



OACI

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

NOTA DE ESTUDIO

NACC/DCA/12 — NE/07
20/06/24

**Duodécima Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe
(NACC/DCA/12)
Placencia, Belice, 9 al 11 de julio de 2024**

**Cuestión 7 del
Orden del Día: Ruta hacia la aviación sostenible**

LA OACI Y EL CAMBIO CLIMÁTICO

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO

Este documento proporciona una actualización sobre los recientes avances y acciones de la OACI para abordar el cambio climático, incluida la implementación del Objetivo Ambicioso Mundial a Largo Plazo (LTAG) de la OACI para la aviación internacional, la adopción del Marco Mundial OACI para Combustibles de Aviación Sostenibles (SAF), Combustibles de Aviación con Menor Carbono (LCAF) y otras Energías más limpias para la Aviación, el progreso del programa de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción de la OACI para Combustibles de Aviación Sostenibles (ACT-SAF), las últimas actualizaciones sobre la iniciativa de Planes de Acción Estatales (SAP) de la OACI, los desarrollos del Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA) y eventos recientes de la OACI sobre medio ambiente.

Acción:	Las acciones sugeridas se presentan en la Sección 7
Objetivos Estratégicos:	<ul style="list-style-type: none">• Protección del medio ambiente
Referencias:	<ul style="list-style-type: none">• Sitio web protección del medio ambiente de la OACI https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/default.aspx

1. Introducción

1.1 Bajo el liderazgo de la OACI, el sector de la aviación internacional se ha comprometido en los últimos años a abordar su impacto sobre el clima mundial y ahora está implementando completamente su transición hacia energías limpias en camino a las emisiones netas de carbono cero para 2050.

1.2 En el 41º período de sesiones de la Asamblea de la OACI en 2022, los Estados miembros adoptaron la Resolución A41-21¹ de la Asamblea y el acuerdo histórico sobre el LTAG de emisiones netas de carbono cero para 2050², en apoyo del objetivo de temperatura del Acuerdo de París.

¹ https://www.icao.int/environmental-protection/Documents/Assembly/Resolution_A41-21_Climate_change.pdf

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

2. Reconocimiento del papel de las energías más limpias en la consecución del LTAG

2.1 Reconociendo el papel de las energías más limpias para lograr el LTAG, la OACI y sus Estados miembros han estado tomando medidas concretas hacia la transición de la aviación hacia energías más limpias. Este impulso culminó en noviembre de 2023 en la Tercera Conferencia de la OACI sobre Aviación y Combustibles Alternativos (CAAF/3)³, que tuvo lugar en Dubái, Emiratos Árabes Unidos (EAU), con la adopción de un Marco Mundial de la OACI para Combustibles de Aviación Sostenibles (SAF), Combustibles de Aviación con Menos emisiones de Carbono (LCAF) y otras Energías más limpias para la Aviación⁴, para facilitar el aumento mundial en el desarrollo, producción e implementación de energías limpias para la aviación.

2.2 A través del Marco Mundial de la OACI, la OACI y sus Estados miembros se esfuerzan por lograr una Visión y Ambición Mundial Compartida de reducir las emisiones de CO₂ de la aviación internacional en un 5 por ciento para 2030, mediante el uso de SAF, LCAF y otras energías de aviación más limpias, en contraposición con no utilizar energías más limpias. La Visión y la implementación del Marco Mundial de la OACI serán monitoreadas y revisadas periódicamente, aspirando a tener establecimientos de producción de energía más limpia en todas las regiones, antes de la convocatoria del próximo CAAF/4 a más tardar en 2028, con miras a actualizar la ambición en función de la evolución del mercado.

2.3 La adopción de este Marco robusto, solo un año después del acuerdo LTAG, envía una señal clara a la comunidad internacional sobre el continuo papel de liderazgo y la determinación de la OACI y sus Estados miembros para abordar las emisiones de la aviación internacional. También proporciona claridad, coherencia y previsibilidad a los gobiernos, inversores públicos y privados, la industria y los productores de combustible, sobre las políticas, regulaciones, necesidades de implementación e inversiones necesarias para apoyar y desbloquear todo el potencial de la transición energética del sector de la aviación a nivel mundial.

2.4 En junio de 2024, el Consejo de la OACI aprobó una hoja de ruta para la implementación de los resultados de la CAAF/3, incluidas sus acciones planificadas, roles y responsabilidades, plazos y recursos necesarios, en relación con la implementación del LTAG, considerando los diferentes intereses de los Estados y enfatizando el imperativo de que Ningún País Se Quede Atrás.

3. Programa ACT-SAF de la OACI y financiamiento de la energía limpia para la aviación

3.1 Lanzado en junio de 2022, justo antes del 41º período de sesiones de la Asamblea, el programa de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción de la OACI para Combustibles de Aviación Sostenibles (ACT-SAF)⁵ brinda apoyo personalizado a los Estados en diversas etapas del desarrollo y despliegue de SAF, facilita las asociaciones y la cooperación bajo la coordinación de la OACI, y sirve como plataforma para facilitar el intercambio de conocimientos y el reconocimiento de todas las iniciativas SAF en todo el mundo. El ACT-SAF también fue reconocido por la CAAF/3 como uno de los Elementos Constitutivos para la implementación del Marco Mundial de la OACI. A mayo de 2024, 90 Estados y 67

³ <https://www.icao.int/Meetings/CAAF3/Pages/default.aspx>

⁴ [https://www.icao.int/Meetings/CAAF3/Documents/ICAO Global Framework on Aviation Cleaner Energies_24Nov2023.pdf](https://www.icao.int/Meetings/CAAF3/Documents/ICAO%20Global%20Framework%20on%20Aviation%20Cleaner%20Energies_24Nov2023.pdf)

⁵ <https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/act-saf.aspx>

organizaciones participan en el programa ACT-SAF y están reconocidos en el sitio web de la OACI. Actualmente, 16 de los 22 Estados de la Región NACC se han unido a ACT-SAF⁶.

3.2 Las actividades previstas bajo el ACT-SAF incluyen programas de capacitación, estudios de factibilidad en las regiones, apoyo para la certificación SAF y el desarrollo de políticas, y el establecimiento de asociaciones entre Estados y otras partes interesadas.

3.3 Por ejemplo, se ha organizado un conjunto de sesiones de capacitación como la Serie ACT-SAF de la OACI⁷, donde la OACI y los socios de apoyo de ACT-SAF ofrecen presentaciones sobre diversos temas relacionados con SAF, como la sostenibilidad del combustible, la certificación, la tecnología de producción, las políticas, la logística, el mercado y la evaluación de factibilidad. Actualmente, se han completado 12 sesiones, con más de 100 participantes por sesión que se benefician de la interacción inmediata con los ponentes y los segmentos de preguntas y respuestas. El material de la Serie ACT-SAF también está disponible en OACI TV, YouTube y el sitio web de ACT-SAF.

3.4 El seguimiento del progreso y la facilitación del intercambio de información también son una característica clave del programa ACT-SAF, que se logra a través de las Herramientas de Seguimiento SAF de la OACI⁸. Esta plataforma se actualiza periódicamente para mostrar los últimos desarrollos, como los aeropuertos que distribuyen SAF, las políticas SAF adoptadas o en desarrollo, los acuerdos de compra de SAF, los procesos de conversión de SAF, las materias primas SAF reconocidas bajo CORSIA, así como las últimas noticias sobre el escalamiento de SAF en todo el mundo.

3.5 Además, la OACI ha estado apoyando los estudios de factibilidad SAF para que los Estados aprovechen su potencial en el desarrollo y despliegue de SAF. Cada estudio de factibilidad identifica rutas SAF prioritarias para el Estado de acuerdo con sus circunstancias, una evaluación de las necesidades de apoyo a la implementación y financiamiento, y recomendaciones de planes de acción y el camino a seguir. En 2024, la OACI ha aumentado significativamente el despliegue de estudios de factibilidad SAF en Estados de todas las regiones, y se espera que este impulso continúe en los próximos años, con el objetivo de fomentar a los actores públicos y privados de la cadena de valor SAF en cada Estado beneficiario, sentando las bases para las inversiones y el surgimiento de nuevos proyectos concretos de producción de SAF. La OACI se encuentra actualmente en conversaciones con los Estados y Organizaciones socios de ACT-SAF sobre el posible apoyo a la región.

3.6 La OACI también desarrolló una plantilla para estudios de factibilidad SAF, en consulta con socios de ACT SAF, para facilitar la armonización en la preparación de estudios de factibilidad SAF estandarizados. La plantilla, junto con su guía adjunta, apunta a la coherencia y comparabilidad entre los estudios, y facilita su divulgación y acceso a la inversión y financiamiento. En este sentido, la OACI se encuentra actualmente desarrollando una plantilla de implementación de negocios SAF para apoyar a los Estados en el desarrollo de casos de negocios, la exploración de oportunidades de producción de SAF y la facilitación futura de flujos de inversión para impulsar el inicio de proyectos SAF.

⁶ Bahamas, Barbados, Belize, Canada, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Estados Unidos (Peniente de firma de ACT-SAF T&C), Guatemala, Haiti, Honduras, Jamaica, Mexico, Republica Dominicana, San Vicente y las Granadines, Trinidad & Tobago.

⁷ <https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/ACT-SAF-Series.aspx>

⁸ <https://www.icao.int/environmental-protection/pages/SAF.aspx>

3.7 El acceso a los recursos financieros es particularmente crucial para el despliegue de SAF y otras energías más limpias para la aviación. Alcanzar la escala necesaria de combustibles para respaldar el LTAG requeriría inversiones acumuladas de alrededor de USD 3.200 billones para 2050 (según el Informe LTAG de la OACI⁹). Reconociendo la importancia del financiamiento en los proyectos de descarbonización de la aviación, la OACI continúa colaborando activamente con instituciones financieras como bancos de desarrollo y entidades de capital privado. Esta colaboración se lleva a cabo a través de reuniones regionales e intercambios bilaterales, así como mediante el intercambio de opiniones de alto nivel bajo el Consejo de la OACI. En estas reuniones se comunica sobre el LTAG, el papel crucial de los SAF y otras energías más limpias, y las necesidades de inversión asociadas para la aviación.

3.8 La OACI se encuentra actualmente trabajando en el establecimiento y la operacionalización del Centro FINVEST de la OACI, una plataforma financiera para facilitar un mayor acceso a la inversión pública y privada, así como a la financiación de instituciones financieras, para proyectos que contribuyan a la descarbonización de la aviación internacional. Además, la OACI también está llevando a cabo un estudio para considerar el establecimiento de una iniciativa de financiamiento climático o un mecanismo de financiamiento bajo la OACI, al tiempo que aborda los posibles desafíos financieros, institucionales y legales. Los resultados de este estudio se presentarán en la próxima Asamblea de la OACI en 2025.

4. Iniciativa de Planes de Acción Estatales de la OACI

4.1 La iniciativa de Planes de Acción Estatales (SAP) de la OACI¹⁰ también juega un papel importante en el desarrollo y despliegue de energías más limpias y otras medidas de descarbonización para la aviación internacional. Dentro del Plan de Acción Estatal, se deben considerar y seleccionar políticas, acciones y hojas de ruta para reducir las emisiones de CO₂ de la aviación internacional, así como la identificación de los recursos necesarios, la creación de capacidad y otras medidas de apoyo a la implementación, incluida la facilitación del acceso a financiamiento y fondos, de acuerdo con las necesidades del Estado.

4.2 De acuerdo con la Resolución A41-21 de la Asamblea, se invita a los Estados a desarrollar, actualizar y presentar sus SAP voluntarios lo antes posible, preferiblemente antes de finales de junio de 2024. Se alienta a los Estados a que proporcionen información relacionada con innovaciones relevantes en tecnologías de aeronaves, mejoras operacionales y energías más limpias, y que describan las respectivas políticas, acciones y hojas de ruta, incluidas las proyecciones a largo plazo con la provisión de datos cuantificados, todo ello respaldado por la orientación y las herramientas de la OACI. Toda la información más reciente relacionada con los Planes de Acción Estatales y las actividades de creación de capacidad de la OACI se actualiza en el sitio web.

4.3 A mayo de 2024, 147 Estados que representan más del 98% del tráfico aéreo internacional mundial (en Toneladas-Kilómetro de Pago (RTK)) han presentado voluntariamente sus SAP a la OACI. El trienio anterior 2020/2022 recibió el mayor número de SAP actualizados de 56 Estados, lo que indica que los Estados están actualizando activamente sus planes y compartiendo información sobre sus acciones planificadas para reducir las emisiones de CO₂ de la aviación. 15 de 22 Estados de la Región NACC presentaron SAP, de los cuales nueve presentaron SAP completamente cuantificados. Se alienta a todos los Estados de la región NACC, especialmente aquellos que aún no han presentado sus SAP o solo lo han

⁹ <https://www.icao.int/environmental-protection/LTAG/Pages/LTAGreport.aspx>

¹⁰ https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/ClimateChange_ActionPlan.aspx

hecho una vez, a que presenten o actualicen sus planes de acción ante la OACI lo antes posible, preferiblemente antes del 30 de junio de 2024.

4.4 La actualización del Doc 9988 de la OACI, Orientación sobre la elaboración de planes de acción de los Estados para actividades de reducción de emisiones de CO₂, se ha completado con el apoyo de expertos del grupo de consulta. La versión sin editar de la guía actualizada está disponible en el portal APER de la OACI para los Puntos Focales de Planes de Acción Estatales. Esta actualización refleja el acuerdo de la Asamblea de la OACI de 2022 sobre el LTAG y subraya la importancia de los Planes de Acción Estatales para contribuir al objetivo colectivo del sector de la aviación internacional y monitorear el progreso mundial. Detalla los beneficios de los SAF, LCAF y otras opciones de energía limpia, según la orientación del Marco Mundial de la OACI adoptado por CAAF/3. La actualización también revisa la plantilla del Plan de Acción, permitiendo a los Estados reportar datos cuantificados de manera armonizada, e incluye información sobre las necesidades de asistencia, los últimos programas de creación de capacidad de la OACI, posibles instrumentos financieros y ejemplos de criterios de elegibilidad para financiar proyectos de descarbonización. Además, incorpora lecciones de la última década, recursos de información actualizados y mejores prácticas para la mitigación de CO₂.

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

5.1 El [Esquema de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional \(CORSIA\)](#) complementa otras medidas de reducción de CO₂ dentro del sector de la aviación (innovaciones tecnológicas, mejoras operacionales y combustibles de aviación sostenibles) para ayudar a los Estados miembros de la OACI a lograr colectivamente el objetivo a mediano plazo y la aspiración de la OACI de un crecimiento neutro en carbono para la aviación internacional a partir de 2020.

5.2 CORSIA se acordó en el 39º período de sesiones de la Asamblea de la OACI en 2016, como la primera medida mundial basada en el mercado para cualquier sector industrial, lo que refleja muchos años de intensos esfuerzos y negociaciones por parte de los Estados miembros en cooperación con la industria de la aviación y otras partes interesadas. Desde su acuerdo, la implementación oportuna de CORSIA ha sido una prioridad absoluta para la OACI. A pesar de los desafíos de la pandemia de COVID-19 en la aviación internacional, los esfuerzos conjuntos de los Estados miembros han hecho posible la implementación de CORSIA de acuerdo con su cronograma establecido.

5.3 Desde la NACC/DCA/11 del año pasado, el trabajo en la OACI continuó para actualizar los diversos elementos de implementación de CORSIA, incluida su aplicación en la primera fase de CORSIA (2024-2026). En este sentido, algunos hitos recientes son particularmente significativos:

- El número de Estados miembros de la OACI que participan voluntariamente en los requisitos de compensación de CORSIA desde el inicio de la fase piloto del esquema ha aumentado de 88 Estados en 2021, 107 Estados en 2022, 115 Estados en 2023 y 126 Estados en 2024, incluidos 19 de los 22 Estados de la NACC. La fecha límite para que Estados adicionales notifiquen a la Secretaría de la OACI su decisión de participar voluntariamente en CORSIA en 2025 es el 30 de junio de 2024. Un modelo

de carta para notificar a la OACI la participación voluntaria de CORSIA por parte de los Estados miembros está disponible en el sitio web de la OACI¹¹.

- En marzo de 2023, el Consejo de la OACI adoptó enmiendas a las Normas y Métodos Recomendados (SARP) para la implementación de CORSIA reflejados en el Anexo 16, Volumen IV del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, reflejando las recomendaciones técnicas del Comité sobre la Protección del Medio Ambiente y la Aviación de la OACI (CAEP), así como las enmiendas a los elementos de diseño de CORSIA adoptados por la Asamblea de la OACI de 2022. La segunda edición resultante del Anexo 16, Volumen IV es aplicable a partir del 1 de enero de 2024, coincidiendo con el inicio de la primera fase de CORSIA (2024-2026). La segunda edición del Anexo 16, Volumen IV está disponible públicamente en el sitio web de la OACI¹².
- Respecto a las Unidades de Emisión Admisibles de CORSIA¹³, el Consejo de la OACI aprobó enmiendas al documento de la OACI "Unidades de Emisión Admisibles de CORSIA" que se publicó en el sitio web de CORSIA. Además, el Órgano Asesor Técnico (TAB) está evaluando 11 solicitudes y cambios de procedimiento presentados por 8 programas condicionales para la elegibilidad del primer período de cumplimiento de CORSIA (2024-2026). Las solicitudes y los cambios materiales se publicaron en el sitio web de la OACI¹⁴. Como parte de su evaluación de 2024, el TAB continuará analizando la oferta potencial de Unidades de Emisión, incluidos nuevos datos geográficos. El Consejo de la OACI considerará los resultados de la evaluación del TAB de 2024 en octubre/noviembre de 2024. Actualmente, hay 2 programas aprobados para suministrar Unidades de Emisión Admisibles a la primera fase de CORSIA, pero se espera que más programas sean admisibles para suministrar Unidades a la primera fase de CORSIA para fines de 2024.
- En cuanto a los Combustibles Admisibles en CORSIA¹⁵, el Consejo de la OACI aprobó los Criterios de Sostenibilidad CORSIA aplicables a estos combustibles durante la primera fase. El Consejo de la OACI también amplió la aprobación de dos Esquemas de Certificación Sostenible (SCS) más allá de la fase piloto de CORSIA. En marzo de 2024, el Consejo de la OACI también aprobó enmiendas a tres documentos de la OACI relacionados con los Combustibles Admisibles en CORSIA. Cabe señalar que el CAAF/3 solicitó el análisis y la aprobación de los valores del ciclo de vida para nuevas fuentes y vías de combustible, y nuevos SCS, en apoyo del desarrollo y despliegue mundial de energías más limpias para la aviación en todas las regiones.
- El Registro Central CORSIA (CCR) es la plataforma a través de la cual los Estados cumplen con los requisitos de CORSIA al reportar a la OACI la información necesaria, como: explotadores de aviones atribuidos a los Estados; órganos de verificación acreditados en los Estados; emisiones anuales de CO2 de vuelos internacionales; y reclamaciones de reducción de emisiones por el uso de combustibles admisibles en CORSIA. Los datos reportados a través del CCR hasta ahora muestran que cerca del 100% del total de las emisiones de CO2 han sido reportadas por los Estados para el período 2019 a 2022. En marzo de 2024, la OACI lanzó una versión actualizada del CCR alineada con los requisitos de

¹¹ https://www.icao.int/environmental-protection/Documents/Sample_letter_CORSIA_participation.docx?_gl=1%2a1v9pbs%2a_ga%2aNTc2NzczNDk4LjE3MTMzNjI3Njg.%2a_ga_992N3YDLBQ%2aMTcxMzM2Mjc2OC4xLjEuMTcxMzM2Mjc5Mi4wLjAuMA..

¹² <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/default.aspx>

¹³ <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CORSIA-Emissions-Units.aspx>

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

¹⁵ <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CORSIA-Eligible-Fuels.aspx>

reporte bajo los SARP CORSIA actualizados, que también incluye mejoras en la interfaz del CCR en base a la retroalimentación recibida de los usuarios en los Estados. La OACI continúa brindando apoyo a los usuarios del CCR con capacitación y publicaciones, disponibles en el sitio web de Materiales CCR¹⁶.

- El Consejo de la OACI se encuentra actualmente llevando a cabo la revisión periódica de CORSIA 2025, con el apoyo técnico del CAEP del Consejo. Como parte de su trabajo, el CAEP actualizará los análisis anteriores de CORSIA sobre asuntos tales como: estimación actualizada de los requisitos de compensación a lo largo de la implementación de CORSIA; revisión de los insumos técnicos relevantes asociados con el resultado de la CAAF/3 en relación con las reducciones de emisiones de los combustibles elegibles en CORSIA; e implicaciones de costos y otras consideraciones en relación con el abordaje de los requisitos de compensación a través de la cancelación de las Unidades de Emisión Elegibles CORSIA frente al uso de Combustibles Admisibles en CORSIA durante la primera fase de CORSIA (2024-2026).

5.4 En julio de 2018, la OACI lanzó el programa ACT-CORSIA (Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción para CORSIA) como parte de la iniciativa "Ningún País se Queda Atrás" de la OACI, con el objetivo de apoyar a todos los Estados miembros en la implementación de CORSIA. La Asamblea enfatizó la importancia de un enfoque coordinado bajo ACT-CORSIA para armonizar y reunir todas las acciones relevantes y promover la coherencia en los esfuerzos de creación de capacidad.

5.5 Los [Partenariados](#)¹⁷ entre Estados son la piedra angular del programa ACT-CORSIA, que actualmente involucra a 136 Estados (17 Estados proveedores de apoyo y 119 Estados solicitantes), incluidos 17 de los 22 Estados de la NACC. A través de dichas asociaciones, los Estados proveedores de apoyo ofrecen expertos en CORSIA para brindar capacitación individual y el seguimiento necesario a los puntos focales de CORSIA de los Estados solicitantes, en estrecha coordinación con la Secretaría de la OACI. La capacitación brindada durante los últimos cinco años y medio a través de este programa ha contribuido al alto nivel de implementación de CORSIA, como lo demuestran datos como el aumento constante del número de Estados voluntarios de CORSIA y la alta cobertura de datos de emisiones de CO₂ enviados por los Estados a través del CCR.

5.6 Bajo el programa ACT-CORSIA, la Secretaría de la OACI organiza capacitaciones anuales de instructores (Train of Trainers - ToT) - incluyendo las sesiones ToT recientes de marzo de 2024 - para los expertos de los Estados proveedores de apoyo involucrados en la prestación de actividades de instrucción armonizada a los Estados solicitantes bajo los Partenariados.

6. Eventos de la OACI sobre Medio Ambiente en 2024

6.1 Para proporcionar información relevante sobre la implementación de políticas medioambientales y programas de gestión ambiental, se desarrolló el [Taller sobre Difusión de Medidas y Protección al Medio Ambiente en la Aviación Civil Internacional](#), en Armenia, Colombia del 2 a 5 de abril del 2024. El Taller proporcionó información sobre los Combustibles admisibles para CORSIA, los resultados del CAAF/3, los avances en LTAG y actualizaciones sobre los SAPs.

¹⁶ <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/ccr-materials.aspx>

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

6.2 Para facilitar la transición hacia energías más limpias a nivel aeroportuario, el [Seminario de Aeropuertos Verdes de la OACI](#)¹⁸ se organizó en Atenas, Grecia, del 18 al 19 de abril de 2024. Este seminario cubrió un amplio espectro de operaciones aeroportuarias ambientales y brindó una oportunidad única a una gama diversa de partes interesadas para discutir sus iniciativas hacia la implementación del LTAG, y el Marco Mundial de la OACI para SAF, LCAF y otras Energías más limpias para la Aviación. Todas las sesiones consideraron las oportunidades y desafíos de financiar proyectos e innovaciones verdes, reconociendo la importancia de conectar y facilitar el acceso de los desarrolladores de proyectos a la financiación pública y la inversión privada. La grabación del evento está disponible en la OACI TV¹⁹.

6.3 La OACI organizará una serie de eventos adicionales a lo largo de 2024, incluido el [Simposio de la OACI sobre Emisiones No CO2 de la Aviación](#)²⁰, que se celebrará en la Sede de la OACI en Montreal, del 16 al 18 de septiembre de 2024, y el [Evento de Evaluación de la OACI LTAG 2024](#)²¹, que también se llevará a cabo en la Sede de la OACI, del 7 al 10 de octubre de 2024. El Evento de Evaluación de la OACI LTAG 2024 se basará en el éxito continuo de los eventos anuales de Evaluación de la OACI desde 2019 y responde a la solicitud de la Asamblea de monitorear el progreso hacia el logro del LTAG, así como la solicitud de la CAAF/3 de monitorear la implementación del Marco Mundial de la OACI.

6.4 Además, la OACI está planificando una serie de cinco Seminarios Regionales sobre Medio Ambiente²² de agosto a septiembre de 2024, con el objetivo de sensibilizar e intercambiar opiniones sobre la implementación del LTAG y el Marco Mundial de la OACI en todas las regiones, incluyendo desarrollos recientes sobre los Planes de Acción Estatales, la implementación de CORSIA, el programa ACT-SAF y la financiación para las energías más limpias para la aviación, así como los medios para monitorear el progreso mundial. El Seminario Regional para las Regiones NAM/CAR/SAM se llevará a cabo en Asunción, Paraguay, del 20 al 21 de agosto de 2024²³.

6.5 Con base en lo anterior se propone la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN	
NACC/DCA/12/XX	ruta hacia la aviación sostenible
<p>Qué:</p> <p>Que, para apoyar la transición de la industria de la aviación hacia fuentes de energía más limpias y lograr el objetivo de emisiones netas de carbono cero para 2050, los Estados contratantes de la OACI:</p> <p>a) dinamicen las actividades de implementación del LTAG y el Marco global de la OACI para combustibles de aviación sostenibles (SAF), combustibles de aviación con bajas emisiones de carbono (LCAF) y otras energías más limpias para la aviación, con las siguientes actividades, entre otras:</p>	<p>Impacto esperado:</p> <p><input type="checkbox"/> Político / Global</p> <p><input type="checkbox"/> Inter-regional</p> <p><input type="checkbox"/> Económico</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Ambiental</p> <p><input type="checkbox"/> Técnico/Operacional</p>

¹⁸ <https://www.icao.int/Meetings/greenairports2024/Pages/default.aspx>

¹⁹ <https://www.icao.tv/icao-seminar-on-green-airports>

²⁰ <https://www.icao.int/Meetings/SymposiumNonCO2AviationEmissions2024/Pages/default.aspx>

²¹ <https://www.icao.int/meetings/LTAGStocktaking2024/Pages/default.aspx>

²² <https://www.icao.int/Meetings/RS2024/Pages/default.aspx>

²³ <https://www.icao.int/SAM/Pages/MeetingsDocumentation.aspx?m=2024-ENVSEM&t=1>

- desarrollo e implementación de políticas y regulaciones nacionales que incentiven el desarrollo, la producción y el uso de SAF, LCAF y otros combustibles de aviación limpios;
 - establecer mecanismos de financiación para apoyar el despliegue de instalaciones e infraestructuras de producción de SAF,
 - informar a las entidades nacionales sobre el LTAG y el Marco Global de la OACI.
- b) participar en las actividades del programa ACT-SAF de la OACI, promoviendo el desarrollo y despliegue de SAF dentro y fuera de las Regiones NAM/CAR;
- c) presenten a la OACI Planes de Acción Estatales (SAP) actualizados y cuantificados lo antes posible, que abarquen innovaciones en tecnologías y energías más limpias, delineando las respectivas políticas, acciones y hojas de ruta con proyecciones a largo plazo, utilizando los mejores datos disponibles y actualizados de la OACI. orientación/herramientas;
- d) alienten a más Estados a solidificar su compromiso con la responsabilidad ambiental en la aviación notificando a la Secretaría de la OACI su decisión de participar voluntariamente en CORSIA a partir de 2025;
- e) alienten a los Estados que ya participan en CORSIA a solidificar su compromiso garantizando el cumplimiento continuo de los plazos del Anexo 16, Volumen IV; Además, renovar su compromiso con el programa ACT-CORSIA de la OACI para recibir apoyo a través de Buddy Partnerships y obtener acceso a capacitación de expertos específicamente diseñada para cumplir con los requisitos del Anexo 16;
- f) aseguren la participación activa en los próximos eventos ambientales de la OACI; y
- g) consideren albergar el Seminario Regional Ambiental de la OACI para la Región NAM CAR SAM, estos seminarios ofrecerán una plataforma para la colaboración y el intercambio de conocimientos sobre temas clave como políticas de energía más limpia, implementación de CORSIA y soluciones financieras, entre otros temas cruciales relevantes para lograr la Red. - Emisiones de carbono cero para el objetivo 2050.

Por qué:

Para mostrar el compromiso de los Estados con el LTAG y el Marco global de la OACI, y contribuir al objetivo de lograr emisiones netas de carbono cero para la aviación internacional para 2050.

Cuándo: Reunión NACC/DCA/13**Estado:** Válida / Invalidada / Finalizada**Quién:** Estados OACI Otros:

7. Acciones Sugeridas

7.1 Se invita a la reunión a:

- a) impulsar a los Estados a apoyar la implementación del Objetivo Ambicioso Mundial a Largo Plazo de la OACI (LTAG) y el Marco Mundial de la OACI para Combustibles de Aviación Sostenibles (SAF), Combustibles de Aviación con menos emisiones de Carbono (LCAF) y otras Energías más limpias para la aviación,
- b) alentar a los Estados a apoyar y participar más activamente en el programa ACT-SAF de la OACI para promover el desarrollo y despliegue de SAF dentro y fuera de las regiones NAM CAR, en estrecha coordinación con la OACI,
- c) animar a los Estados a presentar ante la OACI, Planes de Acción Estatales actualizados y cuantificados, preferiblemente antes de finales de junio de 2024, que abarquen innovaciones en tecnologías y energías más limpias, describiendo las respectivas políticas, acciones y hojas de ruta, incluidas las proyecciones a largo plazo, y garantizando el uso de los mejores datos disponibles según las directrices y herramientas actualizadas de la OACI,
- d) invitar a otros Estados a notificar a la Secretaría de la OACI su decisión de participar voluntariamente en CORSIA a partir de 2025,
- e) solicitar a los Estados que renueven su apoyo a la implementación de CORSIA, incluso a través de su participación más activa en el programa ACT CORSIA de la OACI,
- f) incentivar la participación de los Estados en los próximos eventos de la OACI sobre medio ambiente, y
- g) Aprobar la conclusión propuesta en el párrafo 6.5