ATConf/7-WP/221
19/11/26

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

PROYECTO DE INFORME

Subcuestión 4.2: Apoyo y oportunidades económicas de acceso a energías más limpias en la aviación

4.2.1 DOCUMENTACIÓN

4.2.1.1 En la nota WP/91, presentada por Brasil y respaldada por 20 Estados miembros[1] de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), se pone especial énfasis en las oportunidades económicas y de inversión que ofrecen las energías más limpias para la aviación, sobre todo para los países en desarrollo y los Estados con necesidades especiales. Aprovechando el potencial de producción de combustibles de aviación sostenibles (SAF) que alberga Brasil, se hace un llamamiento a crear un mercado mundial de SAF con arreglo a los criterios armonizados de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y del Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA). Se reconoce la necesidad de que los gobiernos apoyen la formación del mercado, al tiempo que se advierte contra la adopción de medidas que puedan fragmentar la demanda y distorsionar los flujos de inversiones. En la nota se invita a la Conferencia a promover las inversiones en la producción de SAF y vincularlas a la demanda de los explotadores de aviones, se insta a los Estados a que eviten adoptar medidas de mercado discriminatorias y se pide a la OACI que movilice fondos con partes asociadas y acelere la aprobación de materias primas y vías de producción admisibles.

4.2.1.2 En la nota WP/138, presentada por Irlanda en nombre de la Unión Europea (UE) y sus Estados miembros[2], los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC)[3], y por EUROCONTROL, se pone de relieve el Marco Mundial OACI como una oportunidad para que los Estados desarrollen sus economías y potencien su soberanía energética. Se describen varias iniciativas de la OACI y europeas que favorecen las energías más limpias para la aviación, entre ellas el Programa de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción para los Combustibles de Aviación Sostenibles (ACT-SAF) y el polo de inversiones Finvest, ambos de la OACI, poniendo el acento en la previsibilidad reglamentaria y el acceso a la financiación. En la nota se invita a la Conferencia a promover un mayor apoyo financiero a estas iniciativas, a instar a la OACI a que amplíe las disposiciones en materia medioambiental del modelo de acuerdo de servicios aéreos (MASA) y a alentar a los Estados a que refuercen las disposiciones correspondientes en sus acuerdos bilaterales. También se hace un llamamiento a la cooperación en los preparativos de la Cuarta Conferencia de la OACI sobre la Aviación y los Combustibles Alternativos (CAAF/4) con miras a fijar nuevos hitos para alcanzar las cero emisiones netas de CO_2 para 2050.

4.2.1.3 En la nota WP/94, presentada por Italia, se destaca la necesidad de incorporar las evaluaciones de riesgos climáticos en los planes generales para aeropuertos y en las decisiones de inversión en infraestructura. Aprovechando la experiencia de los aeropuertos italianos, se proponen dos indicadores complementarios para medir a) la resiliencia general de los aeropuertos y b) la contribución de cada proyecto a dicha resiliencia, con el objetivo de facilitar la priorización de las inversiones preservando al mismo tiempo la flexibilidad para adaptarse a las condiciones locales. En la nota se invita a la Conferencia a reconocer la resiliencia climática como un objetivo de planificación cuantificable, a alentar a los Estados y a quienes se encargan de la planificación aeroportuaria a que adopten enfoques basados en el riesgo y en el desempeño, y a pedir a la OACI que considere metodologías e indicadores escalables, basándose en las orientaciones existentes sobre riesgos climáticos.

---

[1] Argentina, Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de).

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

[3] 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.

4.2.1.4 En la nota WP/171, presentada por Perú y respaldada por 18 Estados miembros de la CLAC[4], se toma la experiencia de Perú en el marco del Programa OACI de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción para los Combustibles de Aviación Sostenibles (ACT-SAF) como referencia para insistir en la necesidad de que el apoyo vaya más allá de los estudios de factibilidad para incluir estudios de comercialización, análisis de rentabilidad, hojas de ruta de inversión y, cuando corresponda, mecanismos que faciliten la vinculación de proyectos con oportunidades de inversión y movilización de recursos. En la nota se invita a la Conferencia a alentar a la OACI a que intensifique dicho apoyo a los Estados en desarrollo y a que estudie, en coordinación con las comisiones regionales de aviación civil, la creación de una plataforma regional de información sobre los SAF que permita detectar posibles sinergias, orientar la asistencia técnica y fortalecer la cooperación.

4.2.1.5 En la nota WP/86, presentada por Arabia Saudita y Emiratos Árabes Unidos y copatrocinada por Egipto, se pone de relieve la existencia de una brecha entre los mandatos regionales referidos a los combustibles de aviación sostenibles (SAF) impuestos a las empresas de suministro de combustible y el reconocimiento, en el marco del CORSIA, de las reclamaciones por reducción de emisiones asociadas a su utilización. Se sostiene que los explotadores de transporte aéreo asumen el costo derivado de la obligación de utilizar SAF, pero no pueden aplicar los créditos por reducción de las emisiones asociadas a su uso para cumplir sus obligaciones de compensación en el marco del CORSIA, lo que añade una carga económica, sobre todo para los explotadores de los Estados en desarrollo. En la nota se invita a la Conferencia a pedir al Consejo que, con el apoyo técnico del Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación (CAEP), priorice un mecanismo de reconocimiento que se ajuste a los requisitos del CORSIA y las salvaguardias contra el doble cómputo, y a instar a los Estados que aplican mandatos de uso de SAF a que conformen sus sistemas de seguimiento al plan mundial.

4.2.1.6 En la nota WP/137, presentada por el Grupo de Acción del Transporte Aéreo (ATAG), el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), el Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC), la Asociación de Servicios de Aviación (ASA World) y el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA), se destaca la transición energética de la aviación como una oportunidad para atraer inversión, generar empleo y favorecer el crecimiento económico, al tiempo que se refuerza la seguridad y la resiliencia energéticas. Se subraya que la financiación pública tiene el efecto de atraer inversión privada y se destaca el polo de inversiones Finvest de la OACI como mecanismo para facilitar la coordinación de la financiación y el desarrollo de proyectos de producción de combustibles de aviación sostenibles (SAF). En la nota se invita a la Conferencia a alentar a los Estados a que adopten políticas que promuevan el uso de energías más limpias en los próximos cinco años y a que integren la diversificación energética de la aviación en sus políticas económicas nacionales y en la planificación de las inversiones. También se hace un llamamiento a la adopción de medidas de financiación y de políticas concretas que vayan más allá de la sustitución del combustible para motores a reacción y apunten a facilitar la transición hacia las energías renovables en las operaciones en tierra.

4.2.1.7 En la nota WP/30, presentada por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), se pone de relieve el papel fundamental de las políticas públicas en la creación y el desarrollo de mercados para combustibles de aviación sostenibles (SAF), combustibles de aviación con menos emisiones de carbono (LCAF) y otras energías más limpias de la aviación, incluidos los eslabones iniciales de las cadenas de suministro. Se hace un llamamiento a una actuación coordinada entre los distintos sectores y a la aplicación de políticas en una secuencia adecuada para movilizar inversiones, desarrollar la capacidad de producción y la infraestructura y, posteriormente, propiciar la generación de demanda. Asimismo, se advierte de que la imposición prematura de mandatos podría aumentar los costos y distorsionar los

[4] Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, República Dominicana, Uruguay.

mercados. En la nota se invita a la Conferencia a alentar la adopción de políticas propicias armonizadas y la continuidad de la cooperación de la OACI con la industria para adoptar políticas coordinadas y crear un mercado mundial de combustibles de aviación sostenibles (SAF). Esto incluiría la armonización de los requisitos de sostenibilidad y certificación, así como el estudio de la posibilidad de que se contabilice la compra de combustibles admisibles en el marco del CORSIA.

4.2.1.8 En la nota WP/101, presentada por el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA), el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la Asociación de Servicios de Aviación (ASA World), el Grupo de Acción del Transporte Aéreo (ATAG), la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO), la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) y el Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC), se resaltan las crecientes repercusiones operacionales y económicas del cambio climático en todo el sistema de aviación, así como la necesidad de adoptar medidas de adaptación para preservar la conectividad aérea y los beneficios socioeconómicos del transporte aéreo. Se destaca la integración de la resiliencia climática en las decisiones de planificación e inversión, con especial atención a las necesidades de financiación y capacidad de los Estados en desarrollo. En la nota se invita a la Conferencia a reconocer la urgencia de la adaptación, a alentar a los Estados a que incorporen la resiliencia de la aviación en los marcos de gestión de riesgos, infraestructura e inversión, y a pedir a la OACI que convoque un evento específico de alto nivel tras el 44º período de sesiones de la Asamblea.

4.2.2 **DEBATE**

4.2.2.1 Se reconoce en general que la transición hacia energías más limpias para la aviación puede atraer inversiones, generar empleo y reforzar la seguridad energética, y que los Estados en desarrollo pueden beneficiarse de la producción nacional y de participar en las cadenas mundiales de suministro. En las deliberaciones también se reconocen oportunidades que van más allá de la sustitución de combustibles, entre ellas un mayor uso de energías renovables en las operaciones en tierra. Asimismo, se destaca la importancia de una transición justa y de la capacitación y el desarrollo de competencias del personal de la aviación.

4.2.2.2 La Conferencia reconoce y apoya la continuación de la importante labor técnica que ya están llevando adelante los órganos pertinentes de la OACI, y que incluye la evaluación de materias primas admisibles y vías de producción y la armonización para el reconocimiento y la contabilización de las reducciones de emisiones derivadas de energías más limpias para la aviación, aunque igualmente puntualiza que los esfuerzos por agilizar la certificación ambiental no deberían comprometer los procesos de calificación de los combustibles. La Conferencia también reconoce que el Marco Mundial OACI para SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación es la base que articula la coordinación de las políticas y la planificación, la reglamentación, el apoyo a la implementación y la financiación, y que el CORSIA es la base aceptada para determinar la admisibilidad de los SAF, los LCAF y otras energías más limpias que se utilizan en la aviación internacional. Se expresa apoyo a que se mantenga la cooperación en los preparativos para la CAAF/4.

4.2.2.3 En las deliberaciones se destaca la función de las políticas públicas en la conformación de los mercados de energías más limpias para la aviación. Se considera importante que existan políticas propicias durante la etapa de formación de los mercados, con medidas graduadas para desarrollar las fuentes de materias primas, la capacidad de producción y la infraestructura, y posibilitar que las inversiones en producción se correspondan con la demanda de los explotadores de aeronaves.

4.2.2.4 En las deliberaciones se expresa preocupación por la interacción entre el CORSIA y las medidas regionales, dado que la multiplicidad de medidas puede duplicar los requisitos, aumentar los costos y distorsionar la competencia, y se subraya la necesidad de que la OACI siga trabajando en el plano técnico para generar un sistema armonizado de reconocimiento y contabilización de las reducciones de emisiones gracias a las energías más limpias para la aviación.

4.2.2.5 Se manifiesta apoyo al fortalecimiento de los programas ACT-SAF y el polo de inversiones Finvest de la OACI y a que la ayuda que ofrecen se extienda más allá de los estudios de factibilidad para abarcar los estudios de puesta en marcha empresarial, la aceleración de proyectos y la vinculación de proyectos con oportunidades de inversión y movilización de fondos. La Conferencia también considera valioso compartir información a escala regional para definir las necesidades comunes y orientar mejor la asistencia técnica, aunque esto puede tener un impacto en los recursos que se debe considerar.

4.2.2.6 Cuando la Conferencia considera la propuesta de que la OACI siga reexaminando el modelo de acuerdo de servicios aéreos con el fin de fortalecer sus disposiciones ambientales, se manifiestan inquietudes sobre la incorporación de disposiciones ambientales y de descarbonización en los acuerdos bilaterales de servicios aéreos, dado que el LTAG es un objetivo ambicioso colectivo que no atribuye obligaciones específicas a ningún Estado en particular.

4.2.2.7 La Conferencia reconoce el valor de tener en cuenta la adaptación al cambio climático y la resiliencia como parte de las políticas climáticas nacionales y los procesos de planificación, a fin de mantener la continuidad de los servicios aéreos y de la infraestructura aeroportuaria. Se expresa apoyo a que la OACI siga manteniendo y mejorando las orientaciones sobre la evaluación de los riesgos relacionados con el cambio climático y las medidas de adaptación para la aviación internacional. La Conferencia toma nota de la propuesta de celebrar un evento específico de alto nivel sobre la adaptación después del 44º período de sesiones de la Asamblea, aunque se observa que el tema también podría incorporarse en los foros ambientales existentes de la OACI.

4.2.2.8 La Conferencia toma nota de las notas de información WP/49, presentada por China, y WP/67, presentada por la IATA.

4.2.3 CONCLUSIÓN

4.2.3.1 Como resultado del análisis de la documentación y las notas de estudio y de las deliberaciones sobre la cuestión 4.2, la Conferencia llega a las conclusiones siguientes:

a) que la transición hacia energías más limpias para la aviación ofrece oportunidades para atraer inversiones, generar empleo y reforzar la seguridad energética, también en los Estados en desarrollo;

b) que las políticas públicas aplicadas en la secuencia correcta pueden favorecer el desarrollo del mercado al correlacionar las inversiones en capacidad de oferta con la demanda de energías más limpias para la aviación y reducir al mínimo la fragmentación del mercado y las distorsiones de la competencia;

c) que la OACI debería proseguir la labor técnica que desarrolla para crear un sistema armonizado de reconocimiento y contabilización de las reducciones de emisiones derivadas de las energías más limpias para la aviación, dado que la multiplicidad de medidas puede duplicar requisitos, aumentar costos y distorsionar la competencia; y

d) que la resiliencia climática es importante para la continuidad de los servicios aéreos y de la infraestructura aeroportuaria y de navegación aérea y a la vez permite preservar los beneficios socioeconómicos del transporte aéreo, y debe tenerse en cuenta como parte de las políticas climáticas nacionales y los procesos de planificación.

4.2.4 RECOMENDACIONES

Recomendación 4/2 – Apoyo y oportunidades económicas de acceso a energías más limpias en la aviación

La Conferencia recomienda:

a) que los Estados consideren los beneficios económicos de las energías más limpias para la aviación y, teniendo en cuenta las circunstancias nacionales, consideren el uso de incentivos y otras políticas para fomentar el aumento de la producción y puesta en mercado de energías más limpias para la aviación;

b) que la OACI siga implementando el Marco Mundial para SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación y siga adelante con la labor técnica para crear un sistema armonizado de reconocimiento y contabilización de reducciones de emisiones derivadas de las energías más limpias para la aviación, en el entendimiento de que el CORSIA es la base aceptada para determinar la admisibilidad de SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación que se utilizan en la aviación internacional;

c) que la OACI fortalezca más los programas ACT-SAF y polo de inversiones Finvest, incorporando estudios de puesta en marcha empresarial, aceleración de proyectos y vinculación de proyectos con oportunidades de inversión y movilización de fondos para las medidas de descarbonización de la aviación, y que considere una forma de intercambio de información a escala regional que permita determinar necesidades comunes y orientar mejor la asistencia técnica, teniendo debidamente en cuenta las repercusiones en materia de recursos; y

d) que la OACI siga manteniendo y mejorando las orientaciones sobre evaluación de riesgos relacionados con el cambio climático y medidas de adaptación para la aviación internacional, y que los Estados consideren la posibilidad de realizar evaluaciones de riesgos climáticos para propiciar la incorporación de medidas de adaptación al cambio climático en las políticas climáticas nacionales y los procesos de planificación, según corresponda.

— FIN —