



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

NOTA DE ESTUDIO

NACC/DCA/13 — NE/04
15/07/25

**Decimotercera Reunión de Directores/as de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe
(NACC/DCA/13)**

Santo Domingo, República Dominicana, 4 al 7 de agosto de 2025

**Cuestión 6 del
Orden del Día:**

Asuntos medioambientales

AVANCES DE LA OACI EN MATERIA DE AVIACIÓN Y CAMBIO CLIMÁTICO

(Presentada por Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO

En este documento se describen los progresos realizados en la labor de la OACI en relación con la aviación internacional y el cambio climático, centrándose en la aplicación del objetivo global aspiracional a largo plazo (LTAG) para la aviación internacional. Particularmente, se aborda el caso de los Estados acreditados ante la Oficina Regional NACC de la OACI.

Destaca los resultados derivados de la Tercera Conferencia de la OACI sobre Aviación y Combustibles Alternativos (CAAF/3), a saber, el Marco Global de la OACI para los Combustibles de Aviación Sostenibles (SAF), los Combustibles de Aviación Bajos en Carbono (LCAF) y otras Energías Más Limpias para la Aviación, y la Hoja de Ruta de la OACI para la aplicación de los resultados de la CAAF/3 y el LTAG, así como las medidas adoptadas y los principales avances hasta la fecha.

Este documento también proporciona información actualizada sobre la implementación continua de CORSIA y los desarrollos recientes relacionados con el financiamiento climático y la tributación del transporte aéreo, así como los preparativos para el 42º período de sesiones de la Asamblea de la OACI.

Acción:	Las acciones requeridas por la Reunión se detallan en el párrafo 3 de este documento, sustituidas considerando los resultados alcanzados por los Estados de conformidad con las Conclusiones NACC/DCA/12 C/9 y C/10.
Objetivos Estratégicos:	<ul style="list-style-type: none">• Protección del medio ambiente
Referencias:	<ul style="list-style-type: none">• Conclusión NACC/DCA/12 C/9 - Ruta hacia la aviación sostenible• Conclusión NACC/DCA/12 C/10 financiamiento de la descarbonización del sector de la aviación: un enfoque en el centro FINVEST de la OACI

1. Introducción

1.1 En el 41º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, en octubre de 2022, los Estados miembros adoptaron la Resolución A41-21 de la Asamblea con un acuerdo sobre el objetivo global aspiracional a largo plazo (LTAG) para el sector de la aviación internacional de cero emisiones netas de carbono para 2050.

1.2 Reconociendo que se espera que las energías más limpias tengan la mayor contribución a la reducción de las emisiones de CO₂ de la aviación, la Tercera Conferencia de la OACI sobre Aviación y Combustibles Alternativos (CAAF/3), celebrada en Dubái, Emiratos Árabes Unidos, en noviembre de 2023, adoptó el Marco Global de la OACI para los Combustibles de Aviación Sostenibles (SAF), los Combustibles de Aviación con Bajas Emisiones de Carbono (LCAF) y otras Energías Más Limpias para la Aviación para facilitar la ampliación global de su desarrollo e implementación. En virtud del Marco Global de la OACI, la OACI y sus Estados miembros se esfuerzan por lograr una visión aspiracional global colectiva para reducir las emisiones de CO₂ en la aviación internacional en un 5 por ciento para 2030 mediante el uso de SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación, en apoyo del logro del LTAG.

1.3 La adopción del Marco Global de la OACI, solo un año después del LTAG, envió una señal clara a la comunidad internacional sobre el compromiso del sector de la aviación internacional con la descarbonización. El Marco Global de la OACI proporciona claridad, coherencia y previsibilidad a los gobiernos, inversores públicos y privados, la industria y los productores de combustible para apoyar y liberar el potencial de transición energética del sector de la aviación.

1.4 Se espera que el 42º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, programado del 23 de septiembre al 3 de octubre de 2025, siga deliberando sobre las políticas actualizadas de la OACI en materia de aviación internacional y cambio climático. Como preparación para la Asamblea, la Semana del Clima de la Aviación de la OACI¹ se celebró del 2 al 4 de junio de 2025, en la Sede de la OACI, Montreal, Canadá, para informar a los participantes sobre el progreso general logrado y discutir los últimos desarrollos en todos los temas ambientales. La cobertura completa del evento está disponible en OACI TV. El Informe Ambiental 2025 de la OACI² también fue lanzado en la Semana del Clima de la Aviación, ofreciendo valiosas perspectivas sobre el progreso logrado en los últimos tres años en los esfuerzos de protección ambiental de la OACI.

1.5 Las Oficinas Regionales de la OACI, como la NACC, impulsan la sostenibilidad ambiental, destacándose, según el Informe Ambiental 2025 de la OACI, en la mejora de los Planes de Acción Estatales (SAP), la asistencia a través del Programa ACT-SAF y el apoyo a la implementación de CORSIA. Reconociendo la vital conectividad aérea para el progreso socioeconómico en Latinoamérica y el Caribe, la Oficina NACC trabaja activamente para equilibrar esta con la sostenibilidad enfatizando la comunicación, coordinación y colaboración estrecha con actores clave como la Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo (ALTA), el Consejo Internacional de Aeropuertos - América Latina y el Caribe (ACI-LAC), la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO), la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), la Asociación Regional IV de América del Norte, Central y el Caribe de la Organización Meteorológica Mundial (RA-IV WMO) y los proyectos regionales de la Unión Europea (UE).

¹ <https://www.icao.int/Meetings/2025AviationClimateWeek/Pages/default.aspx/>

² <https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/envrep2025.aspx>

2 Discusión

2.1 Hoja de Ruta de la OACI para la implementación de los resultados de la CAAF/3 y el LTAG

2.1.1 En junio de 2024, el Consejo de la OACI aprobó la Hoja de Ruta de la OACI para la implementación de los resultados de la CAAF/3 y el LTAG. La OACI está avanzando en la implementación de esta Hoja de Ruta, asegurando al mismo tiempo un progreso equilibrado entre sus cuatro componentes interdependientes: 1) política y planificación, 2) marco regulatorio, 3) apoyo a la implementación y 4) financiación.

Componente 1 (Política y Planificación) – Metodología de Monitoreo y Notificación del LTAG, Planes de Acción Estatales (SAP), Inventario y Herramientas de Seguimiento del LTAG

2.1.2 La Decimotercera Reunión del Comité de Protección del Medio Ambiente de la Aviación (CAEP/13), celebrada en febrero de 2025, desarrolló la metodología de monitoreo y notificación del LTAG (LMR). Esta metodología combina evaluaciones retrospectivas para seguir el desempeño real de la aviación internacional frente a hitos como la Visión aspiracional global, junto con evaluaciones prospectivas para proporcionar proyecciones actualizadas hacia 2050. Tras la revisión del Consejo de la OACI, la metodología LMR será considerada por la 42ª Asamblea.

2.1.3 La OACI continúa sus esfuerzos de colaboración con los Estados para facilitar el desarrollo, actualización y presentación de los SAP. Hasta Julio de 2025, 150 Estados han presentado sus SAP, lo que representa más del 99 por ciento del tráfico aéreo mundial³. Los Estados de la región NACC han demostrado un fuerte apoyo a la iniciativa SAP, **con 15 presentaciones o actualizaciones recibidas por la OACI hasta julio de 2025**⁴. Se alienta a los Estados que no han presentado o actualizado sus SAP a hacerlo para permitir que la OACI compile el progreso global hacia el LTAG. Para facilitar la presentación o actualización de los SAP, los Estados pueden consultar la cuarta edición de la Guía de la OACI sobre el Desarrollo de Planes de Acción Estatales sobre Actividades de Reducción de Emisiones de CO₂: Hacia la Implementación del LTAG (Doc 9988), así como la Guía actualizada sobre Medidas de Política para el Desarrollo y Despliegue de SAF⁵.

2.1.4 La OACI realiza eventos anuales de inventario del LTAG, que cubren todos los aspectos del monitoreo del progreso en las medidas de reducción de emisiones de CO₂ de la aviación, incluido el progreso en el apoyo a la implementación y la financiación. El inventario del LTAG de 2025 se llevó a cabo como parte de la Semana del Clima de la Aviación de la OACI de 2025.

³ https://www.icao.int/environmental-protection/pages/climatechange_actionplan.aspx

⁴ Presentaciones de SAP de la región NACC: Bahamas, Barbados, Belice, Canadá, Costa Rica, Cuba, República Dominicana, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Trinidad y Tobago y Estados Unidos.

⁵ https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/saf_guidance_potential_policies.aspx

2.1.5 Los indicadores relacionados con los SAF se actualizan regularmente en las Herramientas de Seguimiento de Energía Más Limpia de la OACI⁶. En los últimos tres años, estas herramientas han registrado un aumento significativo en el número de políticas de SAF adoptadas o en desarrollo, aeropuertos que distribuyen SAF, procesos de conversión de SAF aprobados, materias primas reconocidas y lotes de SAF certificados bajo CORSIA, volúmenes de SAF bajo acuerdos de compra, instalaciones de producción de SAF anunciadas y los últimos desarrollos de SAF. Muchos desarrollos en la región NACC están actualmente planificados y en curso, y podrían posicionar a la región como un proveedor principal de SAF en el futuro.

Componente 2 (Marco Regulatorio) – Marco CORSIA para SAF y LCAF, y Sistema de Contabilización de Combustible

2.1.6 El Marco Global de la OACI reconoció claramente que los criterios de sostenibilidad, la certificación de sostenibilidad y la metodología para la evaluación de las emisiones del ciclo de vida utilizados para los combustibles elegibles de CORSIA deben ser la base aceptada para la elegibilidad de los SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación utilizadas en la aviación internacional. También solicitó la aceleración de la certificación de sostenibilidad en línea con los requisitos de CORSIA, así como el análisis y la aprobación de los valores del ciclo de vida para nuevas fuentes y rutas de combustible.

2.1.7 El CAEP ha avanzado en varias enmiendas a los marcos regulatorios de CORSIA, según se refleja en las Herramientas de Seguimiento de Energía Más Limpia de la OACI. La OACI también lanzó un proyecto "Acelerador ACT-SAF" para acelerar el análisis y la aprobación de los valores del ciclo de vida para nuevas fuentes y rutas de combustible, en línea con los requisitos de CORSIA, junto con el apoyo regulatorio. Según lo solicitado por el Marco Global, el CAEP llevará a cabo un estudio de los sistemas de contabilidad de combustible para la aviación internacional actualmente utilizados en el mercado abierto, con el fin de identificar cualquier posible rol de la OACI y cualquier actualización necesaria de los marcos y sistemas regulatorios de la OACI, los cuales deben aprovechar, en la medida de lo posible, las metodologías y procedimientos existentes bajo CORSIA. Este trabajo también apoyará el LMR.

Componente 3 (Apoyo a la Implementación) – Programa ACT-SAF

2.1.8 El logro del LTAG requiere un programa de creación de capacidad y apoyo a la implementación robusto, específico y adaptado, que tenga en cuenta las diferentes circunstancias de los Estados y regiones, y que esté en línea con la iniciativa de la OACI "Ningún país se queda atrás".

2.1.9 El Programa de Asistencia, Creación de Capacidad y Capacitación de la OACI para los SAF (ACT-SAF)⁷ se lanzó en 2022 para proporcionar apoyo adaptado a los Estados en diversas etapas del desarrollo y despliegue de los SAF, facilitar asociaciones y cooperación en iniciativas de SAF bajo la coordinación de la OACI, y facilitar el intercambio de conocimientos y el reconocimiento de iniciativas en todo el mundo. La OACI continúa brindando un fuerte apoyo a los Estados de la NACC a través del programa ACT-SAF, con la participación de más de **15 Estados**⁸ en la región, lo que refleja el creciente impulso detrás de la iniciativa.

⁶ <https://www.icao.int/environmental-protection/pages/SAF.aspx>

⁷ <https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/act-saf.aspx>

⁸ Los países participantes en el programa ACT-SAF de la región NACC son: Bahamas, Barbados, Belice, Canadá, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Estados Unidos, Guatemala, Haití, Honduras, Jamaica, México, República Dominicana, San Vicente y las Granadinas y Trinidad y Tobago.

2.1.10 En la región NACC, la OACI ha completado estudios de viabilidad de SAF para la República Dominicana⁹ y Trinidad y Tobago¹⁰ con contribuciones proporcionadas por la Unión Europea. En la Semana del Clima de la Aviación de la OACI de 2025, Airbus, Volaris y la OACI también firmaron una Declaración de Intenciones para proporcionar un estudio de viabilidad en México. En la región SAM, cuatro estudios de viabilidad están actualmente en curso o a punto de ser lanzados¹¹.

2.1.11 Para apoyar a los Estados en su conocimiento conceptual de los SAF, se introdujo el Centro de Conocimiento ACT-SAF en el sitio web de ACT-SAF de la OACI, que proporciona un compendio de información y materiales que incluyen la información actualizada sobre los socios de ACT-SAF, las sesiones de capacitación de ACT-SAF (disponibles en OACI TV¹²), estudios de SAF, eventos de SAF, así como referencias técnicas e informes.

Componente 4 (Financiación) – Promoción y Divulgación y Centro Fininvest de la OACI

2.1.12 El acceso a los recursos financieros es crucial para el despliegue de SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación. Según el Informe LTAG de la OACI¹³, la ampliación de los combustibles en apoyo del LTAG requerirá inversiones acumuladas de alrededor de USD 3,2 billones para 2050 solo por parte de los productores de combustible. La OACI está intensificando su divulgación con los Estados miembros, la comunidad financiera internacional y las partes interesadas para identificar y promover oportunidades de financiación para proyectos de descarbonización de la aviación, particularmente en Estados en desarrollo y en Estados con necesidades específicas.

2.1.13 En respuesta a la solicitud de la Asamblea de la OACI y al Marco Global, la OACI se ha estado preparando para el lanzamiento del Centro Fininvest, una plataforma diseñada para facilitar el acceso a financiación e inversión para proyectos de descarbonización de la aviación. Además, la OACI y la Agencia Internacional de Energías Renovables (IRENA) firmaron un Memorando de Cooperación en 2024 para explorar acuerdos de asociación con el fin de identificar recursos financieros para la ampliación de SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación. Una nueva plataforma basada en la web será lanzada por la Asamblea de la OACI. La OACI busca explorar asociaciones de esta naturaleza con otros actores adecuados de gobiernos, instituciones financieras y el sector privado.

2.1.14 El Consejo de la OACI también ha considerado un estudio sobre el establecimiento de una iniciativa de financiación climática o un mecanismo de financiación bajo la OACI, y se espera el informe del Consejo de la OACI sobre este asunto en el 42º período de sesiones de la Asamblea de la OACI.

⁹ https://www.icao.int/environmental-protection/Documents/FeasibilityStudy_DomRep_ENG_Web.pdf

¹⁰ https://www.icao.int/environmental-protection/Documents/FeasibilityStudies_TrinidadTobago_Report_Web.pdf

¹¹ Argentina (financiado por Airbus), Chile (financiado por Países Bajos), Panamá (próximamente, financiado por Airbus) y Perú (financiado por Airbus).

¹² <https://www.icao.tv/act-saf-series>

¹³ <https://www.icao.int/environmental-protection/LTAG/Pages/LTAGreport.aspx>

2.1.15 En cuanto a la Promoción y Divulgación, la OACI continúa participando en varios eventos para fomentar la implementación del Marco Global, incluida la reciente Feria Aeroespacial México (FAMEX) en abril de 2025, las Cumbres de Innovación y Política de la Asia SAF Association (ASAFSA) en junio de 2025, la F-AIR Colombia en julio de 2025, y varias reuniones del Grupo de Trabajo sobre Contabilidad de Carbono del Ciclo de Vida (LCA) del Clean Energy Ministerial (CEM).

2.2 Esquema de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA)

2.2.1 El 39^a periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI, en 2016, acordó CORSIA como la primera medida de mercado global (MBM) adoptada por cualquier sector industrial para abordar las emisiones de CO₂ de la actividad internacional. Fue diseñado para complementar el conjunto de medidas de mitigación, que comprenden tecnologías aeronáuticas, mejoras operacionales y energías más limpias para la aviación.

2.2.2 El marco de implementación de CORSIA¹⁴ consta de tres componentes: Normas y Métodos Recomendados (SARPS) en el Anexo 16 — Protección del Medio Ambiente, Volumen IV; material guía en el Doc 9501 — Manual Técnico Ambiental, Volumen IV; y cinco Elementos de Implementación de CORSIA: participación voluntaria en CORSIA; Herramienta de Estimación y Notificación de CO₂ de CORSIA (CERT); Combustibles Elegibles para CORSIA (CEF); Unidades de Emisiones Elegibles para CORSIA (CEU); y Registro Central de CORSIA (CCR). Las actualizaciones clave en los componentes del marco de implementación de CORSIA son las siguientes:

- **Anexo 16, Volumen IV:** La segunda edición del Anexo 16, Volumen IV, entró en vigor el 1 de enero de 2024. Refleja los ajustes a los elementos de diseño de CORSIA en la Resolución A41-22 y las recomendaciones técnicas del CAEP. El Consejo de la OACI está considerando enmiendas menores para aclarar asuntos relacionados con el Monitoreo, Notificación y Verificación (MRV) de CO₂, cuya aplicación se espera a partir del 1 de enero de 2027.
- **Doc 9501, Volumen IV:** La cuarta edición del Doc 9501 está programada para su publicación en el último trimestre de 2025 para proporcionar orientación adicional relacionada con los Combustibles Elegibles para CORSIA.

¹⁴ <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/default.aspx>

- **Participación voluntaria en CORSIA:** El documento de la OACI "Estados CORSIA para Pares de Estados del Capítulo 3" se actualiza anualmente para reflejar la lista de Estados que definen pares de Estados sujetos a requisitos de compensación en CORSIA en un año determinado a partir de 2021. El número de Estados voluntarios ha aumentado constantemente de 88 Estados iniciales (2021) a 129 Estados (2025). Hasta la fecha, 131 Estados se han ofrecido voluntariamente a participar en CORSIA en 2026¹⁵, y se espera que más Estados voluntarios se sumen antes de la 42ª Asamblea de la OACI, impulsados por su compromiso con la reducción de emisiones y la alineación entre CORSIA y los avances en energía más limpia para la aviación. En la región NACC, **21 de 22 Estados**¹⁶ ya se han ofrecido voluntariamente a participar en CORSIA. La sólida participación en CORSIA es una clara señal de la determinación de los Estados miembros de la OACI para contribuir a los esfuerzos globales para lograr un crecimiento neutro en carbono para la aviación internacional bajo los auspicios de la OACI.
- **Monitoreo, Notificación y Verificación (MRV) de las emisiones de CO2:** basándose en los datos reportados por sus operadores, los Estados deben presentar datos anuales de emisiones de CO2 a la OACI a través del Registro Central de CORSIA (CCR). Hasta la fecha, los Estados han presentado datos de emisiones de CO2 a través del CCR para los tres años de la fase piloto de CORSIA (es decir, 2021, 2022 y 2023). El total de emisiones de CO2 en 2023 fue de 530 millones de toneladas, y los datos del CCR representan una cobertura de emisiones del 99,0 %, lo que refleja el compromiso de los Estados y operadores de aeronaves con la implementación exitosa de CORSIA. La fecha límite para la presentación de los datos de emisiones de CO2 de 2024 es el 31 de julio de 2025.
- **Factor de Crecimiento del Sector Anual de CORSIA y Requisitos de Compensación:** Basándose en la información reportada por los Estados, complementada con un procedimiento de relleno de datos faltantes, la OACI publica el Factor de Crecimiento del Sector Anual de CORSIA (SGF). La tendencia en las emisiones anuales de CO2 reportadas muestra que el SGF puede tener un valor positivo a partir de las emisiones de 2024 en adelante, lo que a su vez puede generar requisitos de compensación para los operadores de aeronaves. Esto pone un énfasis aún mayor en la importancia de la implementación continua y robusta del sistema MRV de CORSIA, ya que el cálculo de la OACI de los valores anuales del SGF se basa en la notificación coherente de las emisiones anuales de CO2.

¹⁵ Dos Estados adicionales (**Dominica** y Vietnam) han informado a la OACI su decisión de participar voluntariamente en CORSIA a partir del 1 de enero de 2026, lo que eleva el número de Estados voluntarios de CORSIA a 131. El documento actualizado de la OACI titulado "Estados CORSIA para Pares de Estados del Capítulo 3" ha sido publicado en el sitio web de CORSIA. (<https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/default.aspx>).

¹⁶ Los Estados voluntarios de CORSIA de la región NACC son: Antigua y Barbuda, Bahamas, Barbados, Belice, Canadá, Costa Rica, Cuba, Dominica, El Salvador, Estados Unidos, Granada, Guatemala, Haití, Honduras, Jamaica, México, República Dominicana, San Cristóbal y Nieves, Santa Lucía, San Vicente y las Granadinas y Trinidad y Tobago.

- **Unidades de Emisiones Elegibles para CORSIA (CEU):** La elegibilidad de las unidades de emisiones utilizadas por un operador de aeronaves para cumplir con sus requisitos de compensación de CORSIA se determina en el documento de la OACI "Unidades de Emisiones Elegibles para CORSIA"¹⁷, que es actualizado y aprobado regularmente por el Consejo de la OACI. La reunión de la CMNUCC COP29 en noviembre de 2024 finalizó las reglas del Artículo 6 del Acuerdo de París, lo cual es importante para CORSIA ya que los gobiernos que albergan actividades que generan CEU, según lo aprobado por el Consejo de la OACI, ahora tienen las directrices necesarias para autorizar el uso de esas unidades bajo CORSIA. La OACI alienta a los gobiernos que albergan actividades que generan CEU a emitir las Cartas de Autorización, lo que puede facilitar el acceso y la disponibilidad de CEU para los operadores de aeronaves. Una plantilla estandarizada voluntaria para la autorización del país anfitrión se publicó en marzo de 2025 bajo el marco del Artículo 6, que los países anfitriones pueden usar para autorizar unidades de emisiones elegibles de CORSIA. La plantilla está disponible en el sitio web de la CMNUCC¹⁸.
- **Combustibles Elegibles para CORSIA (CEF):** los operadores de aeronaves pueden reducir sus requisitos de compensación de CORSIA en un año determinado reclamando reducciones de emisiones de los CEF. Los cinco documentos de la OACI relacionados con los CEF se actualizan y aprueban regularmente por el Consejo de la OACI y están disponibles en el sitio web de la OACI¹⁹. Una serie de actualizaciones fueron aprobadas por el Consejo de la OACI en junio de 2025, incluyendo valores actualizados de LCA para diversas rutas de producción de SAF, requisitos para el origen de la electricidad utilizada en la producción de CEF, metodologías para contabilizar las reducciones de emisiones de GEI por la acumulación de carbono en el suelo (SCA) y la captura y secuestro geológico de carbono (CCS).
- **El Programa de Asistencia, Creación de Capacidad y Capacitación de la OACI para CORSIA (ACT-CORSIA)** ha tenido éxito en la impartición de capacitación y asistencia sobre la implementación de CORSIA, con la participación de más de 130 Estados, incluyendo **17 Estados en la región NACC**²⁰. Bajo las Asociaciones "Buddy Partnerships" de ACT-CORSIA, expertos de los Estados que brindan apoyo trabajan junto con los puntos focales de CORSIA de los Estados que solicitan apoyo, incluso en la preparación e implementación de los sistemas MRV de CORSIA de los Estados que solicitan apoyo. La OACI también continúa desarrollando y actualizando materiales de divulgación que están disponibles en el sitio web de CORSIA de la OACI²¹.

2.2.3 El trabajo sobre la revisión periódica de CORSIA de 2025 está en curso, con análisis técnicos proporcionados por el CAEP al Consejo de la OACI. Este proceso se basa en el proceso de revisión de CORSIA de 2022 y se enfoca en la evaluación de la oferta, la demanda, el precio y el impacto en los costos de los requisitos de compensación de CORSIA. El Consejo consideró la última versión de las aportaciones técnicas del CAEP en junio de 2025 y presentará un informe a la 42ª Asamblea de la OACI. En general, la revisión periódica de CORSIA de 2025 indica que la implementación de CORSIA está en marcha y procede según lo previsto.

¹⁷ <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CORSIA-Emissions-Units.aspx>

¹⁸ <https://unfccc.int/documents/646071>

¹⁹ <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CORSIA-Eligible-Fuels.aspx>

²⁰ Los Estados participantes en el programa ACT-CORSIA de la región NACC son: Antigua y Barbuda, Bahamas, Barbados, Belice, Canadá (Estado de apoyo), Costa Rica, Cuba, El Salvador, Estados Unidos (Estado de apoyo), Guatemala, Haití, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, República Dominicana y Trinidad y Tobago.

²¹ <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/default.aspx>

2.3 CMNUCC – Financiación Climática

2.3.1 La reunión COP29 de la CMNUCC adoptó el nuevo Objetivo Cuantificado Colectivo en Financiación Climática (NCQG). Este acuerdo busca triplicar la financiación a los países en desarrollo, con los países desarrollados a la cabeza, pasando del objetivo anterior de 100 mil millones de USD anuales a al menos 300 mil millones de USD anuales para 2035. Además, tiene como objetivo asegurar los esfuerzos de todos los actores para trabajar juntos y aumentar la financiación a los países en desarrollo, tanto de fuentes públicas como privadas, hasta alcanzar la suma de 1,3 billones de USD anuales para 2035.

2.3.2 La OACI ha seguido de cerca las discusiones y negociaciones internacionales relativas a la financiación climática. Esto incluye propuestas que están siendo consideradas por otros organismos y organizaciones de la ONU, como el Comité de Expertos de la ONU en Cooperación Internacional en Cuestiones Fiscales, el Fondo Monetario Internacional (FMI) y el Grupo de Trabajo sobre Gravámenes de Solidaridad Global, que identifican los sectores de la aviación y marítimo como posibles fuentes de gravámenes e impuestos para movilizar financiación climática en otros sectores.

2.3.3 La Asamblea de la OACI ha reconocido la necesidad urgente y crítica de abordar las emisiones de la aviación internacional y ha enfatizado el rol de liderazgo de la OACI en esta área. También ha instado repetidamente a los Estados, en Asambleas anteriores, a abstenerse de acciones unilaterales para introducir gravámenes relacionados con las emisiones. En consecuencia, es importante que el sector de la aviación monitoree de cerca las propuestas relacionadas con los gravámenes de solidaridad sobre las emisiones de la aviación y exprese sus preocupaciones cuando sea apropiado.

2.3.4 Es importante destacar la Resolución A41-21 de la Asamblea de la OACI, párrafo 16, que establece: *"aunque reconoce que no debe escatimarse ningún esfuerzo para obtener medios que apoyen la reducción y estabilización de las emisiones de CO₂ de todas las fuentes, insta a la OACI y a sus Estados Miembros a expresar una clara preocupación, a través del proceso de la CMNUCC, sobre el uso de la aviación internacional como posible fuente para la movilización de ingresos para el financiamiento climático destinado a otros sectores, con el fin de asegurar que la aviación internacional no sea objeto de tales ingresos de manera desproporcionada"*.

2.3.5 El logro del LTAG y el Marco Global de la OACI requiere recursos financieros adecuados dentro del sector de la aviación internacional para que pueda responder eficazmente al desafío global del cambio climático. El creciente compromiso de los Estados Miembros y las partes interesadas para apoyar el programa ACT-SAF de la OACI, la iniciativa de los Planes de Acción Estatales, así como el lanzamiento del Centro Fininvest de la OACI, también demuestran la importancia de los recursos financieros para los proyectos de descarbonización de la aviación.

2.3.6 La introducción de nuevos impuestos y gravámenes sobre la aviación internacional no solo resultaría en una carga financiera desproporcionada para el sector, sino que también conduciría a un mosaico de regulaciones con implicaciones adversas para su desarrollo sostenible. Es importante recordar que la Resolución A41-22 de la Asamblea, párrafo 18, ha determinado que *"CORSIA es la única medida de mercado global que se aplica a las emisiones de CO₂ de la aviación internacional para evitar un posible mosaico de MBM estatales o regionales duplicados, asegurando así que las emisiones de CO₂ de la aviación internacional se contabilicen solo una vez"*.

2.3.7 Además, estos nuevos impuestos y gravámenes sobre la aviación internacional elevarían los costos de los viajes aéreos, lo que podría tener un impacto particularmente preocupante en los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo y en los Estados en desarrollo que dependen en gran medida del turismo y el transporte aéreo para el comercio, incluidos los Estados de la región NACC. Este cambio podría socavar la viabilidad económica de las aerolíneas y las empresas relacionadas con el turismo, lo que en última instancia obstaculizaría el desarrollo socioeconómico.

2.3.8 Un relato detallado de las extensas deliberaciones de la OACI sobre las medidas de mercado para la aviación internacional, y el camino que condujo al acuerdo CORSIA, está disponible en el sitio web de CORSIA de la OACI²², proporcionando contexto para los problemas descritos anteriormente. La OACI también emitió una Carta a los Estados (Referencia ENV 1/1 – 25/39) el 9 de abril de 2025, en relación con los resultados de la reunión COP29 de la CMNUCC y este tema de la financiación climática.

2.4 Mirando hacia el Futuro – 42º Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI

2.4.1 El 42º Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI, programado del 23 de septiembre al 3 de octubre de 2025, revisará en detalle el programa de trabajo de la OACI en varios campos, incluida la protección ambiental. El Consejo de la OACI ha revisado recientemente los documentos de trabajo de la Asamblea, que incluyen las actualizaciones propuestas a las Resoluciones de la Asamblea de la OACI (es decir, A41-20, A41-21 y A41-22) al reflejar políticas destinadas a acelerar la descarbonización de la aviación, como la implementación del LTAG, la transición a energías más limpias para la aviación y la implementación continua y robusta de CORSIA. Los materiales se publicarán en el sitio web de la OACI²³ a su debido tiempo.

2.4.2 Se alienta a los Estados Miembros de la OACI a revisar la información de la Semana del Clima de la Aviación (disponible en OACI TV), así como el Informe Ambiental 2025 de la OACI, para mantenerse informados sobre los últimos desarrollos en la descarbonización de la aviación, en preparación para la Asamblea.

3 Acción de la Reunión

3.1 Se invita a la Conferencia a:

- a) alentar a los Estados a que apoyen y sigan contribuyendo activamente a la aplicación del LTAG y el Marco Global de la OACI para SAF, LCAF y otras energías más limpias de aviación;
- b) pedir a los Estados que establezcan reglamentos nacionales en consonancia y armonizados con el Marco Mundial de la OACI sobre SAF, LCAF y otras energías más limpias de la aviación;
- c) alentar a los Estados a que se adhieran al programa ACT-SAF de la OACI y sigan apoyándolo para promover la ampliación de los FAS dentro y fuera de la región de la NACC, mediante una estrecha coordinación con la OACI;

²² <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CORSIA-background-information.aspx>

²³ [https://www.icao.int/Meetings/a42/Pages/WP_Agenda.aspx?Category=\(EX\)](https://www.icao.int/Meetings/a42/Pages/WP_Agenda.aspx?Category=(EX))

- d) alentar a los Estados a que presenten y actualicen planes de acción estatales cuantificados a la OACI, que abarquen innovaciones en tecnologías de aviación y energías menos contaminantes, esboquen las políticas, acciones y hojas de ruta respectivas, incluidas proyecciones a largo plazo, y garanticen el uso de los mejores datos disponibles respaldados por las orientaciones y herramientas de la OACI;
- e) alentar a otros Estados a que notifiquen a la Secretaría de la OACI su decisión de participar voluntariamente en el CORSIA antes del 42º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, y pedir a los Estados que renueven su apoyo a la implementación del CORSIA, asegurando cumplimiento continuo con los plazos del Anexo 16-Volumen IV, y mediante su participación activa en el programa ACT-CORSIA de la OACI;
- f) alentar a los Estados a que emitan cartas de autorización utilizando el modelo voluntario de la CMNUCC para la autorización del país anfitrión, a fin de facilitar el acceso y la disponibilidad de las unidades de emisiones elegibles para el CORSIA para los operadores de aviones;
- g) instar a los Estados a que expresen una clara preocupación por el uso de la aviación internacional como fuente de movilización de ingresos para la financiación del clima a los demás sectores, incluso mediante esfuerzos nacionales coordinados con otros órganos pertinentes de las Naciones Unidas, y a que informen a la OACI sobre la evolución de esos gravámenes en su Estado o región.
- h) Instar a los Estados a promover activamente la movilización de financiación e inversión, tanto pública como privada, para proyectos de descarbonización de la aviación y apoyar la iniciativa "finvest hub" de la OACI para alcanzar el LTAG.