



**NOTA DE ESTUDIO**

**REUNIÓN DE ALTO NIVEL SOBRE LA FACTIBILIDAD DE UN OBJETIVO AMBICIOSO A LARGO PLAZO PARA LA REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE CO<sub>2</sub> DE LA AVIACIÓN INTERNACIONAL (HLM-LTAG)**

**Montreal, 19 al 22 de julio de 2022**

**Cuestión 2: Medios para concretar un objetivo ambicioso a largo plazo para la aviación internacional**

**FINANCIACIÓN DE LA IMPLEMENTATION DE LAS HIPÓTESIS DE OBJETIVOS AMBICIOSO A LARGO PLAZO PARA EL CONTINENTE AFRICANO**

(Nota presentada por los 54<sup>2</sup> Estados miembros de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC))

**RESUMEN**

En esta nota de estudio se destacan los costos asociados a las hipótesis de un objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG) y la necesidad para los Estados, en particular los Estados africanos, de disponer de opciones de financiación para garantizar que la implementación de cualquier LTAG acordado no inhiba el crecimiento del sector de la aviación en África.

Según las hipótesis de previsión pos-COVID-19 de la OACI que utilizan los proyectos de hipótesis de una débil recuperación, prevén que África tendrá un crecimiento del 4 % (2018-2050). Esto indica que África tendrá que invertir en capacidades ampliadas para apoyar este crecimiento y, a la vez, en proyectos de reducción de carbón en el marco de todo LTAG acordado.

El informe<sup>3</sup> de la OACI sobre la financiación de la lucha contra el cambio climático indica que la aviación internacional no dispone actualmente de ningún mecanismo financiero dedicado al cambio climático, de ahí la necesidad de que la OACI y sus asociados industriales estudien las opciones de financiación de la implementación de todo LTAG acordado por parte de los Estados africanos.

Las medidas propuestas a la reunión figuran en el párrafo 2

<sup>1</sup>Versiones en inglés y en francés proporcionadas por la CAFAC

<sup>2</sup> Argelia, Angola, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Camerún, Cabo Verde, Chad, Comoras, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Egipto, Eritrea, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Kenya, Lesotho, Liberia, Libia, Madagascar, Malawi, Malí, Mauritania, Marruecos, Mauricio, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, República Centroafricana, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzania, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán del Sur, Sudán, Swazilandia, Togo, Túnez, Uganda, Zambia y Zimbabwe.

<sup>3</sup> <https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/financing.aspx>

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 Durante el 40º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, los Estados miembros de la OACI pidieron al Consejo que continúe explorando la viabilidad de un objetivo ambicioso mundial a largo plazo (LTAG) para la aviación civil internacional mediante la realización de estudios detallados para evaluar la posibilidad de alcanzar los objetivos que pudieran proponerse y las repercusiones, incluida su incidencia en el crecimiento y en los costos en todos los países, en particular los países en desarrollo, a fin de someter información sobre el avance de la tarea a la consideración del 41º período de sesiones de la Asamblea de la OACI. El informe del CAEP sobre el LTAG muestra tres (3) hipótesis integradas que tienen en cuenta la “madurez, capacidad de ejecución y ambición”.

1.2 Además, el CAEP ha evaluado los costos y las inversiones asociados a las hipótesis de LTAG con inversiones de los Estados (es decir, de los gobiernos) sobre la configuración de las aeronaves y/o la investigación y el desarrollo de sistemas energéticos estimados entre 15 y 180 000 millones de dólares USD hasta 2050, los costos y las inversiones para los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) para las medidas de explotación específicas de LTAG estimados entre 11 y 20 000 millones de dólares USD de aquí a 2050, los costos y las inversiones para los aeropuertos y las medidas de explotación estimados entre 2 y 6 000 millones de dólares USD para todas las hipótesis LTAG entre otras inversiones por parte de los fabricantes de aeronaves y los explotadores de servicios aéreos (líneas aéreas).

1.3 El informe<sup>3</sup> de la OACI sobre la financiación de la lucha contra el cambio climático indica que la aviación internacional no dispone actualmente de ningún mecanismo financiero dedicado al cambio climático. Puesto que la aviación internacional no queda abarcada dentro del Protocolo de Kyoto, no tiene acceso a ninguno de los instrumentos de financiación flexibles de Kyoto, tales como los Fondos de Inversión en el Clima (FIC) o el mecanismo para un desarrollo limpio (MDL). La ausencia de un mecanismo estructurado no significa que no haya iniciativas o ejemplos específicos de contribuciones financieras para apoyar las acciones en materia de cambio climático en el sector de la aviación. Cabe la pena señalar que algunos Estados de África ya se han beneficiado anteriormente de iniciativas de financiación, tales como el Proyecto de Asistencia de la OACI y la UE, que ha permitido reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de algunos de los proyectos implementados.

1.4 Según las hipótesis de previsión pos-COVID-19 de la OACI que utilizan los proyectos de hipótesis de una débil recuperación, prevén que África tendrá un crecimiento del 4 % (2018-2050). Con este crecimiento previsto, es importante que se pongan a disposición sustanciosas inversiones de capital para implementar proyectos de reducción de las emisiones de carbono en la industria de la aviación africana, con arreglo a la resolución A40-18 del 40º período de sesiones, en particular: *“mediante la realización de estudios detallados para evaluar la posibilidad de alcanzar las metas que pudieran proponerse y las repercusiones, incluida su incidencia en el crecimiento y en los costos en todos los países, en particular los países en desarrollo”*.

1.5 La falta de acceso a la financiación de los Estados africanos para sufragar adecuadamente el costo de las hipótesis LTAG, que ha de acordarse apoyando a la vez el crecimiento previsto del sector de la aviación en África, puede plantear un riesgo para el crecimiento previsto y, si no se atiende, inhibirá el crecimiento del sector aeronáutico africano.

## 2. MEDIDAS PROPUESTAS A LA REUNIÓN

2.1 Se invita a la reunión a:

- a) tomar nota de la información proporcionada en esta nota de estudio;

- b) tomar nota de la probabilidad de que el costo de implementación de todo LTAG acordado puede inhibir el crecimiento del sector de la aviación en África;
- c) recomendar a la OACI que vele por que la implementación de todo LTAG acordado no inhiba el crecimiento del sector de la aviación en África;
- d) aceptar la petición de que la implementación de todo LTAG acordado no debería inhibir el crecimiento del sector de la aviación en África;
- e) alentar a la OACI, los Estados miembros y los asociados a estudiar la disponibilidad de acceso/apoyo financiero para ayudar a los Estados africanos a satisfacer las obligaciones financieras relacionadas con todo LTAG acordado;
- f) debatir y examinar la solicitud de creación de un mecanismo de fondos para todos los Estados en desarrollo, especialmente los Estados africanos, a fin de que estén preparados para alcanzar todo LTAG acordado;
- g) recomendar que la OACI realice trabajos futuros sobre un mecanismo de financiación de la OACI con vistas a la implementación de todo LTAG acordado; y
- h) alentar a los Estados miembros, la OACI y otros organismos regionales a ayudar a los Estados africanos a realizar su propio análisis para sus propios fines con objeto de determinar las necesidades de financiación, creación de capacidad y tecnologías para la implementación de LTAG.