



ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

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

APOYAR LA TRANSICIÓN A UNA ENERGÍA MÁS LIMPIA EN LA AVIACIÓN

(Nota presentada por Dinamarca en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros<sup>1</sup>, los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil<sup>2</sup> y EUROCONTROL)

RESUMEN

El logro del objetivo ambicioso mundial a largo plazo para la aviación internacional de cero emisiones netas de carbono de aquí a 2050 requiere esfuerzos extraordinarios, en particular, la solidaridad, la cooperación y la asistencia entre los Estados. Desde el 41º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, los programas de creación de capacidad, como el ACT-SAF y el ACT-CORSIA, han incrementado significativamente el apoyo a disposición de los Estados para que implementen políticas de descarbonización de la aviación. Al mismo tiempo, el polo de inversiones Finvest de la OACI contribuirá a facilitar el acceso a la financiación necesaria para los proyectos de descarbonización de la aviación.

La región europea, junto con otros asociados, ha contribuido de manera significativa al éxito de estas iniciativas, y se ha comprometido a apoyar a la OACI para que siga ampliando y acelerando la asistencia técnica y derribando las barreras para que los proyectos de descarbonización de la aviación accedan a la financiación que necesitan, conforme al espíritu duradero de Ningún País se Queda Atrás.

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

- a) reconocer el aumento significativo de los programas de creación de capacidad y de asistencia técnica en el ámbito del medioambiente durante el último trienio, particularmente el ACT-SAF y el polo de inversiones Finvest, y alentar, tomando nota a la vez de las contribuciones europeas durante el trienio, a todos los Estados miembros de la OACI, las organizaciones y al sector a que contribuyan a los programas medioambientales de la OACI, destinados a ayudar a los Estados con necesidades particulares;
- b) solicitar al Consejo de la OACI que amplíe y acelere aún más el apoyo técnico a los Estados, reconociendo la necesidad urgente de producir y adoptar combustibles de aviación sostenibles (SAF), combustibles de aviación con menos emisiones de carbono (LCAF) y otras energías más limpias;
- c) solicitar al Consejo y a la Secretaría de la OACI que den prioridad al funcionamiento continuo del polo de inversiones Finvest con el fin de facilitar el acceso a la financiación para los proyectos de descarbonización de la aviación en todo el mundo por medio de una estrecha cooperación con el sector, las instituciones financieras y el sector energético, de conformidad con la función de defensor, facilitador e

<sup>1</sup> 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, Rumanía y Suecia.

<sup>2</sup> Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Islandia, Macedonia del Norte, Moldova, Mónaco, Montenegro, Noruega, Reino Unido, San Marino, Serbia, Suiza, Türkiye y Ucrania.

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| intermediario en la financiación de la energía limpia que desempeña la OACI a través de la iniciativa Finvest; y<br>d) solicitar al Consejo y a la Secretaría de la OACI que velen por que la labor integral de creación de capacidad y apoyo a la implementación llevada a cabo en el marco del ACT-SAF y las actividades de financiación realizadas a través del Centro Finvest brinden un apoyo sin discontinuidades a los Estados desde la primera etapa del proceso hasta la última. |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <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>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Las actividades mencionadas en esta nota se llevarán a cabo con sujeción a la disponibilidad de recursos en el presupuesto del programa regular para 2026-2028 y/o con contribuciones extrapresupuestarias.                                                                                                                                                                                                                                             |
| <i>Referencias:</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Resolución A41-21 de la Asamblea, Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente — Cambio climático<br>Marco Mundial OACI para SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación.<br>A42-WP/368, <i>European Region Environmental Support to the No Country Left Behind Initiative</i> (Apoyo ambiental de la región europea a la Iniciativa Ningún País se Queda Atrás) |

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 El logro del objetivo ambicioso mundial a largo plazo (LTAG) para la aviación internacional de cero emisiones netas de carbono de aquí a 2050 requiere esfuerzos sin precedentes de todas las organizaciones del sector de la aviación civil internacional. Ochenta años después de la firma del Convenio de Chicago, el Plan Estratégico de la OACI para 2026-2050 reconoce que lograr cero emisiones netas de aquí a 2050 es fundamental para que la aviación siga promoviendo la paz y la seguridad mundiales, la integración social y la prosperidad económica para las generaciones futuras. A su vez, el logro del LTAG creará nuevas oportunidades sociales y económicas en todas las regiones del mundo. En particular, el desarrollo de combustibles de aviación sostenibles (SAF) podría ser el principal factor de la descarbonización de la aviación y, a la vez, un motor de creación de nuevos puestos de trabajo y de crecimiento económico esencial para los Estados en desarrollo.

1.2 Por lo tanto, en consonancia con el espíritu de solidaridad del Convenio, la cooperación entre los Estados y la prestación de asistencia técnica mutua es esencial para que todos los Estados obtengan los beneficios ambientales y socioeconómicos que se esperan como resultado del logro de cero emisiones netas.

1.3 En particular, el apoyo a la implementación y el acceso a la financiación pueden propiciar una mayor distribución geográfica de la producción de SAF, LCAF y otras energías más limpias en todo el mundo. Por lo tanto, los Estados y la industria deben aunar esfuerzos para atraer inversiones allá donde se necesiten. Ello, a su vez, permitirá que ningún país se quede atrás a la hora de beneficiarse del crecimiento económico impulsado por la búsqueda global de una aviación sostenible.

1.4 Esto se reconoce en la resolución A41-21, donde se afirma que "la existencia de medios de ejecución [...] favorecerá la concreción del LTAG [que] demanda una ingente inversión de los Estados". Por consiguiente, en la resolución se pide al Consejo que "dé inicio medidas o mecanismos específicos a fin de facilitar [...] un mejor acceso a la inversión privada y a la financiación de [...] instituciones

financieras" y a que "siga considerando el establecimiento de una iniciativa de financiación o mecanismo de recaudación de fondos para el clima". Esto es para complementar "un programa sólido de asistencia técnica "y cooperación exclusivo para el LTAG" que abarca todas las medidas de reducción de emisiones de carbono.

1.5 Las peticiones del 41º período de sesiones de la Asamblea se desarrollan en el Marco Mundial para SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación, adoptado por la Tercera Conferencia sobre la Aviación y los Combustibles Alternativos (CAAF/3), que se celebró en Dubái (Emiratos Árabes Unidos). En el Marco Mundial se reconoce lo siguiente: "con actividades integrales de creación de capacidad, apoyo a la implementación y financiación que deben ir de la mano" y se anima a "todos los Estados y regiones a trabajar juntos con un espíritu solidario con el fin de que se haga un esfuerzo verdaderamente mundial". El Marco Mundial destaca el importante papel que puede desempeñar la OACI para hacer frente a las dificultades de la financiación de energías más limpias para la aviación, junto con la industria, los Estados miembros y otros actores.

1.6 En esta nota de estudio se examinan los progresos realizados en estas esferas durante el último trienio y se sostiene que la Organización debe prestarles especial atención en el próximo trienio, según redobla sus esfuerzos para lograr el LTAG. Como se establece en el Marco Mundial, "el apoyo a los países en desarrollo y a los Estados con necesidades particulares es una línea ininterrumpida que va desde el primer paso del proceso hasta el último, con actividades integrales de creación de capacidad, apoyo a la implementación y financiación que deben ir de la mano para lograr este resultado y el interés mayor de descarbonizar la aviación de manera sostenible".

## **2. ACT-SAF - CREACIÓN DE CAPACIDAD Y ASISTENCIA TÉCNICA**

2.1 La mayor parte de las actividades del Programa de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción para los Combustibles de Aviación Sostenibles (ACT-SAF) de la OACI han tenido lugar en el trienio actual. Si bien el programa ACT-SAF se basa en la experiencia del programa ACT-CORSIA, incorpora un paquete básico de aprendizaje centralizado de webinarios de acceso abierto, que cuentan con la participación de especialistas en la materia y la prestación de apoyo mutuo específico a los Estados interesados en la producción de SAF. Esto incluye estudios de factibilidad para los proyectos que se encuentran en sus etapas iniciales, estudios sobre la implementación operacional para los proyectos cuya factibilidad ya se ha demostrado, apoyo a la elaboración de reglamentos y a la certificación, así como apoyo a la creación de líneas de suministro directo de SAF y asesoramiento para la preparación de propuestas de proyectos.

2.2 Durante el último trienio la región europea ha colaborado estrechamente con asociados de otras regiones para respaldar los esfuerzos de creación de capacidad destinados a la consecución del LTAG. Esto incluye fondos y contribuciones en especie de Alemania, Austria, España, Francia, Italia, Países Bajos, Reino Unido, Suecia y la Unión Europea. En la nota A42-WP/368 figura información sobre esos proyectos.

2.3 Por medio del ACT-CORSIA y el ACT-SAF, los Estados tienen acceso a la mejor asistencia técnica que hay para facilitar la implementación de dos de los cuatro elementos del conjunto de medidas. La interacción fluida del ACT-SAF con el polo de inversiones Fininvest, así como su mayor alcance y puesta en práctica, son fundamentales. En el próximo trienio el ACT-CORSIA podría hacer especial hincapié en las necesidades de los Estados anfitriones de los proyectos admisibles en el marco del CORSIA, particularmente con respecto a la autorización de unidades y de los ajustes correspondientes, mientras sigue ayudando a los Estados a implementar el plan. Este apoyo a la creación de capacidad debería incrementarse aún más, y se invita a todos los Estados con medios suficientes a contribuir al ACT-SAF y a otras iniciativas de asistencia técnica bilaterales y multilaterales para que esos esfuerzos se puedan acelerar.

2.4 Los programas de apoyo a la implementación también deberían tener en cuenta el alcance más amplio del LTAG y el conjunto de medidas de la OACI a fin de que los Estados puedan prepararse para la introducción de tecnologías de aviación nuevas y más eficaces y cosechar los beneficios de una mayor eficacia operacional.

### 3. POLO FINVEST - FACILITAR EL ACCESO A LA FINANCIACIÓN

3.1 El acceso al capital es fundamental para el éxito de los proyectos de producción de SAF. Se entiende que ya existen inversores, principalmente privados pero también, en cierta medida, institucionales, que disponen de los recursos necesarios para esta transición. En la mayoría de los casos, los inversores privados determinarán los proyectos más viables, centrándose en los países o entidades que presten el apoyo político más completo y estable a los SAF. Por lo tanto, los Estados pueden mejorar las posibilidades de éxito de los proyectos de producción de SAF mediante la implementación de políticas audaces a largo plazo para apoyarlos. En las *Orientaciones de la OACI sobre medidas de política para el desarrollo y la puesta en mercado de SAF* figura amplia información para aquellos Estados que consideren la posibilidad de adoptar esas políticas de SAF, en consonancia con el elemento constitutivo 1 del Marco Mundial para energías más limpias en la aviación. El clima general de inversión también es sumamente relevante y, a este respecto, la gobernanza y las reformas económicas generales, que van más allá de los ámbitos de la aviación y los combustibles, desempeñarán un papel importante.

3.2 No obstante, en algunos casos puede ser necesario un apoyo adicional, como garantías o financiación combinada o en condiciones favorables, para impulsar la confianza y atraer la inversión privada. El polo de inversiones Finvest de la OACI puede contribuir a facilitar el acceso a todas las fuentes potenciales de financiación, en particular ayudando a los Estados a exponer sus necesidades. Se han recibido con gran satisfacción los recientes avances en el establecimiento de este polo que, gracias a la asociación de la OACI con la Agencia Internacional de Energías Renovables (IRENA), debería servirse de la experiencia adquirida en la implementación de proyectos similares en otros sectores. Será importante continuar con la labor de divulgación y búsqueda de colaboración con otros sectores e iniciativas equivalentes para que la aviación se tenga en cuenta al establecer las prioridades generales del sector energético. Cabe destacar la celebración del primer Mercado Mundial de la Aviación Sostenible, en Abu Dabi, y, en paralelo, del Simposio Mundial de Apoyo a la Implantación de la OACI 2025, durante el cual se firmó una asociación entre la UE y la OACI para respaldar el desarrollo del polo de inversiones Finvest de la OACI y proporcionar conocimientos especializados en financiación para el clima. La cooperación con los bancos multilaterales de desarrollo y los diversos fondos para el clima existentes de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) también será esencial para el éxito, de acuerdo con las prioridades declaradas por los Estados receptores.

3.3 Para complementar esta labor, se anima a los Estados que dispongan de medios suficientes a que hagan contribuciones voluntarias a los fondos existentes, de conformidad con el párrafo 18 e) de la resolución A41-21. Estas contribuciones pueden sustentar iniciativas de creación de capacidad, asistencia técnica, financiación climática e incluso, con una gobernanza adecuada, destinarse a financiar proyectos. Asimismo, los Estados pueden hacer contribuciones voluntarias a fondos existentes al margen de la OACI y promover el uso de esas contribuciones para respaldar la producción de SAF o fomentar de otro modo la transformación del sector energético, del que depende la puesta en mercado de los SAF.

### 4. CONCLUSIÓN

4.1 La necesidad de lograr cero emisiones netas de carbono de la aviación internacional de aquí a 2050 plantea enormes dificultades. No obstante, la OACI ya ha establecido muchas de las

herramientas necesarias para emprender esa transición, y esa labor puede y debería ampliarse y acelerarse en los próximos años. Algunos Estados tienen necesidades particulares que requieren apoyo a la implementación, y Europa es plenamente solidaria con todos los Estados en su compromiso con un mundo cada vez más conectado y sostenible.

4.2 Europa sigue comprometida a trabajar en asociación con todos los demás Estados y regiones para apoyar los esfuerzos de creación de capacidad en este ámbito, en especial por medio del ACT-CORSIA y el ACT-SAF.

— FIN —