



Organización de Aviación Civil Internacional

NOTA DE ESTUDIO

A42-WP/169

EX/84

30/7/25

Revisión núm. 1

19/9/25

En español únicamente

ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

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

FINANCIACIÓN DE MEDIDAS DE REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE CO₂

(Nota presentada por Brasil)

REVISIÓN NÚM. 1

RESUMEN

En la cláusula 18 b) de la resolución A41-21 de la Asamblea, se pide al Consejo que “siga considerando el establecimiento de una iniciativa de financiación o mecanismo de recaudación de fondos para el clima bajo la égida de la OACI, analizando las posibles dificultades financieras, institucionales y legales, e informe al respecto al 42º período de sesiones de la Asamblea de la OACI”.

La OACI estima que un uso más intensivo de los combustibles para contribuir a la concreción del objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG) requeriría inversiones totales del orden de los USD 3, 2 billones de las empresas de suministro de combustible y USD 4,07 billones de los explotadores de aviones de aquí a 2050. El monto de financiación en condiciones concesionarias requerido para financiar las “necesidades de inversión relativas al combustible exclusivamente” de los países en desarrollo podría oscilar entre los USD 106 000 millones y USD 275 000 millones hasta 2050, y en lo que respecta a las “necesidades de inversión totales (incluidas la tecnología de aeronave y las operaciones)” podría oscilar entre los USD 141 000 millones y USD 321 000 millones de aquí a 2050.

Estas proyecciones denotan que existen enormes necesidades y brechas de financiación. Brasil cree que los Estados miembros deben analizar estas necesidades y brechas a fin de presentar una propuesta concreta sobre financiación climática ante el 43º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, que tendrá lugar solo dos años antes de que se cumpla el plazo para lograr la *visión ambiciosa colectiva mundial* de reducir un 5 % las emisiones de CO₂ de la aviación internacional para 2030 mediante el uso de combustibles de aviación sostenibles (SAF), combustibles de aviación con menos emisiones de carbono (LCAF) y otras energías de aviación más limpias.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a reconocer los principios resaltados en la sección 2 de esta nota de estudio y reflejarlos en la decisión que se propone en la nota de estudio de la Asamblea *Cambio climático – Marco Mundial OACI para SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación* (A42-WP/25).

<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>	
<i>Referencias:</i>	Resolución A41-21 A42-WP/25, <i>Cambio climático – Marco Mundial OACI para SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación</i>

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En la cláusula 18 b) de la resolución A41-21 de la Asamblea, se pide al Consejo que “siga considerando el establecimiento de una iniciativa de financiación o mecanismo de recaudación de fondos para el clima bajo la égida de la OACI, analizando las posibles dificultades financieras, institucionales y legales, e informe al respecto al 42.º período de sesiones de la Asamblea de la OACI”.

1.2 Además, en la cláusula 17 de la misma resolución se reconoce que la concreción del objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG) demandará una ingente inversión de los Estados de acuerdo con sus circunstancias nacionales, y que la OACI podría valerse de diversas modalidades y/o mecanismos posibles para facilitar la financiación y las inversiones para la implementación de medidas específicas de reducción de las emisiones de CO₂ de la aviación.

1.3 De acuerdo con lo señalado en el informe LTAG, un uso más intensivo de combustibles para contribuir a la concreción del LTAG requeriría inversiones acumuladas del orden de los USD 3,2 billones de las empresas de suministro de combustible y USD 4,07 billones de los explotadores de aviones de aquí a 2050.

1.4 Una de las fuentes analizadas en el trabajo del *Grupo Reducido sobre la Financiación de las Medidas de Reducción de las Emisiones de CO₂ de la Aviación* del Consejo de la OACI presentó proyecciones relativas a la concreción del LTAG en 2050 en los países en desarrollo, lo que demandaría un monto de financiación ideal que oscila entre los USD 3 000 millones y los USD 8 000 millones, según las necesidades de inversión mundiales, los índices de apalancamiento de financiación combinada y la premisa de que la financiación climática multilateral representa alrededor del 15 % de la financiación climática pública total, que incluye también las fuentes de financiación nacionales y bilaterales. La fuente también estimó que el monto de financiación en condiciones concesionarias requerido para financiar las “necesidades de inversión relativas al combustible exclusivamente” de los países en desarrollo oscilaría entre USD 106 000 millones y USD 275 000 millones, y entre USD 141 000 millones y USD 321 000 millones para las “necesidades de inversión totales (incluidas la tecnología de aeronave y las operaciones)” de aquí a 2050.

1.5 Brasil ha participado de manera activa en las deliberaciones del grupo reducido, que ha logrado importantes avances asistiendo al Consejo de la OACI para dar respuesta al problema de la financiación climática en la aviación internacional. A pesar de los avances logrados en las deliberaciones del Consejo en relación con los mecanismos de financiación, Brasil cree que los Estados miembros aún necesitan acordar procesos y objetivos puntuales para movilizar fondos con miras al próximo 43º período de sesiones de la Asamblea de la OACI en 2028, que tendrá lugar solo dos años antes de que se cumpla el plazo para lograr la *visión ambiciosa colectiva mundial* de reducir un 5 % las emisiones de CO₂ de la aviación internacional para 2030 mediante el uso de combustibles de aviación sostenibles (SAF), combustibles de aviación con menos emisiones de carbono (LCAF) y otras energías de la aviación más limpias.

2. **PRINCIPIOS QUE DEBERÍAN REFLEJARSE EN EL APÉNDICE G DE LA NOTA DE ESTUDIO DE LA ASAMBLEA A42-WP/25, CAMBIO CLIMÁTICO – MARCO MUNDIAL PARA SAF, LCAF Y OTRAS ENERGÍAS MÁS LIMPIAS PARA LA AVIACIÓN**

2.1 Como se indica en la **cláusula 40 del Marco Mundial para SAF, LCAF y otras energías más limpias**, *“Los Estados reconocen que, en su labor de preparación del informe previsto en el párrafo 18. b) de la resolución A41-21, el Consejo de la OACI debería considerar, entre otros, los siguientes aspectos: a) la consecución del LTAG de forma justa y sostenible; b) el papel que podrían desempeñar una iniciativa de financiación o mecanismo de recaudación de fondos para el clima a fin de reforzar y complementar la labor del polo de inversiones Finvest, y otros mecanismos de la Organización, como el Programa ACT-SAF, el Programa de Cooperación Técnica de la OACI y el Fondo Voluntario para el Medioambiente de la OACI; c) la necesidad de un análisis de las brechas para determinar dónde existen necesidades específicas, prestando atención a los Estados en desarrollo y a los Estados con necesidades particulares; y d) el objetivo de promover el aumento de la producción de SAF en todo el mundo y los beneficios económicos, sociales y medioambientales concomitantes en todas las regiones”*.

2.2 En el apéndice G de la nota de estudio A42-WP/25, *Cambio climático – Marco Mundial para SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación* se analiza el establecimiento de una iniciativa de financiación climática o un mecanismo de financiación en el marco de la OACI, en consonancia con el mandato previamente mencionado que se establece en la cláusula 18 b) de la resolución A41-21. Para reflejar correctamente los compromisos de alto nivel acordados con anterioridad y promover la plena aplicación del Marco Mundial, Brasil cree que se deben incorporar los siguientes principios en la nota de estudio de la Asamblea:

- a) la Asamblea debe instar a los Estados miembros a hacer contribuciones regulares y sustanciales al Fondo Voluntario para el Medioambiente de la OACI para que la Organización pueda financiar actividades específicas vinculadas al LTAG, incluyendo el Programa ACT-SAF, y de esa forma asistir a los Estados en desarrollo y los Estados con necesidades particulares;
- b) la Asamblea debería fijar un mandato con metas de financiación claras establecidas como parte de una meta de contribuciones anual, cuantitativa y colectiva para el Fondo Voluntario para el Medioambiente, permitiendo que las contribuciones estén sujetas al menor número de restricciones que sea posible sin perder alineación con los objetivos específicos en materia de SAF;
- c) la Asamblea debería establecer un mandato para la ejecución del párrafo 40 del Marco Mundial en lo relativo a la financiación y “la necesidad de un análisis de las brechas para determinar dónde existen necesidades específicas, prestando atención a los Estados en desarrollo y a los Estados con necesidades particulares”;
- d) la Asamblea debe reiterar y reforzar la prioridad inmediata que se debe dar a los combustibles de aviación sostenibles (SAF) y los combustibles de aviación con menos emisiones de carbono (LCAF) como el factor que más contribuye a la consecución del LTAG y la *visión ambiciosa colectiva mundial* de reducir un 5 % las emisiones de CO₂ en la aviación internacional para 2030, con especial atención a los países en desarrollo y a los Estados con necesidades particulares;
- e) la Asamblea debería establecer una línea de trabajo específica dentro del Consejo para analizar el nivel de recursos que sea preciso recaudar y su destino, así como para evaluar las mejores opciones en términos de fuentes (voluntarias u obligatorias) y gobernanza (la OACI o una entidad externa);

- f) la Asamblea debería instar a los Estados miembros a aprovechar el Fondo Voluntario para el Medioambiente de la OACI analizando alternativas para incrementar las contribuciones voluntarias de los Estados y de las partes interesadas del sector privado. Sería importante fijar metas de financiación claras, por ejemplo, como parte de una meta de contribuciones anual, cuantitativa y colectiva para el Fondo Voluntario para el Medioambiente. Brasil considera que los Estados miembros deben permitir que estas contribuciones estén sujetas al menor número de restricciones que sea posible sin perder alineación con los objetivos específicos en materia de SAF-LCAF;
- g) a fin de que se alcancen los objetivos de apoyo a la implementación y, al mismo tiempo, se tengan en cuenta las inquietudes relativas a la transparencia, la rendición de cuentas y la inclusividad, los Estados miembros deberían señalar qué aspectos de las reglas operacionales del Fondo que deberían examinarse y revisarse. Para un accionar rápido, la Asamblea debería proporcionar parámetros específicos para poner en marcha la expansión del Fondo Voluntario para el Medioambiente;
- h) para promover la confianza, transparencia y eficacia en la afectación de recursos, se recomienda que el Consejo analice mejoras de los dispositivos de notificación, vigilancia y evaluación del Fondo Voluntario para el Medioambiente de la OACI, por ejemplo, elaborar indicadores del desempeño, establecer criterios de admisibilidad claros y promover mejores prácticas mediante una gestión conjunta con los Estados beneficiarios; y
- i) la Asamblea debería definir el papel del Fondo Voluntario para el Medioambiente en lo que respecta al apoyo a la implementación, considerando la resolución sobre el LTAG y el Marco Mundial para SAF, LCAF y otras energías más limpias. El fondo debería proporcionar un apoyo integral en pro de la descarbonización, especialmente para el desarrollo, la producción y la puesta en mercado de combustibles de aviación sostenibles (SAF). Las actividades clave deberían ser las siguientes:
 - 1) asistir a los Estados en la elaboración y ejecución de planes de acción y hojas de ruta voluntarios;
 - 2) facilitar la puesta en común de conocimientos sobre las tecnologías de SAF y las mejores prácticas;
 - 3) promover la creación de marcos regulatorios nacionales/regionales;
 - 4) realizar estudios de viabilidad para orientar a los Estados en la definición de soluciones de SAF viables;
 - 5) brindar instrucción para acelerar la madurez de los proyectos y atraer inversiones;
 - 6) promover proyectos piloto a pequeña escala y escalarlos para una aplicación más amplia;
 - 7) promover la cooperación en tecnología y fomentar la investigación básica en instituciones estatales; y
 - 8) modernizar la infraestructura pública, como los laboratorios y centros de certificación, para acompañar la puesta en mercado de SAF.