Organización de Aviación Civil Internacional

ATConf/7-WP/50
25/9/26

NOTA DE ESTUDIO

SÉPTIMA CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO (ATCONF/7)

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

Cuestión 3: Fortalecer los marcos reglamentarios e institucionales
3.4: Gravámenes sobre el transporte aéreo internacional

HACER FRENTE A LOS RIESGOS EMERGENTES PARA EL CUMPLIMIENTO DEL CORSIA: ACCESO A LOS SAF Y DISPONIBILIDAD DE LAS UNIDADES DE EMISIÓN ADMISIBLES EN EL CORSIA

[Nota presentada por Tailandia y copatrocinada por Indonesia, Malasia, Singapur y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)]

RESUMEN

En esta nota se presenta una evaluación actualizada de los riesgos emergentes para la implementación efectiva del Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA) y se reafirma este plan como única medida de mercado mundial para las emisiones de CO_2 de la aviación internacional. Se destacan las posibles repercusiones en los costos de cumplimiento de los explotadores de aviones y en la resiliencia del transporte aéreo internacional derivadas de la volatilidad geopolítica y de los mercados energéticos, las limitaciones de acceso a los combustibles de aviación sostenibles (SAF) y la disponibilidad oportuna de unidades de emisión admisibles en el CORSIA.

La nota subraya la necesidad de reforzar la coordinación entre las autoridades y partes interesadas pertinentes para mejorar el acceso a los combustibles admisibles en el CORSIA, facilitar la expedición de cartas de autorización y la aplicación de los ajustes correspondientes, respaldar el desarrollo y la disponibilidad de unidades de emisión admisibles en el CORSIA adicionales y promover la evaluación temprana y la planificación de las adquisiciones por parte de los explotadores de aviones.

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

a) reafirmar el papel del CORSIA como única medida de mercado mundial aplicable a las emisiones de CO_2 de la aviación internacional, reconociendo al mismo tiempo la importancia de que el acceso a los SAF y a las unidades de emisión admisibles en el CORSIA sea previsible para lograr su implementación efectiva;
b) alentar a los Estados a reforzar la coordinación entre las autoridades de aviación civil, los organismos encargados de la energía, el clima y el medio ambiente, las autoridades competentes del mercado del carbono, los productores de SAF, los promotores de proyectos y los explotadores de aviones para facilitar el acceso a los combustibles admisibles en el CORSIA, la expedición de cartas de autorización y la aplicación de los ajustes correspondientes, el desarrollo y la autorización de proyectos adicionales generadores de unidades de emisión admisibles en el CORSIA, la evaluación temprana y la planificación de adquisiciones; y
c) pedir a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) que siga monitoreando la disponibilidad de unidades de emisión admisibles en el CORSIA y las novedades al respecto que obstaculicen el acceso a los combustibles admisibles en el plan, y que evalúe, cuando corresponda, sus repercusiones económicas para la implementación y el cumplimiento futuros del CORSIA, manteniendo al mismo tiempo la integridad ambiental y la estabilidad del mercado.

Objetivo estratégico:	Esta nota de estudio se relaciona con los objetivos estratégicos *El desarrollo económico del transporte aéreo posibilita la prosperidad económica y bienestar social para todo el mundo* y *La aviación es sostenible en términos medioambientales*
Repercusiones financieras:	La implementación de las medidas propuestas estaría sujeta a los recursos de que dispongan la OACI y los Estados, incluidas las contribuciones voluntarias y extrapresupuestarias, según corresponda.
Referencias:	Resoluciones A42-21 y A42-22 de la Asamblea; Tablero de unidades de emisión admisibles en el CORSIA de la OACI (al 27 de agosto de 2026); Órgano Técnico Asesor (TAB) de la OACI – Ciclo de evaluación 2026; IATA Global Outlook for Air Transport (Perspectivas mundiales del transporte aéreo) – Junio de 2026; Información de la IATA sobre las unidades de emisión admisibles en el CORSIA; Alianza de IATA para impulsar el suministro de unidades de emisión elegibles en el CORSIA.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En su 42º período de sesiones, la Asamblea de la OACI reafirmó el objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG) de cero emisiones netas de CO_2 de la aviación internacional para 2050, así como la necesidad de contar con un conjunto de medidas para hacer frente a las emisiones de la aviación y, al mismo tiempo, respaldar el desarrollo sostenible del transporte aéreo internacional. La Asamblea también reafirmó la visión ambiciosa mundial colectiva de reducir las emisiones de CO_2 en la aviación internacional en un 5 % para 2030 mediante el uso de SAF, combustibles de aviación con menos emisiones de carbono (LCAF) y otras energías más limpias para la aviación, en comparación con una hipótesis de referencia en la que no se utilicen energías más limpias.

1.2 El Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA) sigue siendo un elemento esencial del conjunto de medidas de la OACI. La resolución A42-22 de la Asamblea determina que el CORSIA es la única medida de mercado mundial aplicable a las emisiones de CO_2 de la aviación internacional, a fin de evitar un posible mosaico de MBM estatales y regionales duplicadas y de garantizar que las emisiones de CO_2 de la aviación internacional se contabilicen una sola vez. Indonesia, Malasia, Singapur y Tailandia participan activamente en el CORSIA desde el período de referencia y han establecido marcos nacionales de vigilancia, notificación y verificación (MRV) para apoyar su implementación de conformidad con las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI. Esta experiencia regional constituye una base importante para examinar las dificultades prácticas a medida que avanza la primera fase del CORSIA y se acerca el momento de cumplir los requisitos correspondientes.

1.3 Indonesia, Malasia, Singapur y Tailandia también han comenzado a adoptar y promover el uso de SAF. El uso de combustibles admisibles en el CORSIA puede reducir los requisitos de compensación de los explotadores de aviones y, a su vez, su dependencia de las unidades de emisión admisibles en el CORSIA. Desde 2025, Tailandia sigue promoviendo el uso de SAF mediante un memorando de acuerdo entre los explotadores de aviones tailandeses sujetos al CORSIA, con el propósito de fomentar su uso en la aviación internacional. Tailandia también ha desarrollado el Programa Premium Voluntario de Reducción de Emisiones de Tailandia (Premium T-VER), que ha sido aprobado para suministrar unidades de emisión admisibles durante la primera fase del CORSIA. Posteriormente, Premium T-VER presentó una solicitud en el ciclo de evaluación de 2026 del TAB de la OACI para que se determine si reúne los requisitos para suministrar unidades de emisión admisibles en el CORSIA para el período de cumplimiento de 2027-2029. La experiencia de Indonesia, Malasia, Singapur y Tailandia en la implementación del CORSIA y la promoción de SAF, junto con el desarrollo por Tailandia de Premium T-VER como fuente de unidades de emisión admisibles en el CORSIA, pone de relieve la importancia de impulsar tanto la reducción de emisiones de CO_2 dentro del sector como el acceso fiable a unidades de emisión admisibles para la implementación efectiva del CORSIA.

1.4 Basándose en estas experiencias, Tailandia mantiene su firme compromiso con la implementación efectiva del CORSIA, reconociendo que los factores externos pueden influir tanto en la disponibilidad como en el costo de las opciones de cumplimiento. Entre ellos cabe mencionar la constante volatilidad de los mercados mundiales de la energía, la incertidumbre geopolítica, las limitaciones relativas a la disponibilidad y asequibilidad de los SAF y la incertidumbre respecto de la disponibilidad oportuna en el mercado de unidades de emisión admisibles en el CORSIA. Por consiguiente, es importante seguir evaluando estos factores, no solo para preservar la integridad ambiental y la previsibilidad del CORSIA, sino también para alcanzar la sostenibilidad económica y la resiliencia del transporte aéreo internacional.

2. ANÁLISIS

2.1 Disponibilidad de unidades de emisión admisibles en el CORSIA y preparación del mercado

2.1.1 La disponibilidad de unidades de emisión admisibles en el CORSIA sigue siendo un factor importante para la implementación efectiva del CORSIA, en particular, a medida que avanza la primera fase del plan. Según el tablero de unidades de emisión admisibles en el CORSIA de la OACI, al 27 de agosto de 2026 los programas de unidades de emisión aprobados habían verificado, expedido y considerado admisibles en el CORSIA aproximadamente 41,9 millones de unidades.

2.1.2 Si bien el aumento del volumen de unidades de emisión admisibles expedidas representa un avance importante en la implementación efectiva del CORSIA, se prevé que la demanda siga siendo considerable. Según la evaluación más reciente de la IATA, para enero de 2028 podrían necesitarse unos 200 a 250 millones de unidades de emisión admisibles en el CORSIA para cumplir los requisitos de la primera fase. La IATA también estima que el valor de mercado de unos 200 millones de unidades sería de entre 4 000 y 5 000 millones USD. En respuesta a la magnitud de la demanda prevista, la Alianza de la IATA para impulsar el suministro de unidades de emisión admisibles en el CORSIA tiene por objeto aumentar la oferta hasta alcanzar entre 225 y 250 millones de unidades para la primavera de 2027. Se trata de un objetivo de desarrollo de la oferta y no de una previsión de la demanda de las líneas aéreas, y refleja las actividades que se están llevando a cabo para superar los cuellos de botella en la implementación y mejorar la preparación del mercado antes del plazo de cumplimiento de la primera fase.

2.1.3 Si se refuerza la coordinación entre las autoridades de aviación civil, los organismos encargados del medioambiente y el clima, las autoridades de los mercados de carbono, los promotores de proyectos y los explotadores de aviones, se podría contribuir a la disponibilidad oportuna de más unidades de emisión admisibles en el CORSIA. La mayor coordinación podría facilitar procedimientos nacionales claros y eficientes para la expedición de cartas de autorización y la aplicación de los ajustes correspondientes, fomentar el desarrollo y la autorización de proyectos admisibles adicionales y promover la evaluación temprana y la planificación de las adquisiciones por parte de los explotadores de aviones. Estas iniciativas podrían contribuir a ampliar y diversificar la oferta de unidades de emisión admisibles en el CORSIA, mejorar el acceso a sus mercados, reducir la exposición a posibles incertidumbres relativas a la oferta y los precios, evitar la doble contabilización y mantener la integridad ambiental del CORSIA.

2.2 Repercusiones económicas para el transporte aéreo internacional

2.2.1 Los recientes acontecimientos geopolíticos y la continua volatilidad de los mercados mundiales de la energía han incrementado considerablemente la incertidumbre respecto de los futuros costos operacionales de los explotadores de aviones. Ante esas circunstancias, es posible que los explotadores tengan que adoptar diversas medidas de gestión de costos, como ajustes en el despliegue de capacidad, desarrollo de redes y decisiones de inversión. Esta cuestión reviste especial importancia para la ATConf/7, en la cual la resiliencia del transporte aéreo internacional y las repercusiones económicas del acceso a energías más limpias para la aviación forman parte de un examen más amplio de la evolución de

las condiciones del mercado. Por lo tanto, para evaluar esas repercusiones, es importante monitorear permanentemente la dinámica del mercado, las tendencias de inversión y las condiciones de las cadenas de suministro de energía.

2.2.2 Los SAF siguen siendo una importante medida interna del sector para reducir las emisiones de CO_2 de la aviación. Cuando cumplen los requisitos aplicables de sostenibilidad y certificación del CORSIA, su utilización también puede reducir los requisitos de compensación de los explotadores de aviones en el marco del plan. Sin embargo, la oferta mundial de SAF sigue siendo limitada. La IATA prevé que la producción mundial de SAF llegue a unos 2,4 millones de toneladas en 2026, lo que equivale a un 0,8 % del consumo anual total de combustible para reactores. Por consiguiente, las limitaciones relacionadas con la disponibilidad y la asequibilidad de los SAF pueden restringir su uso. Cuando el uso de combustibles admisibles en el CORSIA es inferior al previsto, pueden aumentar los requisitos de compensación residuales, lo que se traduce en una mayor dependencia de las unidades de emisión admisibles. Esta interacción pone de relieve la importancia de mejorar el acceso a energías más limpias para la aviación y, al mismo tiempo, asegurar la disponibilidad oportuna de unidades de emisión admisibles en el CORSIA para respaldar una implementación del CORSIA previsible y efectiva.

2.2.3 La interacción entre el acceso a los SAF y la demanda de unidades de emisión admisibles en el CORSIA puede tener importantes repercusiones en el costo y la previsibilidad del cumplimiento. Esto no modifica las funciones respectivas de la reducción de emisiones dentro del sector y la compensación en el marco del conjunto de medidas de la OACI, sino que pone de relieve la importancia de que los explotadores de aviones tengan acceso oportuno y previsible tanto a combustibles como a unidades de emisión admisibles en el CORSIA. Así, una mejor coordinación entre las autoridades de aviación, energía, medioambiente y de mercados de carbono, junto con el monitoreo continuo del mercado, puede respaldar la implementación efectiva del CORSIA y contribuir a una mayor previsibilidad y resiliencia del transporte aéreo internacional.

3. CONCLUSIÓN

3.1 El CORSIA está iniciando una etapa de implementación más exigente a medida que los explotadores de aviones se preparan para cumplir los requisitos de compensación correspondientes a la primera fase. Al mismo tiempo, la volatilidad geopolítica y de los mercados energéticos, las limitaciones relacionadas con la disponibilidad y la asequibilidad de los SAF y la incertidumbre respecto de la disponibilidad oportuna en el mercado de unidades de emisión admisibles en el CORSIA pueden afectar el costo y la previsibilidad del cumplimiento. Estos factores refuerzan la importancia de que el CORSIA siga siendo la única medida de mercado mundial armonizada para la aviación internacional y de que se superen los obstáculos prácticos que puedan afectar su implementación efectiva.

3.2 Para gestionar estos riesgos, serán importantes el acceso oportuno a los combustibles y las unidades de emisión admisibles en el CORSIA, la existencia de procedimientos nacionales eficaces para expedir cartas de autorización y aplicar los ajustes correspondientes, la ampliación de la oferta de unidades de emisión admisibles en el CORSIA y la planificación temprana por parte de los explotadores de aviones. Una mayor cooperación entre los Estados, la OACI, la industria de la aviación, las partes interesadas de los mercados de carbono y aquellas vinculadas con las energías más limpias puede seguir respaldando la implementación efectiva del CORSIA y, al mismo tiempo, contribuir a que las condiciones operacionales sean más previsibles y a que el transporte aéreo internacional sea resiliente a largo plazo.

— FIN —