentales para facilitar y respaldar la inversión; destacar la creación del polo de inversiones Finvest de la OACI y alentar a un mayor número de entidades de financiamiento institucionales y privadas a sumarse a la plataforma para respaldar el desarrollo de SAF, LCAF y otras energías más limpias, contribuyendo así al desarrollo del transporte aéreo en su conjunto;

[1] Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chequia, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Rumania y Suecia.

[2] Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Islandia, Macedonia del Norte, Mónaco, Montenegro, Noruega, Reino Unido, República de Moldova, San Marino, Serbia, Suiza, Türkiye y Ucrania.

d) pedir a los Estados y a la industria que realicen más contribuciones voluntarias para financiar nuevos estudios y apoyar la implementación, también en relación con los estudios del ACT-SAF y el polo de inversiones Finvest; e) instar a la OACI a que desarrolle las disposiciones medioambientales del modelo de acuerdo de servicios aéreos (MASA), en particular mediante la introducción de disposiciones destinadas a alcanzar el LTAG y en consonancia con las resoluciones de la Asamblea de la OACI sobre el medio ambiente, ofreciendo opciones que se adapten a las circunstancias nacionales de las partes involucradas; f) alentar a todos los Estados miembros de la OACI a reforzar las disposiciones medioambientales, especialmente las relativas a la descarbonización, en sus acuerdos de servicios aéreos, en particular mediante la introducción de disposiciones acordes con el MASA de la OACI; y g) invitar a los Estados miembros de la OACI y a las partes interesadas a colaborar en la preparación de la próxima Conferencia sobre la Aviación y los Combustibles Alternativos (CAAF/4) con vistas a establecer nuevos hitos en consonancia con el objetivo de cero emisiones netas de CO_2 para 2050, teniendo en cuenta la evolución del mercado en todas las regiones.	
Objetivos estratégicos:	Esta nota de estudio se relaciona con los objetivos estratégicos *El desarrollo económico del transporte aéreo posibilita la prosperidad económica y el bienestar social para todo el mundo* y *La aviación es sostenible en términos medioambientales*
Repercusiones financieras:	Ninguna
Referencias:	Resoluciones A42-21 y A42-22 de la Asamblea

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El presente documento está en consonancia con el Plan Estratégico 2026-2050 de la OACI, que aspira a cero víctimas mortales, cero emisiones netas de CO_2 para 2050 y a que ningún país se quede atrás y, asimismo, tiene en cuenta la nota conceptual de la OACI para esta conferencia (ATConf/7), cuyo objetivo es "acceder a las herramientas económicas, reglamentarias, financieras y de innovación necesarias para hacer realidad las aspiraciones de la OACI". Este documento reconoce la importancia de este planteamiento, teniendo en cuenta que, desde la sexta Conferencia (ATConf/6) celebrada en 2013, el sector ha experimentado numerosos cambios y dificultades. Por ello, el objetivo de esta conferencia de "poner de manifiesto la necesidad de reevaluar y modernizar los marcos actuales para posibilitar que el transporte aéreo internacional siga creciendo con resiliencia y sostenibilidad" resulta igualmente importante.

1.2 En 2022, el 41º período de sesiones de la Asamblea de la OACI adoptó el objetivo ambicioso mundial a largo plazo (LTAG) de reducción de las emisiones de CO_2 de la aviación civil internacional, que se reafirmó en 2025 en la resolución A42-21 sobre el cambio climático. Junto con la mejora de la tecnología de aeronaves, la eficiencia operacional y las medidas basadas en el mercado, la OACI y sus Estados miembros reconocen que los SAF (combustibles de aviación sostenibles), los LCAF (combustibles de aviación con menos emisiones de carbono) y otras energías más limpias en la aviación desempeñan un papel fundamental en la descarbonización del transporte aéreo. En este sentido, en 2025, el 42º período de sesiones de la Asamblea de la OACI resolvió que "la OACI y sus Estados miembros se esfuercen por alcanzar una visión colectiva ambiciosa mundial de reducir las emisiones de CO_2 en la aviación internacional en un 5 % para 2030 mediante el uso de SAF, LCAF y otras energías más limpias en la aviación (en contraposición con no utilizar energías más limpias)".

1.3 El nivel de consenso sin precedentes alcanzado en el 42º período de sesiones de la Asamblea con respecto a las resoluciones A42-21, sobre el cambio climático, y A42-22, sobre el Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA), demuestra que existe consenso mundial sobre el marco para abordar el impacto climático de la aviación de aquí a mediados de siglo. Si bien la Asamblea reconoce que "las circunstancias especiales y las capacidades respectivas de

cada Estado determinarán la capacidad de cada uno para contribuir al LTAG dentro de su propio calendario nacional", se admite que el futuro crecimiento económico y el éxito del sector de la aviación en todo el mundo dependen de su capacidad para hacer frente a su impacto en el clima mundial. De hecho, la sostenibilidad es fundamental para el desarrollo del transporte aéreo y la ATConf/7 debería ser una oportunidad para reforzar el vínculo entre ambos.

1.4 Además, aumentar la disponibilidad de energías más limpias en la aviación contribuirá a reducir las emisiones de CO_2 del sector, al tiempo que permitirá satisfacer la creciente demanda prevista de combustibles y energía para el transporte aéreo en todo el mundo debido al aumento del tráfico aéreo mundial. Los recientes acontecimientos mundiales han puesto de manifiesto la vulnerabilidad de las cadenas de suministro de combustible aeronáutico, lo que refuerza la importancia estratégica de diversificar las fuentes de energía para reducir la dependencia, mejorar la seguridad energética y fortalecer la resiliencia a largo plazo del sector. El avance tecnológico necesario para producir a gran escala energías más limpias en la aviación requerirá esfuerzos conjuntos de investigación y desarrollo, que también podrán beneficiar a otros sectores de la industria de los Estados. La sostenibilidad es fundamental para el desarrollo del transporte aéreo y la ATConf/7 debería ser una oportunidad para vincular más estrechamente la descarbonización a dicho desarrollo.

2. ANÁLISIS

2.1 A continuación, se describe la manera en que la OACI y sus Estados miembros pueden crear las condiciones necesarias para aumentar el uso de SAF, LCAF y otras energías más limpias aplicando medidas reglamentarias y financieras.

2.2 Fomentar la producción de SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación mediante la aplicación del Marco Mundial

2.2.1 En los últimos años, las políticas destinadas a fomentar la producción y el uso de SAF, LCAF y energías más limpias han avanzado y siguen avanzando. Esto ha contribuido, por ejemplo, a que la producción mundial de SAF se haya duplicado con creces desde la CAAF/3.

2.2.2 En todo el mundo están aumentando las materias primas reconocidas y los lotes de SAF certificados en el marco del CORSIA, los volúmenes de SAF pactados en acuerdos de compra y las instalaciones anunciadas de producción de SAF. Es posible monitorear estos datos mediante las herramientas de seguimiento de energías más limpias de la OACI, entre otras, y el nuevo tablero de información sobre los combustibles admisibles en el marco del CORSIA (CEF) certificados.

2.2.3 En Europa, según el informe técnico anual sobre la aplicación de ReFuelEU Aviation, publicado por la AESA (Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea), las evaluaciones de la capacidad de producción indican que la Unión Europea (UE) está en vías de cumplir la meta general obligatoria relativa a las mezclas de SAF (6 %) para 2030, establecida en el marco de ReFuelEU Aviation, en consonancia con la visión colectiva ambiciosa mundial adoptada en la CAAF/3 en 2023.

2.3 Prestar apoyo a la implementación

2.3.1 La OACI, los Estados miembros y el sector privado están prestando asistencia a los Estados que la solicitan para desarrollar cadenas de producción de SAF, LCAF y otros combustibles más limpios para la aviación y ya se han completado o se están elaborando varios estudios de factibilidad y de ejecución comercial. Muchos de estos estudios han sido financiados por la UE o por Estados miembros de la UE o de la CEAC (España, Francia, Italia, Países Bajos, Reino Unido y Suiza) y se ha prestado asistencia técnica mediante asociaciones con otras regiones, en particular en África, América Latina y el Caribe y Asia. Europa mantiene su compromiso de trabajar en asociación, con arreglo a la iniciativa *Ningún País se Queda Atrás*, para apoyar las actividades de creación de capacidad en este ámbito, entre otras cosas a través de los programas de instrucción y creación de capacidad de la OACI: ACT-CORSIA, ACT-SAF y ACT-LTAG.

2.3.2 La iniciativa mundial del polo de inversiones Finvest de la OACI constituye una parte esencial del apoyo que presta la OACI a la implementación de energías más limpias en la aviación, ya que ayuda a los proyectos que han completado el proceso en el marco del ACT-SAF o que desean solicitar asistencia técnica para preparar sus análisis de rentabilidad para los inversionistas. La plataforma también está aprovechando cada vez más el poder de convocatoria de la OACI para poner en contacto a los inversionistas con proyectos de SAF sólidos. El Reino Unido ha aportado financiamiento por valor de 450 000 GBP (840 000 CAD), así como servicios de consultoría especializada para la puesta en marcha del polo de inversiones Finvest, pero la unidad necesita más apoyo de otros Estados miembros antes de poder autofinanciarse en el próximo trienio.

2.3.3 Con el fin de fomentar la puesta en mercado de los SAF en el sector de la aviación, se proporciona financiamiento a escala regional en Europa. En noviembre de 2025, la Comisión Europea publicó el Plan de Inversiones en Transporte Sostenible (STIP) para incentivar aún más la producción de SAF, en particular de e-SAF (electrocombustibles de aviación sostenibles). En el marco del STIP, en 2025 se creó la "Coalición de pioneros en e-SAF" (Alemania, Austria, España, Finlandia, Francia, Luxemburgo, Países Bajos y Portugal), para la cual Alemania y Luxemburgo se han comprometido a aportar más de 2 000 millones EUR a fin de apoyar la producción de e-SAF. La Comisión se basará en esta iniciativa para desarrollar un mecanismo de financiamiento de la UE destinado a apoyar los e-SAF, en particular con fondos de la UE. La UE también ha destinado 1 600 millones EUR para que las líneas aéreas adopten SAF entre 2024 y 2030. El objetivo es incentivar a los pioneros cubriendo total o parcialmente la diferencia de precio entre los SAF y los combustibles de aviación convencionales. Además, la convocatoria de proyectos de la UE de 2025, en el marco del Fondo de Innovación, financió cuatro proyectos en la UE centrados en la producción de e-SAF, a los que se asignaron 153 millones EUR. Esto complementa iniciativas similares de Estados europeos, como el Reino Unido, con su Fondo de Combustibles con Bajas Emisiones de Carbono, dotado con 219 millones GBP (410 millones CAD), que da continuidad al anterior Fondo de Combustibles Avanzados, dotado con 198 millones GBP (370 millones CAD) para aumentar la producción de SAF en el Reino Unido.

2.4 Ampliar las disposiciones modelo sobre el medio ambiente en el modelo de acuerdo de servicios aéreos de la OACI

2.4.1 El Grupo Experto en Reglamentación del Transporte Aéreo (ATRP) de la OACI está examinando el modelo de acuerdo de servicios aéreos (MASA), que en la actualidad solo contiene un breve artículo dedicado al medio ambiente, en el que únicamente se hace referencia al Anexo 16 y a sus SARPS. Este artículo o sección debería ampliarse para abordar las cuestiones medioambientales de manera más general e incluir opciones que se adapten a los enfoques nacionales de las partes involucradas. Dado que las medidas medioambientales podrían tener repercusiones financieras importantes para varias partes interesadas, el objetivo sería también crear unas condiciones de competencia equitativas entre las líneas aéreas de ambas partes del acuerdo de servicios aéreos (ASA), estableciendo en conjunto objetivos bilaterales comunes en materia de medio ambiente y, a la larga, medidas concretas.

— FIN —