



ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 16: Protección del medioambiente – La aviación internacional y el cambio climático

ADOPCIÓN DE UN ENFOQUE INTEGRAL PARA LA CREACIÓN DE CAPACIDAD EN
MATERIA DE SOSTENIBILIDAD DE LA AVIACIÓN

(Nota presentada por Singapur)

RESUMEN

La adopción del objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG) de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) de cero emisiones netas de carbono para 2050 es un hito fundamental para la aviación internacional. Sin embargo, los países tienen diferentes niveles de preparación institucional, madurez de las políticas, acceso a tecnologías y financiación. La creación de un programa estructurado para brindar asistencia, creación de capacidad e instrucción para el LTAG (ACT-LTAG) sería fundamental para que todos los Estados reciban asistencia en la elaboración de estrategias de descarbonización acordes con los objetivos y principios de la OACI.

Esta nota propone que la OACI introduzca un programa estructurado ACT-LTAG, basado en el Programa de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción para el Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (ACT-CORSIA) y el Programa de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción para los combustibles de aviación sostenibles (ACT-SAF), al tiempo que amplía el respaldo a nuevas áreas como el desarrollo de planes de acción estatales, la creación de capacidad para la comercialización de los combustibles más limpios para la aviación, conocimientos de financiación para el clima y creación de capacidad institucional. También describe cómo las plataformas regionales como el Centro de Aviación Sostenible de Asia y el Pacífico (APSAC) pueden desempeñar un papel complementario en la ejecución de programas de creación de capacidad específicos y adecuados para su propósito, que atiendan los problemas y prioridades regionales para contribuir a la ejecución del ACT-LTAG.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- reconocer que la consecución del LTAG requiere un marco de asistencia mundial estructurado e inclusivo adaptado a las diferentes capacidades y necesidades de los Estados;
- solicitar a la OACI que establezca un programa estructurado de ACT-LTAG que se base en el ACT-CORSIA y el ACT-SAF, trabajando con plataformas regionales para mejorar la prestación de asistencia para alcanzar el LTAG; y
- respaldar la inclusión de un nuevo párrafo 16 *quater* en la actualización de la resolución A42-21 de la Asamblea para formalizar el programa ACT-LTAG de la OACI.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico: <i>La aviación es sostenible en términos medioambientales.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se aplica.

<i>Referencias:</i>	Resolución A41-21 de la Asamblea, <i>Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático</i>
---------------------	--

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La implementación del objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG) de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) es una iniciativa mundial compartida, pero su éxito depende de dotar a todos los Estados del conocimiento, las herramientas y la capacidad institucional para actuar. A medida que el sector de la aviación continúa creciendo, particularmente en las regiones emergentes, es esencial brindar ayuda a los Estados en la transición hacia vías de producción más sostenibles. Se da, en cambio, la situación opuesta: los Estados difieren ampliamente en su preparación institucional, madurez de sus políticas, acceso a tecnologías y financiación. Estas disparidades implican que, si bien el LTAG es un objetivo mundial colectivo, los caminos para alcanzarlo se determinarán en el plano nacional y serán específicos para cada contexto.

1.2 La OACI ha adoptado medidas importantes en este sentido mediante el Programa de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción para el Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (ACT-CORSIA) y el Programa de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción para los combustibles de aviación sostenibles (ACT-SAF). Debemos aprovechar estas actividades y formalizar un Programa de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción para el LTAG (ACT-LTAG) más amplio y estructurado. Asimismo, las plataformas regionales pueden desempeñar un importante papel complementario para alcanzar el LTAG de una manera que reconozca las necesidades regionales.

2. NECESIDAD DE UN MARCO ESTRUCTURADO DE ACT-LTAG

2.1 Para implementar el LTAG, es necesario que los Estados actúen en muchas áreas, incluidas la producción y el uso de combustibles más limpios para la aviación, mejoras en la gestión del tránsito aéreo, adopción de tecnologías de bajas emisiones y acceso a la financiación para el clima. Para muchos Estados, esto presenta una oportunidad no solo para cerrar las brechas de conocimiento, sino también para fortalecer la coordinación de políticas internas, crear regímenes regulatorios sólidos, mejorar el acceso a datos y conocimientos especializados y aumentar su capacidad para movilizar financiación para el clima.

2.2 Para apuntalar la transición, la OACI debería establecer un programa ACT-LTAG consolidado como marco estructurado e integral. El ACT-LTAG se basaría en iniciativas existentes como ACT-CORSIA y ACT-SAF, al tiempo que ampliaría la asistencia para que los Estados elaboren estrategias nacionales de descarbonización de la aviación uniformes y acordes con el LTAG. Este nuevo programa debería basarse en las orientaciones para la elaboración de planes de acción estatales de la OACI y permitir cierta flexibilidad en cuanto al alcance, el ritmo y las modalidades según las circunstancias nacionales. Una iniciativa ACT-LTAG bien estructurada también debería fomentar la colaboración interregional a través de mecanismos como las asociaciones de colaboración entre países y promover una comprensión compartida de los dominios clave del conocimiento mediante el uso de una taxonomía mundial, materiales de referencia comunes y herramientas normalizadas para la capacitación. La OACI también debería colaborar con las plataformas regionales y los centros de excelencia para prestar una asistencia focalizada que se adapte a los contextos regionales y a las necesidades específicas de los Estados, en consonancia con la iniciativa Ningún País se Queda Atrás.

3. ELEMENTOS PRINCIPALES DEL ACT-LTAG

3.1 Un componente central de la propuesta del ACT-LTAG de la OACI es la ampliación del ACT-SAF. Habida cuenta de que se espera que los SAF sean el factor contribuyente principal de las reducciones de emisiones en el marco del LTAG, la OACI debería proporcionar un sólido respaldo a la creación de capacidad en las metodologías del ciclo de vida de SAF, los criterios de sostenibilidad y los nuevos marcos de contabilización del carbono. Será fundamental que todos los Estados contribuyan a ampliar el conocimiento de estos marcos en todo el mundo para acelerar la adopción de los SAF y salvaguardar la integridad medioambiental en la comercialización de estos combustibles.

3.2 El ACT-LTAG también debería introducir criterios estructurados para respaldar el desarrollo de planes de acción estatales. Podrían incluirse textos de orientación mejorados, herramientas de diagnóstico para evaluar las necesidades y un análisis de los planes de acción para detectar las áreas en las que se necesite una ayuda específica. La Secretaría de la OACI ya elaboró una versión actualizada de la *Orientación sobre la elaboración de planes de acción de los Estados para actividades de reducción de las emisiones de CO₂: Hacia la concreción del LTAG* (Doc 9988), que proporciona orientación detallada sobre la preparación, implementación y seguimiento de planes de acción estatales. La Secretaría también ha puesto en marcha plataformas de presentación en línea, ha organizado talleres de capacitación y ha prestado asistencia técnica para ayudar a los Estados a mejorar sus planes. A partir de esta base, el ACT-LTAG puede sistematizar y ampliar el apoyo, aprovechando las enseñanzas extraídas de otras iniciativas de la OACI, como el *Plan Mundial de Navegación Aérea*, con el fin de permitir vías de implementación progresivas y flexibles para los Estados que tienen diferentes niveles de preparación.

3.3 Además, es menester ayudar a los Estados a comprender el panorama cambiante de la financiación para el clima. Es posible que muchos Estados no estén familiarizados con los tipos de instrumentos de financiación disponibles, los requisitos de admisibilidad ni las expectativas de los diferentes organismos de financiación. El ACT-LTAG de la OACI puede ampliar los conocimientos institucionales de los Estados sobre los mecanismos de financiación para el clima y sobre las condiciones propicias para acceder con éxito al financiamiento. Esto complementaría el papel del FINVEST de la OACI, puesto que facilitaría la conexión entre proyectos de sostenibilidad de la aviación e inversionistas de todo el mundo.

3.4 La creación de capacidad debe ocupar el lugar central en el ACT-LTAG de la OACI. Sin instituciones fortalecidas, conocimientos técnicos y marcos normativos sólidos, los Estados tendrán dificultades para pasar de la aspiración a la acción. Se prevé que el ACT-LTAG colme esta laguna, ofreciendo a los Estados un camino para desarrollar progresivamente las competencias y los sistemas necesarios en sus gobiernos e industria para contribuir a la acción climática mundial. Un aspecto clave es detectar y dar respuesta a los aspectos en los que los Estados encuentran mayores obstáculos para avanzar. Es allí donde la creación de capacidad puede tener el impacto más inmediato y transformador.

3.5 Posibles programas para la creación de capacidad

3.5.1 Se puede considerar una serie de programas de creación de capacidad, que combinen asistencia técnica e instrucción, para ayudar a los Estados a desarrollar su estrategia de aviación sostenible. La asistencia técnica incluye asesoramiento personalizado que ayude a los Estados a adaptar las opciones de política existentes a sus contextos nacionales. Además, se pueden ofrecer los servicios de consultoría de especialistas para que los Estados en desarrollo inicien y desarrollen sus ecosistemas de SAF de manera eficaz.

3.5.2 El desarrollo de conocimientos especializados en **combustibles más limpios para la aviación** es una prioridad clave para la creación de capacidad, habida cuenta de su potencial para reducir significativamente la huella de carbono de la aviación y generar nuevas oportunidades económicas. Las personas encargadas de formular políticas deben ser capaces de realizar evaluaciones del ciclo de vida y

comprender las metodologías de cambio de uso de la tierra con el fin de diseñar marcos que permitan movilizar materias primas sostenibles y así contribuir a la producción de combustibles más limpios para la aviación, como los SAF. También necesitarán ayuda para implementar mecanismos sólidos de **contabilización del carbono** que permitan una validación transparente y uniforme de las transacciones y reclamaciones relacionadas con el uso de combustibles más limpios para la aviación y sus beneficios medioambientales. Por último, quienes formulan políticas también deben comprender cómo diseñar instrumentos de **activación de mercado y financiación para el clima** con el fin de atraer nuevo capital e inversionistas.

4. PAPEL DEL CENTRO DE AVIACIÓN SOSTENIBLE DE ASIA Y EL PACÍFICO

4.1 El Centro de Aviación Sostenible de Asia y el Pacífico (APSAC) se fundó con el propósito de crear capacidades para promover la aviación sostenible a través de la investigación de políticas, la colaboración y la creación de capacidad. El APSAC reúne los conocimientos especializados tanto del sector público como del privado, lo que lo convierte en una plataforma para brindar apoyo personalizado a los Estados para avanzar hacia el LTAG de la OACI. La investigación de políticas del APSAC se enfoca en áreas críticas, como combustibles más limpios para la aviación, contabilización de carbono, desarrollo del mercado del carbono y financiación para el clima. Reviste igual importancia el compromiso del APSAC con la creación de capacidad, que promueve a través de asistencia técnica personalizada, instrucción especializada y fomento de una comprensión común de conceptos y terminología esenciales en la descarbonización de la aviación en toda la región. Estas iniciativas contribuyen directamente al programa ACT-LTAG de la OACI al fortalecer la capacidad de los Estados para implementar sus estrategias nacionales de LTAG y fomentar una mayor alineación con los objetivos de la OACI.

4.2 El APSAC cuenta con el respaldo de un sólido equipo de partes interesadas de la industria, y su consejo consultivo está compuesto por socios de los sectores de aviación, energía y financiación para el clima. El director ejecutivo es un veterano de la industria con más de 30 años en la industria de la aviación; ha trabajado, por ejemplo, en Singapore Airlines y la IATA. Gracias a la sólida experiencia y extensa red, el APSAC se posiciona como socio en la implementación del ACT-LTAG de la OACI en la región y fuente de liderazgo intelectual en las vías específicas de Asia y el Pacífico hacia la aviación sostenible.

5. PRÓXIMAS INICIATIVAS DE CREACIÓN DE CAPACIDAD DEL APSAC

5.1 El APSAC pronto lanzará su primer curso, “*Growing Aviation Sustainably*” (“Crecimiento sostenible de la aviación”), que presentará conocimientos básicos sobre los problemas medioambientales de la aviación e introducirá opciones de descarbonización en las operaciones aeroportuarias, las prácticas de las líneas aéreas y la gestión del tránsito aéreo. Fue diseñado para las administraciones de aviación, la industria y las personas encargadas de formular políticas, y refleja el énfasis del ACT-LTAG de la OACI en una instrucción estructurada e integral que se adapte a diversos papeles dentro del sector.

5.2 Asimismo, el APSAC convocará una serie de talleres de participación estatal adaptados a las necesidades específicas y los contextos políticos de los Estados solicitantes. Estos talleres tienen como objetivo promover la participación de todo el Estado reuniendo a las partes interesadas de la administración de aviación, otros organismos gubernamentales y el sector privado. Los talleres facilitarán el diálogo intersectorial, la coordinación interinstitucional y la alineación de políticas. También servirán como plataformas para la evaluación de necesidades, el intercambio de conocimientos y el aprendizaje entre pares, objetivos centrales previstos en el ACT-LTAG.

5.3 Para alcanzar el éxito y la pertinencia de estas iniciativas, el APSAC invita activamente a los Estados a colaborar. Los Estados pueden proporcionar oradores expertos y compartir experiencias nacionales y estudios de casos. El APSAC también alienta a los Estados a desarrollar conjuntamente futuras

ofertas de instrucción y respaldar el desarrollo del plan de estudios. Estas actividades conjuntas impulsarán el ACT-LTAG y, a la vez, fortalecerán su adopción y la cooperación regional.

6. CONCLUSIÓN

6.1 Un programa ACT-LTAG estructurado e inclusivo de la OACI, basado en los programas ACT-CORSIA y ACT-SAF, proporcionará un marco muy necesario para consolidar y ampliar las actividades que lleva adelante la OACI para ayudar a los Estados en su camino hacia la carboneutralidad. Las plataformas regionales como el APSAC también pueden traducir los objetivos del ACT-LTAG en criterios prácticos a través de asistencia técnica personalizada, instrucción estructurada y colaboración. La OACI puede aprovechar estas plataformas regionales para ampliar la implementación del ACT-LTAG, impulsar su adopción en las regiones y velar por que el ACT-LTAG siga siendo pertinente para los contextos nacionales y regionales.

6.2 Para llevar a buen puerto estos objetivos, Singapur propone que el establecimiento del ACT-LTAG se vea reflejado en la versión actualizada de la resolución A42-21 de la Asamblea: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático*. Se recomienda que se incluya como un nuevo párrafo **16 quater** en la resolución, siguiendo las disposiciones existentes sobre el ACT-SAF.

6.3 Se propone incluir lo siguiente en la versión actualizada de la resolución A42-21:

“Pide al Consejo que cree el Programa OACI de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción para el Objetivo Ambicioso a Largo Plazo (ACT-LTAG), como marco estructurado e integral para ayudar a los Estados a elaborar planes de acción estatales nacionales acordes con el LTAG; aprovechar las iniciativas existentes, como los programas ACT-CORSIA y ACT-SAF; y colaborar con las plataformas regionales con el fin de brindar una asistencia focalizada y práctica que se adapte a los contextos regionales y a las necesidades específicas de los Estados, en consonancia con la iniciativa Ningún País se Queda Atrás.”