



OACI

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

NOTA DE ESTUDIO

ENV/SUS/WG/1 — NE/05
27/08/26

**Primera Reunión del Grupo de Trabajo NAM/CAR sobre Medioambiente y
Sostenibilidad de la Aviación (ENV/SUS/WG/1)**
Ciudad de México, México, del 9 al 11 de septiembre de 2026

**Cuestión 5 del
Orden del Día:**

**Implementación del Esquema de Compensación y Reducción de Carbono para
la Aviación Internacional (CORSIA) y apoyo al monitoreo**

**REAFIRMANDO EL PAPEL FUNDAMENTAL DE CORSIA: LA CONTRIBUCIÓN DE LA REGIÓN DE AMÉRICA
DEL NORTE, CENTROAMÉRICA Y EL CARIBE A UNA IMPLEMENTACIÓN EFECTIVA**

(Presentada por la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA))

RESUMEN EJECUTIVO

La 42.^a Asamblea de la OACI reafirmó que el Esquema de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA) es el único mecanismo global basado en el mercado para las emisiones de la aviación internacional. Según las estimaciones de la IATA, para el período de cumplimiento de la Primera Fase (2024-2026), se prevé que el CORSIA mitigue entre 170 y 236 millones de toneladas métricas de CO₂. Es fundamental que los Estados de la región de América del Norte, América Central y el Caribe adopten medidas enérgicas para la implementación efectiva del CORSIA, a fin de aprovechar plenamente su potencial en la reducción de las emisiones de la aviación internacional.

Acciones:	Se describen en la Sección 4
Objetivos Estratégicos:	La aviación es sostenible en términos medioambientales
Referencias:	- Datos de la IATA. - Alianza de apoyo de la IATA para el suministro de la EEU en el marco de CORSIA (enlace). Resolución 39-3 de la Asamblea de la OACI; y Resolución A42-22 de la Asamblea.

1. INTRODUCCION

1.1 El Esquema de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA) forma parte de un conjunto de medidas destinadas a abordar la brecha de emisiones restante necesaria para lograr un crecimiento neutro en carbono a partir de 2020, más allá de lo que se puede lograr mediante otras medidas dentro del sector, tales como nuevas tecnologías aeronáuticas, mejoras operativas y el uso de energía más limpia en la aviación. Como se señala en la Resolución A42-22, la 42.^a

Asamblea de la OACI reafirmó que el CORSIA es el único mecanismo global basado en el mercado para las emisiones de la aviación internacional.

1.2 La primera fase de CORSIA comenzó el 1 de enero de 2024, con requisitos de compensación aplicados a los vuelos internacionales entre los Estados que decidieron participar voluntariamente. A partir de 2026, 130 Estados participan en CORSIA, lo que representa el 60 % de las emisiones de la aviación internacional (véase la Figura 1 a continuación). En la región de América del Norte, América Central y el Caribe, los Estados siguen demostrando un firme compromiso con CORSIA, con 21 Estados que participan voluntariamente en 2026, incluidos varios que se han sumado a pesar de estar exentos de los requisitos de participación obligatoria. Este compromiso continuo subraya el apoyo de la región a un enfoque armonizado a nivel mundial para abordar las emisiones de la aviación internacional y refuerza la confianza en CORSIA como la medida global basada en el mercado para el sector.

1.3 Dado que CORSIA es un mecanismo basado en rutas, un mayor número de Estados participantes en CORSIA implica una mayor cobertura de las emisiones de la aviación internacional en el marco del sistema. La Figura 1 ilustra el número de Estados que han participado históricamente (barra continua) y el número mínimo proyectado (barra discontinua) que participarán en CORSIA a partir de 2021, junto con su impacto en la proporción de las emisiones totales de la aviación internacional cubiertas por el sistema (línea). Dado que la fase obligatoria comienza en 2027, se prevé que CORSIA cubra, como mínimo, más del 85 % de las emisiones de la aviación internacional a partir de 2027.

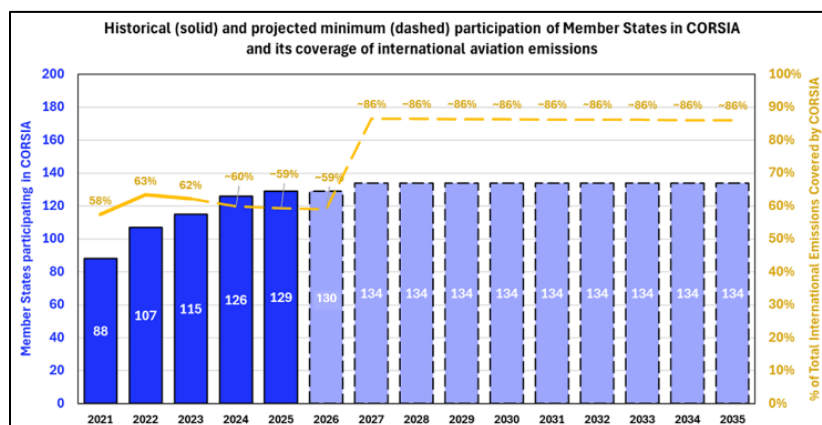


Figura 1. Participación mínima histórica y proyectada de los Estados miembros en CORSIA y su cobertura de las emisiones de la aviación internacional (Fuente: estimaciones de la IATA)

1.4 El compromiso de los Estados y los operadores de aeronaves con la implementación de CORSIA es evidente, tal como lo demuestran los requisitos de monitoreo, reporte y verificación establecidos por CORSIA. Un total de 128 Estados han presentado informes de emisiones de CO₂ correspondientes a sus vuelos internacionales en 2024, respaldados por los datos proporcionados por aproximadamente 690 operadores de aeronaves, lo que abarca el 99 % del total de las emisiones de la aviación civil internacional en 2024. El éxito de la implementación de CORSIA depende de que haya un suministro suficiente de unidades de emisión elegibles para CORSIA (CEEU) para satisfacer la creciente demanda. También cabe señalar que, para la Primera Fase, se espera que los requisitos de compensación se cumplan principalmente a través de las CEEU, dadas las previsiones limitadas de producción y certificación de los combustibles elegibles para CORSIA (CEF).

1.5 Además, es igualmente necesario proteger la exclusividad de CORSIA para evitar un posible mosaico de medidas basadas en el mercado (MBM) estatales o regionales que se dupliquen entre sí, y para garantizar que las emisiones de CO₂ de la aviación internacional y sus obligaciones regulatorias financieras asociadas se contabilicen y graven únicamente una vez. Estos imperativos permitirán que CORSIA alcance todo su potencial de descarbonización.

2. GARANTIZAR UN SUMINISTRO SUFICIENTE DE CEEUS Y, AL MISMO TIEMPO, CUMPLIR CON LOS REQUISITOS DEL ACUERDO DE PARÍS

2.1 Para la primera fase de cumplimiento de CORSIA (2024-2026), la IATA estima que se compensarán entre 170 y 236 millones de toneladas métricas de CO₂, lo que refleja el factor de crecimiento del sector para 2024, anunciado por la OACI en diciembre de 2025. A pesar de la fuerte señal de demanda, que refleja la obligación de compra, los operadores de aeronaves siguen enfrentándose a una grave escasez de CEEU en el mercado. A junio de 2026, hay aproximadamente 38 millones de toneladas métricas de CEEU disponibles para la primera fase, procedentes de solo 10 países, pero ninguno de la región de América del Norte, América Central y el Caribe. Con numerosos proyectos que tienen el potencial de cumplir los requisitos de CORSIA, la región de América del Norte, América Central y el Caribe tiene el potencial de desempeñar un papel importante para respaldar la disponibilidad de CEEU. Varios Estados de la región ya albergan proyectos de programas elegibles para CORSIA y pueden contribuir de manera significativa al suministro de EEU de CORSIA una vez que los proyectos entren en funcionamiento y obtengan las cartas de autorización (LoA) necesarias. Esta contribución puede ayudar a cerrar la brecha entre la demanda global proyectada y la oferta disponible, al tiempo que brinda financiamiento climático y beneficios de desarrollo sostenible a los Estados anfitriones.

2.3 Los Criterios de Elegibilidad de las Unidades de Emisiones de CORSIA definen los requisitos necesarios para asegurar la integridad social y ambiental de las unidades, y garantizan que las CEEU aporten las reducciones certificadas de emisiones de CO₂, así como que no se produzca una doble contabilización de dichas reducciones. Para mitigar el riesgo de doble reclamación, es necesario que los países anfitriones actúen con prontitud para implementar mecanismos institucionales que aseguren la emisión oportuna de cartas de autorización (LoA) y declaraciones de certificación.

2.3 Las decisiones relativas a la implementación del Artículo 6 del Acuerdo de París en la COP29 (11-22 de noviembre de 2024, Bakú, Azerbaiyán) de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) brindan a los países que acogen proyectos de carbono una guía completa sobre los pasos que deben seguir para emitir cartas de autorización (LoA) y realizar los ajustes correspondientes para que los resultados de mitigación transferidos internacionalmente puedan utilizarse en el marco de CORSIA¹.

2.4 Existen diversos obstáculos persistentes que retrasan la emisión de cartas de autorización (LoA) para las CEEU y la presentación de los informes pertinentes en virtud del artículo 6 del Acuerdo de París, entre ellos: la falta de claridad respecto a las medidas que pueden ayudar a los países anfitriones a

¹ En particular, la finalización de las normas del artículo 6.2, que proporcionan orientación esencial sobre el proceso y los plazos de la autorización, su contenido, formato y transparencia, incluyendo el requisito de indicar las condiciones bajo las cuales se pueden revocar las autorizaciones, las solicitudes de primera transferencia, la secuencia y los plazos de presentación de informes, la corrección de inconsistencias y la interoperabilidad de los registros, entre otros.

desarrollar sinergias entre sus propias contribuciones determinadas a nivel nacional (NDC) y el CORSIA; la incertidumbre respecto a las disposiciones del Acuerdo de París relativas a la autorización de unidades de emisión para el CORSIA y, en general, el escaso conocimiento del CORSIA entre los principales órganos de toma de decisiones, como los ministerios de finanzas y los departamentos del tesoro.

2.5 Dado que los operadores de aeronaves están obligados a cumplir con sus requisitos de compensación para enero de 2028, la IATA ha adoptado un enfoque proactivo para abordar los desafíos mencionados al reunir a todas las partes interesadas relevantes del mercado de la CEEU con el fin de crear conciencia sobre la necesidad de tomar medidas en el mercado y brindar asistencia directa para las autorizaciones de las Partes Anfitrionas, a fin de facilitar un suministro significativo de unidades de emisión elegibles (EEU) de para la primera fase de CORSIA. A junio de 2026, más de 50 entidades, incluidos cinco Estados, han firmado el Pacto del Mercado de Carbono de la Aviación y se han sumado a la Alianza de Apoyo, lo que demuestra un fuerte respaldo a CORSIA y a sus objetivos. También es esencial que los países tomen medidas inmediatas para autorizar las CEEU y garantizar que la oferta alcance una cantidad que permita a los operadores de aeronaves cumplir con los requisitos. No se puede subestimar la urgencia, ya que a junio de 2026 se estima que el mercado tendrá un déficit de alrededor de 200 Mt de oferta. Esto requiere una acción inmediata, ya que tanto la llegada tardía de la oferta como su ausencia ponen en peligro el funcionamiento efectivo de CORSIA como mecanismo basado en el mercado.

3. FORTALECIMIENTO DE LA EXCLUSIVIDAD DE CORSIA Y SU APLICACIÓN UNIFICADA

3.1 La Asamblea de la OACI estableció CORSIA como la “única medida basada en el mercado a nivel mundial que se aplica a las emisiones de CO₂ de la aviación internacional, con el fin de evitar un posible mosaico de medidas basadas en el mercado (MBM) estatales o regionales que se superpongan, garantizando así que las emisiones de CO₂ de la aviación internacional se contabilicen solo una vez”.²

3.2 La implementación unificada de CORSIA por parte de todos los Estados Miembros, sin excepciones regionales o nacionales, es crucial para mantener su exclusividad. La aparición de excepciones regionales con respecto a la implementación de CORSIA es particularmente preocupante y conduce directamente al incumplimiento del objetivo de Crecimiento Neutro en Carbono de la OACI. En consecuencia, tales acciones reducirían el financiamiento climático para los países que albergan proyectos que generan CEEUs.

3.3 Esta fragmentación socava gravemente los esfuerzos multilaterales para abordar las emisiones de la aviación internacional, especialmente si se tiene en cuenta que los países que aplican dichos gravámenes también son Estados miembros de la OACI y desempeñaron un papel fundamental en el desarrollo y el establecimiento de CORSIA. Para los operadores de aeronaves, esto genera cargas administrativas y financieras adicionales que desvían fondos cruciales de soluciones de descarbonización comprobadas, como los combustibles de aviación sostenibles (SAF) y la compensación de carbono,

² [Resolución 39-3](#) de la Asamblea de la OACI; reafirmada en la última resolución de la [Asamblea A42-22](#).

además de que, en algunos casos, da lugar a que se cobre dos veces por las mismas toneladas de emisiones de CO₂ en el marco de más de una medida de mercado (MBM). Además, este mosaico regional o nacional pone directamente en riesgo el objetivo acordado multilateralmente por la OACI de un crecimiento con neutralidad de carbono para la industria aérea. También limita la capacidad de los países para generar financiamiento climático y aprovechar sinergias para avanzar hacia sus Contribuciones Nacionalmente Determinadas (NDC), de acuerdo con otro conjunto de normas acordadas multilateralmente en el marco del Acuerdo de París, al tiempo que elimina los beneficios ambientales y socioeconómicos asociados.

3.4 Las normas predecibles y estables son esenciales para garantizar la liquidez del mercado de carbono y atraer inversiones a largo plazo. Los proyectos de carbono suelen requerir ciclos de desarrollo prolongados —a menudo de cuatro a cinco años— desde el diseño inicial y la aprobación de la metodología hasta la obtención de financiamiento y, finalmente, la generación y emisión de créditos. Los desarrolladores e inversionistas asumen compromisos basados en las normas actuales y en sus expectativas razonables respecto a la elegibilidad futura. Cuando las jurisdicciones nacionales o regionales imponen cambios en las normas, metodologías o criterios de elegibilidad, los proyectos ya en marcha pueden volverse inviables, lo que socava tanto la confianza de los inversionistas como el apoyo que estos proyectos brindan a los países anfitriones.

3.5 En consonancia con la autoridad conferida a la OACI por sus Estados Miembros como único foro legítimo para desarrollar y armonizar a nivel mundial las políticas que respaldan la aviación civil internacional, es importante que las autoridades competentes de los Estados Miembros acaten las deliberaciones y decisiones de los Estados bajo los auspicios de la OACI. Los Estados Miembros de la OACI decidieron que CORSIA representa la forma más justa, libre de distorsiones y rentable de lograr reducciones efectivas de CO₂ mediante su implementación unificada de conformidad con las SARP (Volumen IV del Anexo 16 del Convenio de Chicago). Por lo tanto, es de suma importancia fomentar los esfuerzos de colaboración para promover la implementación de CORSIA, en lugar de cualquier intento de socavar su integridad.

4. ACCIONES

4.1 Se invita al Grupo de Trabajo ENV/SUS/WG a:

- a) alentar a más Estados de la región de América del Norte, América Central y el Caribe a que se sumen a CORSIA para ampliar su cobertura de las emisiones de la aviación internacional;
- b) recomendar que los Estados tomen medidas inmediatas para emitir las cartas de autorización necesarias a fin de aumentar la oferta de unidades de emisión elegibles de CORSIA y facilitar el cumplimiento por parte de los operadores de aeronaves;
- c) reafirmar la exclusividad de CORSIA como el único mecanismo global basado en el mercado (MBM) para las emisiones de la aviación internacional, instando a los Estados a abstenerse de introducir regulaciones fragmentadas adicionales; y
- d) instar a los Estados a implementar CORSIA de manera unificada, de conformidad con las SARP de CORSIA (Volumen IV, Anexo 16, Convenio de Chicago).

ENV/SUS/WG/1 — NE/05

— 6 —

— FIN —