

## Posibles resultados de la CAAF/3 para su consideración en la consulta previa a la CAAF/3

(Montreal, Canadá, 25 y 26 de septiembre de 2023)

1. El proyecto de documento sobre los posibles resultados de la CAAF/3 que figura en apéndice apunta a facilitar los debates en el evento de consulta sobre resultados previo a la CAAF/3 proporcionando un esbozo de la estructura e ideas del marco mundial de la OACI, para que los Estados y las organizaciones puedan considerarlas y opinar al respecto.
2. Este proyecto de documento todavía es un borrador que se ha ido elaborando en el transcurso de las deliberaciones del Grupo reducido de Preparación de la CAAF/3 del CEC del Comité del Clima y Medioambiente (CEC) del Consejo de la OACI. Se ha progresado mucho en cuanto a la elaboración de conceptos en cada uno de los cuatro elementos constitutivos: políticas y planificación; marco reglamentario; apoyo a la implementación; y financiación, y el grupo se ha esforzado al máximo por encontrar puntos de convergencia en torno de esos conceptos.
3. Este proyecto de documento no debe verse como texto convenido o definitivo, ni como representación individual o colectiva de las opiniones de los Estados que componen el grupo reducido. Es simplemente un reflejo de hasta dónde han llegado los debates del grupo a finales de agosto de 2023.
4. Aún quedan opiniones muy divergentes dentro del grupo respecto de algunos aspectos del marco mundial. En términos generales, las divergencias más importantes (que se destacan en el apéndice) giran en torno a:
  - una visión respecto de las energías más limpias para la aviación (párrafos 1 a 3 del apéndice);
  - metodologías de contabilización para las energías más limpias para la aviación (párrafos 14 a 15 del apéndice); y
  - financiación de las energías más limpias para la aviación (párrafos 23 a 39 del apéndice).
5. En concreto, y para proporcionar un contexto más amplio al proyecto de documento, los siguientes puntos reflejan las opiniones que en este momento sostienen algunas personas integrantes del grupo sobre el proyecto de documento que figura en el apéndice:
  - Existe una vinculación fundamental entre los componentes del elemento constitutivo 1 (políticas y planificación) y el 4 (financiación) y el presente documento no establece un equilibrio adecuado entre ambos;
  - Hay quienes consideran que, si bien se han mantenido debates preliminares sobre el elemento constitutivo 4 (financiación), es necesario seguir trabajando, entre otras cosas, para determinar los medios de favorecer el acceso a financiación asequible; los niveles necesarios de financiación/fondos para posibilitar las iniciativas de expansión y para articular el papel que puede desempeñar la OACI en apoyo de esas iniciativas. Para ello, hubo quienes sugirieron la inclusión de un texto sobre la importancia de mantener la congruencia con otras iniciativas y compromisos financieros multilaterales más amplios sobre el clima, en particular con el proceso de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), que debería considerarse cuidadosamente. También hay quienes opinan que se necesita una mayor ambición en el elemento constitutivo 1 para que sean aceptables los componentes del elemento constitutivo 4;
  - Aunque se ha incluido texto sobre una visión (párrafos 1 a 3), no se ha debatido su posible cuantificación y medición, y es necesario seguir analizando las contribuciones técnicas del Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación (CAEP);

- También es necesario seguir analizando las metodologías de contabilización para las energías más limpias (párrafos 14-15), incluidas las contribuciones técnicas del CAEP;
- El marco mundial, en particular en relación con la sección de políticas del elemento constitutivo 1, debería incluir un examen más detenido de las repercusiones en costos, incluidos los billetes aéreos y los precios del combustible (tanto para SAF, LCAF y energías más limpias como para los combustibles convencionales);
- El marco mundial, en particular el elemento constitutivo 1, debería incluir y/o articular mejor la magnitud de las dificultades que plantea expandir el uso de SAF, LCAF y otras energías más limpias;
- Es necesario añadir texto con respecto a la “guía práctica” que se menciona en los elementos constitutivos 1 y 3 para aclarar que no se está respaldando específicamente ninguna política o práctica que no sea acorde con los principios y conceptos establecidos en el marco mundial; y
- El marco mundial debe apuntar más alto en las ambiciones a fin de transmitir una señal contundente a las partes interesadas, en particular a la comunidad financiera y fuera del sector.

6. Tal como se indica en la comunicación a los Estados (ENV 9/1-23/58), este proyecto de documento se publica en el sitio web de la OACI para que quienes participen en el evento de consulta sobre resultados previa a la CAAF/3 tengan tiempo suficiente de estudiarlo antes de su celebración, del 25 al 26 de septiembre de 2023. Los Estados y organizaciones pueden hacer llegar sus opiniones y aportes hasta el 19 de septiembre de 2023; los mismos se publicarán también en el sitio web para informar de manera transparente a quienes participen en el evento.

---

## APÉNDICE

### Marco Mundial de la OACI para SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación

#### *Párrafos de introducción:*

- En el párrafo 7 de la resolución A41-21, el 41º período de sesiones de la Asamblea dispone que “...se aliente a la OACI y a sus Estados miembros a trabajar mancomunadamente para alcanzar un objetivo ambicioso mundial colectivo a largo plazo para la aviación internacional (LTAG) de cero emisiones netas de carbono para 2050 como contribución al logro de la meta de temperatura del Acuerdo de París, reconociendo que las circunstancias especiales y respectivas capacidades de cada Estado (p.ej., su nivel de desarrollo, madurez de sus mercados de aviación, crecimiento sostenible de la aviación internacional, transición justa, y prioridades nacionales de desarrollo del transporte aéreo) incidirán en su capacidad de contribuir al LTAG dentro de sus propios plazos nacionales”.
- El párrafo 8 de la resolución reconoce además que “el LTAG es un objetivo ambicioso mundial colectivo que no impone a ningún Estado obligaciones o compromisos específicos individuales en forma de objetivos de reducción de emisiones, y que insta a cada uno de los Estados a contribuir al logro del objetivo de manera social, económica y ambientalmente sostenible y de acuerdo con las circunstancias nacionales.”
- El párrafo preambular 17 de la resolución recuerda “la CMNUCC y el Acuerdo de París y reconoce su principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas y capacidades respectivas, a la luz de circunstancias nacionales diferentes”.
- A su vez, el párrafo preambular 18 “«también reconoce los principios de no discriminación y de equidad e igualdad de oportunidades para el desarrollo de la aviación internacional establecidos en el Convenio de Chicago”.
- Para alcanzar el LTAG se requiere un enfoque integral conformado por un conjunto de medidas: tecnología, combustibles sostenibles, mejoras operacionales y medidas basadas en el mercado. Se espera que los combustibles de aviación sostenibles (SAF), los combustibles de aviación con menos emisiones de carbono (LCAF) y otras energías más limpias para la aviación sean los que más contribuyan a la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación para 2050, y si bien hay cada vez más iniciativas para desarrollar y llevar al mercado estos combustibles, los niveles actuales de producción siguen siendo extremadamente bajos, ya que solo representan el 0,2 % de todo el combustible que consume la aviación.
- En consecuencia, es necesario tomar medidas urgentes a escala mundial para acelerar mundialmente la expansión de los SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación a fin de alcanzar el objetivo ambicioso mundial y de esa forma mantener el liderazgo de la OACI en la resolución del problema de las emisiones de la aviación internacional.
- El párrafo 28 f) de la resolución A41-21 de la Asamblea pide que se “convoque la CAAF/3 en 2023 para reexaminar la Visión de la OACI sobre SAF, LCAF y otras fuentes más limpias de energía para la aviación, a fin de definir un marco mundial con arreglo a la Iniciativa *Ningún País se Queda Atrás* (NCLB) y teniendo en cuenta las circunstancias y capacidades nacionales”.

- Los Estados tienen una importante capacidad de contribuir económica, social y ambientalmente a la cadena de valor para el desarrollo, producción y comercialización de SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación, por ejemplo, con nuevos ejes económicos y fuentes alternativas para preservar la seguridad energética.
- Los SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación deben desarrollarse y llevarse al mercado de manera económicamente viable, rentable y social y ambientalmente aceptable y de acuerdo con las circunstancias nacionales.
- Con medios de ejecución acordes con el nivel de ambición, incluida la financiación, se impulsará el logro del objetivo ambicioso a largo plazo y, por extensión, el desarrollo y puesta en mercado de SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación.
- A través del Foro Consultivo OACI-Industria, los diálogos del Consejo de la OACI con las entidades del sector energético y las instituciones financieras, y la Evaluación 2023 del estado de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> en el sector de la aviación, la OACI ha escuchado los llamamientos de la industria para ayudar a reducir el riesgo y atraer inversiones mediante una mayor certidumbre reglamentaria que rija los SAF, LCAF y otras energías menos contaminantes para la aviación, mejor acceso a la financiación, y mejor colaboración y coordinación entre todas las partes interesadas.
- La producción de SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación está actualmente concentrada en un pequeño número de Estados. El marco mundial busca resaltar los beneficios para los Estados y la OACI de trabajar en aras de descentralizar la producción de combustible hacia todos los Estados y regiones, ofreciendo una oportunidad justa e igualitaria de participar en toda la cadena de valor, desde la materia prima hasta la producción y el uso de combustible.
- Ninguna fuente de combustible es capaz por sí sola de producir lo suficiente para lograr el objetivo ambicioso a largo plazo. Por consiguiente, el marco mundial debe ser flexible y no excluir ninguna fuente, vía, materia prima o tecnología de combustible que cumpla los criterios acordados en el CORSIA.

### *Párrafos conectivos*

- La función de este marco mundial es facilitar la expansión mundial de los SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación aportando mayor claridad, coherencia y previsibilidad a todas las partes interesadas, incluidas las ajenas al sector de la aviación, sobre las políticas, los reglamentos, el apoyo a la implementación y la financiación e inversiones necesarias, para que todos los Estados tengan las mismas oportunidades de contribuir a la reducción de emisiones que se espera obtener con esas energías más limpias para la aviación y gozar de sus beneficios.
- El marco mundial se articula en cuatro elementos constitutivos: políticas y planificación, marcos reglamentarios, apoyo a la implementación y financiación. Estos elementos están interconectados y deben avanzar y trabajar juntos para lograr su propósito.

**Elemento constitutivo 1 – Políticas y planificación:**

**[ Nota de redacción: El texto de los párrafos 1 a 3 y del recuadro 1 a continuación guardan el lugar para una Visión de la OACI como posible elemento del marco mundial en respuesta a la cláusula 28 f) de la resolución A41-21 y la declaración de la CAAF/2. Dada la delicadeza de este tema, se coloca entre corchetes para ayudar a preparar y facilitar un debate sobre la posible incorporación de tal elemento, pero no debe interpretarse como conclusión anticipada que prejuzgue el resultado de esos debates.]**

1. La OACI y sus Estados miembros trabajarán mancomunadamente para lograr una visión para los SAF, LCAF y otras energías más limpias (la “visión”) para la aviación internacional de *x*.
2. Esta visión tiene por fin concentrar y dirigir a todas las partes interesadas en pos de la ambición colectiva mundial de expandir a escala mundial los SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación. La visión reconoce que se espera que los combustibles sostenibles aporten la mayor contribución a la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación en el conjunto de medidas para alcanzar el objetivo ambicioso mundial a largo plazo.
3. Las circunstancias especiales y las capacidades respectivas de los Estados incidirán en la capacidad de cada uno para contribuir a la visión dentro de sus propios plazos nacionales, y no se imponen a ninguno de ellos obligaciones o compromisos específicos en forma de objetivos de reducción de emisiones.

**Recuadro 1: Proyecto de base para el examen y la posible cuantificación y medición de una visión**

La visión debería (sin orden particular):

- i posibilitar que aumente la producción y suministro de SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación en todas las regiones;
- ii ser alcanzable y factible;
- iii ser ambicioso, a fin de enviar una señal positiva al mercado que incentive la demanda, dispare la oferta y atraiga inversiones adicionales sustanciales, teniendo en cuenta las circunstancias especiales y las capacidades respectivas de los Estados;
- iv ser flexible;
- v no afectar el crecimiento del transporte aéreo, especialmente en los países en desarrollo;
- vi evitar distorsiones del mercado;
- vii contar con los medios de ejecución adecuados;
- viii no excluir ninguna fuente, vía, materia prima o tecnología de combustible en particular, siempre que cumpla los criterios de sostenibilidad del CORSIA;
- ix tener en cuenta las proyecciones incluidas en el informe LTAG y los análisis posteriores del CAEP;
- x tomar nota de los objetivos nacionales de reducción de las emisiones relacionadas con el combustible y las hojas de ruta de los Estados y de cualquier otro compromiso de la industria;
- xi no dar lugar a ninguna medida obligatoria para alcanzar esta visión y el objetivo del presente marco.]

4. Se alienta a los Estados a aplicar políticas que favorezcan la concreción de la visión de forma social, económica y ambientalmente sostenible y de acuerdo con sus circunstancias especiales y sus capacidades respectivas.
5. Al elaborar estas políticas, se invita a los Estados a tener presente la utilidad y los beneficios de la lista no exhaustiva y no prescriptiva de posibles componentes de políticas que figura en la “guía práctica” del párrafo 17 a continuación, recordando asimismo que la orientación de la OACI proporciona más detalles al respecto.
6. Al formular y aplicar sus políticas, se alienta a los Estados a reconocer:
  - a) la necesidad y los beneficios de políticas combinadas que funcionen como parte de un plan nacional coherente y coordinado para la expansión de la producción y la puesta en mercado de SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación, observando que es probable que ninguna política por sí sola produzca los mejores resultados o los más eficientes, y que las diferentes circunstancias nacionales de los Estados exigirán diferentes combinaciones de políticas;
  - b) la importancia para los explotadores de aeronaves, los productores de materias primas, los productores de combustibles, las instituciones financieras y otras partes interesadas pertinentes de que las políticas sean transparentes y estables y que ofrezcan certidumbre; y
  - c) la necesidad de que las políticas se apliquen respetando el Convenio de Chicago y sus instrumentos pertinentes y los acuerdos bilaterales y multilaterales pertinentes en vigor entre los Estados, teniendo especialmente en cuenta los principios fundamentales de no discriminación, igualdad de oportunidades y la necesidad de evitar distorsiones del mercado.
7. Se alienta a los Estados a colaborar para la armonización de las políticas, en la medida de lo posible y de acuerdo con las circunstancias, entre los Estados y las regiones como objetivo a más largo plazo.
8. La visión es un esfuerzo de colaboración que requiere la intervención activa de distintas partes interesadas (explotadores de aeronaves, aeropuertos, fabricantes de aeronaves y motores, productores de combustible, mecanismos de certificación de la sostenibilidad aprobados por la OACI y organismos de normalización de combustibles), y corresponde a los Estados alentar a esas partes a planificar, desarrollar y llevar a la práctica sus propias medidas para contribuir en cuanto les concierna a la concreción de la visión. Por ejemplo:
  - a) *que los explotadores aéreos* den prioridad a la firma de convenios de compra de SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación, faciliten que el público usuario del transporte aéreo, cargadores aéreos y empresas que así lo desee reduzcan voluntariamente su huella de carbono accediendo a la compra de SAF, LCAF y otros combustibles más limpios, y que apliquen medidas para aumentar la compatibilidad de los SAF dentro de sus flotas;
  - b) *que los aeropuertos* planifiquen y ejecuten las modificaciones necesarias en la infraestructura aeroportuaria para el suministro y acceso eficientes a los combustibles de sustitución directa y que, trabajando en colaboración con los explotadores de aeronaves, los productores de combustible y otras partes interesadas, estudien nuevas formas de compartir el costo de esas modificaciones de la infraestructura en toda la cadena de valor;

- c) que los *fabricantes de aeronaves y motores* aceleren sus procesos para alcanzar la total compatibilidad con los SAF en aeronaves nuevas, en producción y existentes tan pronto como se considere seguro hacerlo y de acuerdo con los compromisos que tengan anunciados, y que hagan gala de innovación para comprender y maximizar las oportunidades que ofrecen otras fuentes de energía menos contaminantes a más largo plazo;
  - d) que los *productores de combustible* den prioridad a la innovación y la inversión en SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación y demuestren el alistamiento tecnológico, la escalabilidad y la sostenibilidad de estos combustibles de conformidad con los requisitos del CORSIA;
  - e) que los *mecanismos de certificación de la sostenibilidad* aprobados por la OACI aceleren la certificación de la sostenibilidad de SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación conforme a los requisitos del CORSIA; y
  - f) que los *organismos de normalización de combustibles*, en particular la ASTM, colaboren con todas las partes interesadas para acelerar la certificación y aprobación de nuevas vías de producción de combustibles.
9. Se alienta a los Estados a incluir sus respectivas políticas, medidas y hojas de ruta para el desarrollo y puesta en mercado de SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación en sus planes de acción estatales y que, cuando sea posible:
- a) determinen qué recursos, capacidad y otros factores (por ejemplo, asistencia en materia de capacidad y acceso a la tecnología) se necesitan;
  - b) ayuden a la OACI a adaptar las medidas de desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación, incluida la facilitación del acceso a la financiación y los fondos, de acuerdo con las necesidades del Estado; y
  - c) cuantifiquen sus planes para colaborar con la OACI en el monitoreo de los avances hacia el logro del objetivo ambicioso mundial a largo plazo.
10. La aplicación del marco mundial debería monitorearse en forma permanente y examinarse periódicamente a través de la Evaluación OACI anual y la celebración de la CAAF/4, entre otras modalidades. De esta manera, se evaluarán con regularidad:
- a) los avances en la reducción de las emisiones procedentes de los SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación hacia el logro del objetivo ambicioso mundial a largo plazo, a través de la información que reciba, recopile y analice la OACI sobre las acciones desplegadas por los Estados como parte de sus respectivos planes de acción y otros mecanismos pertinentes de información proveniente de los Estados;
  - b) los avances en los medios de apoyo a la implementación, incluida la financiación, que se pongan a disposición para lograr la reducción de las emisiones procedentes de los SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación con miras a la consecución del objetivo ambicioso mundial a largo plazo a través de la información que reciba, recopile y analice la OACI sobre las acciones desplegadas por los Estados, la industria y demás partes interesadas; y

- c) los impactos en el crecimiento sostenible de la industria de la aviación, en los costos (incluidos los pasajes de avión y el precio de los SAF, LCAF y otras energías más limpias), y la igualdad de oportunidades para el desarrollo y puesta en mercado de SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación.

**Elemento constitutivo 2 – Marco reglamentario:**

11. En aras de ofrecer transparencia reglamentaria, certidumbre, estabilidad y garantías de integridad medioambiental a los productores de materias primas, los productores de combustibles y las instituciones financieras, deberían aceptarse como criterio de admisibilidad de los combustibles sostenibles que se usen en la aviación internacional los criterios de sostenibilidad, certificación de sostenibilidad y metodología de evaluación de las emisiones de todo el ciclo de vida que se aplican a los “combustibles admisibles en el marco del CORSIA”.
12. Se alienta a la OACI, a los Estados y a la industria a redoblar esfuerzos para aumentar el número de mecanismos de certificación de la sostenibilidad aprobados por la OACI en todas las regiones, a fin de acelerar la certificación de la sostenibilidad de los SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación de acuerdo con los requisitos del CORSIA, sin excluir ninguna fuente de combustible, vía, materia prima o tecnología en particular.
13. Se anima a la OACI, a los Estados, a la industria y a otras partes interesadas pertinentes a trabajar con los organismos de normalización de combustibles, como la ASTM, para acelerar la certificación de procesos adicionales de producción de combustible, con vistas a maximizar el número de fuentes certificadas de SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación.
14. Reconociendo que los beneficios medioambientales de los combustibles sostenibles ya se comercializan en un mercado virtual, incluidos, entre otros, el concepto del sistema de certificados negociables («*book and claim*»), es importante considerar si los métodos de contabilización existentes sobre el uso de SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación para la aviación internacional pueden proporcionar confianza en el uso de dichos combustibles y la reclamación de sus beneficios medioambientales por parte de los explotadores de aviones. Estos métodos de contabilización deberían tener en cuenta lo siguiente:

[este punto se seguirá analizando, teniendo en cuenta las contribuciones técnicas del CAEP]

15. Partiendo de lo indicado en los párrafos precedentes, la OACI debería estudiar, con las contribuciones técnicas del CAEP y otras partes interesadas pertinentes, la necesidad y los beneficios potenciales de armonizar los métodos de contabilización del combustible para la aviación internacional, teniendo en cuenta que estos métodos también podrían ayudar a apoyar el seguimiento de los avances hacia la consecución del LTAG.

**Elemento constitutivo núm. 3 – Apoyo a la implementación**

16. Todos los Estados deberían tener acceso a los medios para participar en todas las etapas del desarrollo y despliegue de los SAF, los LCAF y otras energías más limpias para la aviación, y se anima a todos los Estados y regiones a trabajar juntos con un espíritu solidario con el fin de garantizar que se haga un esfuerzo verdaderamente mundial para contribuir a la labor de reducción de las emisiones de dichas energías más limpias para la aviación y beneficiarse de esa reducción.

17. El aumento mundial de la producción de SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación requiere un programa sólido y sustancial de creación de capacidad y apoyo a la implementación. Se anima a los Estados, a la OACI, a la industria, a los círculos académicos y a otras partes interesadas pertinentes a colaborar para ejecutar un programa que:
- a) reconozca la necesidad de un apoyo adaptado para tener en cuenta las distintas fases de preparación y las diferentes circunstancias de los distintos Estados y regiones;
  - b) facilite las asociaciones, las alianzas y la cooperación entre los Estados y todas las partes interesadas pertinentes, incluidas las colaboraciones regionales que puedan dar lugar a soluciones regionales que produzcan combustibles de manera eficiente;
  - c) incluya el intercambio de información, la puesta en común de las mejores prácticas y los avances tecnológicos entre los Estados, para lo cual la OACI debería proporcionar una plataforma que facilite este intercambio y haga un seguimiento de los progresos;
  - d) apoye a los Estados en su planificación, desarrollo e implementación de políticas nacionales y regionales que puedan aplicarse en todas las etapas de la cadena de suministro de combustible, incluidos los siguientes componentes de política potenciales que forman parte de una "guía práctica" no exhaustiva (a la que se hace referencia en los párrafos 5 y 6 anteriores):

**Recuadro 2: Guía práctica de posibles componentes de las políticas nacionales**

- i. fomento de las asociaciones, alianzas y la cooperación entre múltiples partes interesadas, incluidos (según proceda) los explotadores de aviones, los aeropuertos, los fabricantes de aeronaves y motores, los productores de energía y las instituciones financieras.
- ii. incentivos gubernamentales, incluidos préstamos, subvenciones, créditos fiscales, apoyo de reglamentación y otros mecanismos para:
  - la investigación y el desarrollo, incluida la determinación del nivel de madurez de la tecnología.
  - la búsqueda de posibles materias primas.
  - el desarrollo y la aceleración de la producción de materias primas.
  - el desarrollo y la aceleración de la producción de combustible.
- iii. objetivos y/o mandatos para:
  - los niveles de reducción de emisiones.
  - la adopción de SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación.
  - los niveles de mezcla de combustible.
- iv. cuando sea beneficioso, identificar los SAF, los LCAF y otras energías más limpias para la aviación como prioridades para la financiación de los esfuerzos de descarbonización de toda la economía.
- v. promoción del aumento del número de mecanismos de certificación de la sostenibilidad aprobados por la OACI para los SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación.
- vi. promoción de estudios de factibilidad de posibles SAF, LCAF y otras vías de energía más limpia.
- vii. promoción de los cambios que se necesiten en la infraestructura aeroportuaria y de abastecimiento de energía.

- viii. promoción del uso de asociaciones público-privadas para ejecutar proyectos SAF y LCAF.
- e) actualización periódica de las orientaciones detalladas de la OACI relativas a la información práctica de política y las "reglas generales", cuando proceda, para estimar los costes, las necesidades de inversión y las capacidades de producción con el fin de ayudar a los Estados a hacer un examen fundamentado de la selección de políticas nacionales y regionales adecuadas a sus circunstancias;
  - f) respaldo a la realización, de forma continuada, de estudios de factibilidad, proyectos piloto y planes de "prueba de concepto", que pueden facilitar el acceso a la inversión para su implementación;
  - g) desarrollo e impartición de instrucción para mejorar la concienciación y preparación de los Estados, así como para apoyar la preparación del proyecto dedicado a SAF y LCAF con el fin de atraer inversiones, incluida la instrucción sobre aspectos financieros del desarrollo de proyectos, planificación financiera y promoción de inversiones; y
  - h) asistencia en el desarrollo de los aspectos relevantes de los planes de acción de los Estados y las hojas de ruta, incluidas las orientaciones y herramientas de la OACI, y las asociaciones de apoyo entre Estados, teniendo en cuenta que los planes de acción de los Estados también pueden incluir información sobre las necesidades específicas de asistencia para la implementación de medidas destinadas a reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación, que pueden facilitar el acceso a inversión y tecnología.
18. El acceso a la tecnología es imprescindible para que los Estados contribuyan al desarrollo y despliegue de energías más limpias y se beneficien de ellas. En consecuencia, se insta a los Estados y a la industria a que promuevan y faciliten la transferencia voluntaria y efectiva de tecnología, en particular a los países en desarrollo y a los Estados con necesidades particulares, en consonancia con la Iniciativa Ningún País se Queda Atrás (NCLB) y teniendo en cuenta los beneficios globales que se derivan del aumento del suministro de energías más limpias.
19. El apoyo a la creación de capacidad y a la implementación de la OACI debería prestarse de manera eficiente, eficaz y coordinada con arreglo al enfoque "Una sola OACI", incorporando el apoyo a todas las fases del desarrollo y despliegue de SAF, LCAF y otras energías más limpias en la aviación, y basándose en el éxito de los programas ACT-CORSIA y ACT-SAF. Se alienta igualmente a los Estados a desarrollar proyectos específicos dentro del marco del Programa de Cooperación Técnica de la OACI.
20. En consonancia con la iniciativa Ningún País se Queda Atrás, se insta a los Estados a que aporten contribuciones periódicas y sustanciales al Fondo voluntario para el medioambiente de la OACI y otras contribuciones en especie (por ejemplo, adscripciones) para apoyar la ejecución del programa sustantivo de la OACI de creación de capacidad y apoyo a la implementación, destinado a ayudar a los países en desarrollo y a los Estados con necesidades particulares, incluidos, con carácter prioritario, los estudios de factibilidad y la adaptación de la tecnología.
21. También se insta a la industria a que aporte sus conocimientos especializados y apoyo financiero para respaldar la ejecución del programa sustantivo de creación de capacidad y apoyo a la implementación, incluidos, con carácter prioritario, los estudios de factibilidad y la adaptación de la tecnología.

22. La OACI debería supervisar periódicamente el progreso y la eficacia de los esfuerzos de creación de capacidad y de apoyo a la implementación, en particular garantizando que existan recursos suficientes para ejecutar su programa de apoyo, como parte de los medios más amplios de implementación. A este respecto, la OACI debería considerar el desarrollo de los métodos necesarios para hacer un seguimiento e informar a los Estados.

**Elemento constitutivo núm. 4 – Financiación**

23. Como se reconoce en el párrafo 17 de la resolución A41-21 de la Asamblea, «la existencia de medios de ejecución, entre ellos la financiación, que guarden proporción con el grado de ambición favorecerá la concreción del LTAG, que demanda 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 CO<sub>2</sub> de la aviación».
24. En lo que se refiere específicamente a la financiación, en los párrafos 18 a) y b) de la resolución A41-21 de la Asamblea, se pide al Consejo que:
- a. «dé inicio a medidas o mecanismos específicos a fin de facilitar, especialmente para los países en desarrollo y los Estados con necesidades particulares, un mejor acceso a la inversión privada y a la financiación de bancos de fomento y otras instituciones financieras para proyectos que contribuyan a la descarbonización de la aviación internacional, y que aliente la creación de más financiación para este fin»; y
  - b. «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».
25. Estos dos párrafos de la resolución de la Asamblea deben avanzar urgentemente, de forma paralela, si se quiere abordar a escala mundial y de forma sostenible el reto de aumentar los SAF, los LCAF y otras energías más limpias para la aviación, incluidos los aspectos económicos, sociales y medioambientales.
26. El principal objetivo de la OACI y sus Estados miembros con respecto a la financiación debería ser prestar apoyo a los países en desarrollo y a los Estados con necesidades particulares para que mejoren el acceso a la financiación y a los fondos, y reduzcan aún más el riesgo de los proyectos de desarrollo y despliegue de SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación, con el fin de estimular la inversión.
27. Las medidas encaminadas a atraer una mayor inversión para los SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación de los bancos de desarrollo y otros mercados de capitales deberían ir en paralelo y no afectar a los esfuerzos de la OACI, en virtud de la resolución A40-22 de la Asamblea y, en particular de su párrafo 8, para "seguir impulsando la acción concertada de la OACI con instituciones financieras para que den prioridad o incorporen a la aviación en sus agendas y programas de trabajo a fin de facilitar el acceso de los Estados a fondos o financiación para sus proyectos de desarrollo de la aviación".
28. Algunos instrumentos de financiación (por ejemplo, la financiación combinada y las asociaciones público-privadas) requieren un alto grado de cooperación y colaboración entre las partes interesadas,

incluidos los Estados, la industria y las instituciones financieras públicas y privadas, para mitigar el riesgo de inversión. La OACI y sus Estados miembros tienen una función que cumplir en esta colaboración entre las partes interesadas, según corresponda.

29. La OACI, los Estados y la industria tienen que desempeñar un papel clave en la promoción de una mayor inversión en SAF, LCAF y otros proyectos de energía más limpia para la aviación, aumentando la sensibilización y la comprensión de la comunidad financiera internacional sobre:
  - a) el compromiso colectivo de los Estados y la industria para alcanzar el LTAG;
  - b) la importancia del crecimiento sostenible del sector de la aviación internacional, incluyendo la conectividad económica y social y los flujos comerciales;
  - c) los beneficios del uso de SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación para abordar la contribución de la aviación al cambio climático;
  - d) la acción enérgica de la OACI, los Estados y la industria para la expansión mundial de SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación;
  - e) los beneficios socioeconómicos directos e indirectos para los Estados en toda la cadena de valor de la producción de SAF y LCAF;
  - f) la magnitud de la demanda de SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación;
  - g) los retos que plantea el acceso a una financiación adecuada para los proyectos de SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación; y
  - h) las posibles oportunidades y rendimiento de las inversiones.
30. Como parte de esta labor de promoción y divulgación, los Estados y la OACI deberían mejorar e intensificar su participación y diálogo con la comunidad financiera internacional y otras partes interesadas pertinentes, entre ellas:
  - a) las instituciones financieras públicas y privadas, incluidos los bancos subnacionales, nacionales, regionales y multilaterales;
  - b) los mercados de capitales privados y, en particular, los inversores y las compañías de seguros;
  - c) las alianzas de capital y bancarias;
  - d) los Estados donantes;
  - e) las Naciones Unidas, y otros fondos y vehículos de inversión reconocidos internacionalmente; y
  - f) los productores de energía.
31. La OACI, en cooperación con los Estados, debería elaborar una serie de estudios de casos de proyectos SAF, LCAF y otros proyectos de energías más limpias en la aviación que hayan tenido éxito, basándose en ejemplos de regiones con características y riesgos de inversión diferentes. Dichos estudios de casos podrían ayudar tanto a los promotores de proyectos como a los posibles inversores al ofrecer ejemplos de vías de inversión "probadas" e infundir confianza en que las oportunidades de inversión puedan hacerse realidad.
32. [Los Estados reconocen y acogen con satisfacción la creación del Centro Fininvest de la OACI y esperan con interés su labor para facilitar un mayor acceso a las capacidades de inversión pública y privada y a la financiación de las instituciones financieras, con especial atención a los países en desarrollo y a los Estados con necesidades particulares.
33. Como primer paso, la OACI debería establecer urgentemente las estructuras y capacidades necesarias para poner en marcha la iniciativa Fininvest de la OACI propuesta.

34. Entre las medidas que el Centro Finvest de la OACI podría adoptar para facilitar el acceso a la financiación figuran las siguientes:
- a) desarrollar una plataforma para poner en contacto a los proyectos con posibles inversores públicos y privados, incluida una función de "emparejamiento";
  - b) trabajar con diversas partes interesadas para explorar mecanismos de financiación innovadores adaptados a la descarbonización de la aviación, incentivar las inversiones y promover la colaboración entre las partes interesadas para movilizar recursos financieros de forma eficaz; y
  - c) colaborar con instituciones financieras, como bancos de desarrollo, para crear vías de financiación de proyectos].
35. la OACI también debería considerar, [ya sea a través del Centro Finvest de la OACI o de otras iniciativas]:
- a) la posibilidad de crear una base de datos de fuentes de financiación, junto con sus condiciones, a la que puedan recurrir los promotores de proyectos; y
  - b) la posibilidad de elaborar una guía práctica de plantillas de hojas de términos (condiciones básicas para satisfacer a los inversores) para la financiación de SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación o redacción de propuestas de financiación.
36. El capital privado por sí solo no bastará para afrontar plenamente el reto de ampliar los SAF, los LCAF y otras energías más limpias para la aviación. Se necesitará una inversión pública considerable, incluso en forma de financiación en condiciones favorables, para apoyar algunos proyectos de SAF, LCAF y de otras energías más limpias en la aviación, especialmente en los países en desarrollo.
37. Los Estados reconocen el importante papel que puede desempeñar la OACI en el fomento de nuevas corrientes de financiación pública, adicionales y previsibles, y de su desembolso transparente y eficaz. La OACI y sus Estados miembros deben asegurarse de que no se escatimen esfuerzos en la exploración de vías para respaldar este objetivo de inversión pública, incluida la posibilidad de que la OACI establezca su propia iniciativa de financiación o mecanismo de recaudación de fondos para el clima.
38. Con este fin, los Estados subrayan la importancia del párrafo 18 b) de la resolución A41-21 de la Asamblea, y convienen en que la OACI debería acelerar su trabajo para seguir 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. Este trabajo debe completarse para su consideración en el 42º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, de acuerdo con el párrafo 18 b) de la resolución A41-21.
39. La OACI y sus Estados miembros también deberían iniciar una línea de trabajo para supervisar activamente los avances en las Naciones Unidas y en toda la comunidad financiera internacional con el fin de determinar y buscar enérgicamente oportunidades para aumentar la asignación o consignación de capital público y privado dedicado a proyectos de descarbonización de la aviación, en particular en SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación. [A modo de ejemplo, dichas oportunidades podrían incluir:
- a) el Fondo Verde para el Clima de las Naciones Unidas
  - b) la Net Zero Asset Owner Alliance
  - c) la Declaración sobre una Visión Común de los Bancos Multilaterales de Desarrollo de París].