



NOTA DE ESTUDIO

REUNIÓN DE ALTO NIVEL SOBRE LA FACTIBILIDAD DE UN OBJETIVO AMBICIOSO A LARGO PLAZO PARA LA REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE CO₂ 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

APOYO A LOS ESTADOS PARA MOVILIZAR FINANCIACIÓN CON MIRAS A CONCRETAR UN OBJETIVO AMBICIOSO A LARGO PLAZO QUE APUNTE ALTO

(Nota presentada por Chequia en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros¹ y los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil²)

RESUMEN

Para concretar un objetivo mundial ambicioso a largo plazo (LTAG) que apunte alto para la reducción de las emisiones de CO₂ de la aviación internacional se requerirán diversos medios, incluidas las inversiones para financiar los cambios operacionales, las mejoras tecnológicas y una mayor puesta en uso de los combustibles de aviación sostenibles necesarias para descarbonizar el transporte aéreo.

Cabe suponer que varios Estados, especialmente aquellos que tienen un sistema de aviación menos maduro y, en particular, los Estados en desarrollo, necesitarán ayuda y apoyo para sufragar los costos conexos y acceder a la financiación necesaria. Esto resulta fundamental para garantizar que ningún país se quede atrás en la transición medioambiental de la aviación.

En esta nota se enumeran posibles vías de apoyo a todos los Estados con medios adecuados para concretar un LTAG que apunte alto y se proponen medidas para garantizar su consecución.

Las medidas propuestas a la reunión figuran en el párrafo 5.

1. NECESIDAD DE CONTAR CON MEDIOS DE CONCRECIÓN ADECUADOS

1.1 En el informe de un LTAG elaborado por el CAEP se estimaron los costos y las inversiones (p.ej., costos no recurrentes, costo de los combustibles, inversiones en bienes de uso) correspondientes a las hipótesis de un LTAG para calcular la distribución total y temporal de los costos y las inversiones entre los diferentes grupos de partes interesadas.

¹ Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chequia, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Rumania y Suecia.

² Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Islandia, Macedonia del Norte, Mónaco, Montenegro, Noruega, Reino Unido, República de Moldova, San Marino, Serbia, Suiza, Turquía y Ucrania.

1.2 Se prevé que el propio sector de la aviación (p. ej., fabricantes de aeronaves y motores, líneas aéreas, aeropuertos, productores de combustible y proveedores de sistemas de navegación aérea) asuma gran parte de los costos e inversiones y que estos se reflejen, en cierta medida, en los precios de los servicios de aviación. En el informe de un LTAG se hace hincapié en que, para apoyar el desarrollo de tecnologías de aeronaves en particular, es posible que los Estados deban invertir en investigación y desarrollo. Esos costos e inversiones se explican y contextualizan en el informe de un LTAG.

1.3 Los Estados que respaldan esta nota reconocen que se requerirán diversos medios para concretar un objetivo ambicioso a largo plazo para la reducción de las emisiones de CO₂ de la aviación internacional, entre ellos, normas sobre emisiones, medidas basadas en el mercado y asistencia a los países en desarrollo para garantizar el acceso a financiación que permita hacer frente a las necesidades de inversión y otros costos. De hecho, se prevé que un beneficio importante de la adopción de un LTAG sea atraer inversiones al sector de la aviación internacional para que este reduzca sus emisiones de CO₂.

1.4 Por lo tanto, contribuir a la aviación sostenible y alcanzar el objetivo implica que los Estados deben garantizar el acceso a medios adecuados que los respalden para concretar un LTAG que apunte alto, lo cual incluiría programas de investigación y desarrollo, sin limitarse a ellos. En la actualidad, algunos países están mejor provistos en este sentido, y otros países menos preparados deberían recibir apoyo en sus iniciativas, incluso mediante asistencia en consonancia con la iniciativa *Ningún País se Queda Atrás*. El intercambio de conocimientos y apoyo técnico dará acceso a oportunidades comerciales y de generación de ingresos en mercados nuevos e innovadores, como el de los combustibles de aviación sostenibles.

1.5 La descarbonización de la aviación civil internacional también dependerá de la descarbonización del sector energético y deberá tener en cuenta las propias necesidades de energía limpia de otros modos e industrias. A su vez, la transición energética también presenta oportunidades: el suministro de energía verde y de combustibles ecológicos permite desarrollar tierras infrautilizadas para crear puestos de trabajo en diferentes actividades innovadoras en todo el planeta. En ese sentido, los países en desarrollo poseen materias primas que constituyen verdaderos activos.

1.6 Es preciso sopesar las inversiones y los costos relacionados con el cumplimiento de cualquier objetivo (p. ej., con respecto a los ingresos de las líneas aéreas en 2019 y hasta 2050); además, la mejora del rendimiento del combustible permitirá ahorrar costos. Se deben sopesar también esos costos con el costo de la inacción, que puede significar un aumento de los costos de adaptación para hacer frente a las consecuencias del cambio climático, según las conclusiones del IPCC.

1.7 Los planes de acción estatales son fundamentales para concretar un LTAG. La contribución de esos planes al tratamiento y la notificación de las emisiones de CO₂ de la aviación internacional debería mejorarse también como medio para identificar toda deficiencia y necesidad de apoyo para la concreción. Debería ser obligatorio que cada Estado establezca un plan de acción estatal (a más tardar en 2024) y el contenido de ese plan debería ser sólido, con miras a la consecución del LTAG.

2. ACCESO A FINANCIACIÓN PÚBLICA PARA LA MITIGACIÓN DEL CAMBIO CLIMÁTICO

2.1 Como se señala en el apéndice de esta nota, existen numerosas fuentes de apoyo financiero para la reducción de emisiones de la aviación a fin de que los Estados contribuyan a la consecución de un LTAG.

2.2 La orientación sobre la financiación de la reducción de emisiones de la aviación, elaborada por el proyecto de asistencia de la OACI y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) (2015-2019) (véase HLM-LTAG-WP/6), contiene un valioso recurso para los Estados que buscan apoyo financiero ya que aporta una lista de programas de financiación pública para mitigar las emisiones de la aviación.

2.3 Un análisis de los fondos disponibles muestra que se destina una cantidad importante de recursos financieros a programas asociados a la mitigación del cambio climático y que estos programas están estrechamente vinculados a la financiación pública para las cuestiones climáticas a través de las Naciones Unidas, los bancos multinacionales de desarrollo, las organizaciones no gubernamentales y diversos asociados y partes interesadas privados.

2.4 En la orientación se examinan subvenciones, préstamos, fianzas, garantías y seguros, así como la inversión directa de capital. Se analizan los fondos climáticos multilaterales, la financiación bilateral, los bancos multilaterales y regionales de desarrollo y los fondos regionales y nacionales. Se brinda asistencia para identificar y acceder a la financiación y se abarcan la energía renovable, la eficiencia energética, la electrificación y los combustibles de aviación sostenibles.

2.5 La lista de programas de financiación pública para mitigar las emisiones de la aviación comprende 21 programas y figura en el apéndice de esta nota.

2.6 La concreción de un LTAG pone de relieve la importancia de mantener, promover y perfeccionar esta orientación y el papel fundamental que pueden desempeñar la OACI y los países que financian las cuestiones climáticas para poner en contacto a los Estados que necesitan financiación relativa al clima para la aviación con los programas y fuentes de financiación pertinentes.

3. INCENTIVAR LAS INVERSIONES DEL SECTOR PRIVADO EN RESPALDO DE LTAG

3.1 La consecución de un LTAG que apunte alto también requerirá movilizar inversiones privadas en proyectos, programas e iniciativas que contribuyan a la descarbonización de la aviación civil.

3.2 Esa financiación resulta fundamental para acelerar la innovación y promover el desarrollo de aeronaves más eficientes y menos contaminantes, lo que a la larga dará lugar a la producción de aeronaves con cero emisiones, que a su vez mejorará el comportamiento ambiental de cada vuelo y reducirá sus efectos en el clima.

3.3 Además, esas inversiones serán indispensables para que la producción y la puesta en uso de combustibles de aviación sostenibles alcancen los niveles necesarios para la consecución de un LTAG que apunte alto. Dado que en las próximas décadas será necesaria una gran cantidad de combustibles de aviación sostenibles de mayor variedad, existe un enorme potencial de desarrollo económico en este ámbito, en especial, para numerosos Estados en desarrollo. Sin embargo, puede resultar difícil para esos Estados, sus empresas y ciudadanos identificar y acceder a las inversiones del sector privado que son necesarias para desarrollar sus proyectos.

3.4 La OACI puede desempeñar un papel importante apoyando el diálogo entre los Estados, los donantes, la comunidad internacional de inversiones y la industria y estudiando mecanismos que puedan contribuir a vincular a los posibles inversores con las necesidades de inversión, sobre todo, en los Estados en desarrollo.

4. CONTRIBUCIONES VOLUNTARIAS Y CREACIÓN DE CAPACIDAD

4.1 Asimismo, se necesita crear de capacidad y recibir contribuciones voluntarias para apoyar la transición necesaria al transporte aéreo descarbonizado.

4.2 En ese sentido, los Estados que presentan esta nota celebran el lanzamiento del “Programa OACI de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción en Combustibles de Aviación Sostenibles” (ACT-SAF), que tuvo lugar el 1 de junio de 2022. Tanto los Estados como las organizaciones internacionales y la industria deberían contribuir a este programa. Se trata de un primer paso en la elaboración de un programa más amplio relacionado con todos los aspectos de un LTAG que apunte alto, una vez aprobado.

4.3 Además, el Fondo Voluntario para el Medio Ambiente de la OACI debería ser más visible y se debería alentar a los Estados a que hagan su aporte a ese fondo y, a su vez, destinen contribuciones a actividades específicas de la OACI en materia de LTAG.

4.4 Por último, se pueden emprender otras actividades de creación de capacidad y apoyo de forma bilateral en el contexto de programas de cooperación, asistencia técnica y actividades similares.

5. MEDIDAS PROPUESTAS A LA REUNIÓN

5.1 Se invita a la reunión a:

- a) convenir en la importancia de los medios de concreción y las iniciativas de creación de capacidad para ayudar a todos los Estados de la OACI en la consecución de un LTAG para la aviación internacional que apunte alto;
- b) pedir a la OACI que tome las medidas necesarias para facilitar el acceso de sus Estados contratantes a las fuentes de financiación existentes que puedan respaldar la consecución de un LTAG que apunte alto;
- c) invitar a la OACI a estudiar posibles iniciativas para incentivar la inversión privada en medidas que contribuyan a la consecución de un LTAG que apunte alto; e
- d) instar a los Estados y organizaciones internacionales a hacer contribuciones voluntarias a la OACI en apoyo de un LTAG que apunte alto, en particular, en el contexto de la iniciativa *Ningún País se Queda Atrás*.

— — — — —

APPENDIX

DIRECTORY OF PUBLIC FINANCING PROGRAMMES FOR MITIGATING AVIATION EMISSIONS³

I. CLEAN TECHNOLOGY FUND (CTF)

ADMINISTERED BY THE CLIMATE INVESTMENT FUND AT THE WORLD BANK

PURPOSE

Increase the development of low carbon technologies including renewable energy.

FUNDING TYPES

Financing, senior loans, convertible grants/contingent recovery grants, equity, local currency swaps and guarantees, contingent recovery loans, subordinated debt, plus technical assistance and capacity building.

WEBSITE

www.climateinvestmentfunds.org/fund/clean-technology-fund

II. SCALING UP RENEWABLE ENERGY IN LOW INCOME COUNTRIES (SREP)

ADMINISTERED BY THE CLIMATE INVESTMENT FUND AT THE WORLD BANK

PURPOSE

Increase the development of renewable energy in developing countries.

FUNDING TYPES

Concessional Financing, senior loans, convertible grants/contingent recovery grants, equity, local currency swaps and guarantees, contingent recovery loans, subordinated debt, plus technical assistance and capacity building.

WEBSITE

www.climateinvestmentfunds.org/fund/scaling-renewable-energy-program

III. GLOBAL ENERGY EFFICIENCY AND RENEWABLE ENERGY FUND (GEEREF)

ADMINISTERED BY GEEREF WITH SUPPORT FROM THE EUROPEAN INVESTMENT BANK GROUP

PURPOSE

Provide attractive, low risk financial investments that will produce economic, environmental, and social benefits.

FUNDING TYPES

Invests public and private risk capital in private equity funds, which provide equity financing for small and medium sized renewable energy and energy efficiency projects in emerging economies.

WEBSITE

geeref.com

IV. THE GLOBAL ENVIRONMENT FACILITY (GEF)

ADMINISTERED BY THE GEF

PURPOSE

To help developing countries and countries with economies in transition to meet the objectives of international environmental conventions and agreements.

FUNDING TYPES

Multilateral grants, contingent loans, loan to grant, mitigate technology specific risks, microfinancing for residences.

WEBSITE

www.thegef.org

V. GREEN CLIMATE FUND (GCF)

ADMINISTERED BY THE GCF BOARD UNDER THE UNFCCC, WITH SUPPORT FROM THE WORLD BANK

PURPOSE

³ Source: [FinancingLowCarbonAirportGuidance_4 \(icao.int\)](http://FinancingLowCarbonAirportGuidance_4(icao.int))

To advance the goal of keeping the temperature increase on earth below two degrees Celsius by investing into low-emission and climate-resilient development.

FUNDING TYPES

Variety of financial instruments available, including grants, concessional loans, subordinated debt, equity, and guarantees, giving flexibility to match project needs. Risk-bearing capacity, allowing the Fund to support innovation and leverage and crowd in additional financing.

WEBSITE

www.greenclimate.fund

VI. GLOBAL CLIMATE CHANGE ALLIANCE (GCCA)

ADMINISTERED BY THE EUROPEAN COMMISSION UNDER THE EUROPEAN UNION (EU)

PURPOSE

To help the most vulnerable and least developed countries address climate change through support of their national programmes.

FUNDING TYPES

National budget support with funds sent directly to the country in tranches with supplemental funds delivered on completion of first programme.

WEBSITE

www.gcca.eu

VII. NEIGHBORHOOD, DEVELOPMENT AND INTERNATIONAL COOPERATION INSTRUMENT (NDICI)

ADMINISTERED BY THE EUROPEAN COMMISSION UNDER THE EUROPEAN UNION

PURPOSE

To support EU Development Policy and "Agenda for Change" including sustainability goals.

FUNDING TYPES

Grants to organizations or projects being developed by them. Contracts through tendering process for goods and services. Budget support to countries through financial transfers to national treasuries. Funding directly to specific in-country sectors.

WEBSITE

<https://ec.europa.eu/international-partnerships/global-europe>

VIII. PILOT AUCTION FACILITY FOR METHANE AND CLIMATE MITIGATION (PAF)

ADMINISTERED BY THE WORLD BANK WITH FUNDING FROM THE GOVERNMENTS OF GERMANY, SWEDEN, SWITZERLAND, AND THE UNITED STATES

PURPOSE

To support a market for carbon credits.

FUNDING TYPES

Grants to organizations or projects being developed by them. Contracts through tendering process for goods and services. Budget support to countries through financial transfers to national treasuries. Funding directly to specific in-country sectors.

WEBSITE

<https://www.pilotauctionfacility.org/>

IX. AFRICA CLIMATE CHANGE FUND (ACCF)

ADMINISTERED BY THE AFRICAN DEVELOPMENT BANK, FINANCED BY VARIOUS CLIMATE FUNDS AND DONOR COUNTRIES

PURPOSE

To support low carbon development and climate resiliency.

FUNDING TYPES

Grants for capacity building, strategic planning, policy development, project implementation.

WEBSITE

www.afdb.org/en/topics-and-sectors/initiatives-partnerships/africa-climate-change-fund/

X. SUSTAINABLE ENERGY FUND FOR AFRICA (SEFA)

ADMINISTERED BY THE AFRICAN DEVELOPMENT BANK, FINANCED BY THE GOVERNMENTS OF DENMARK AND THE

UNITED STATES

PURPOSE

To support private sector-led small and medium scale renewable energy development in Africa.

FUNDING TYPES

Grant funding to target renewable energy development from feasibility to financial close. Grants for technical assistance and project preparation. Equity investments through the Africa Renewable Energy Fund, managed by Berkeley Investments. Grants to fund public activities that enable private investments

WEBSITE

www.afdb.org/en/topics-and-sectors/initiatives-partnerships/sustainable-energy-fund-for-africa/

XI. INTERNATIONAL CLIMATE FUND (ICF)

ADMINISTERED BY THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM

PURPOSE

As the United Kingdom's primary source of climate finance, it funds existing multilateral and national programmes focused on supporting private sector innovation and public-private partnerships, including renewable energy development in Africa.

FUNDING TYPES

Project grants, investments in climate funds. Grants primarily provided for bilateral projects. Concessional loans provided to multilateral programs.

WEBSITE

www.gov.uk/government/publications/international-climate-fund/international-climate-fund

XII. INTERNATIONAL CLIMATE INITIATIVE (IKI)

ADMINISTERED BY THE GERMAN FEDERAL MINISTRY FOR THE ENVIRONMENT, NATURE CONSERVATION, BUILDING AND NUCLEAR SAFETY

PURPOSE

To mitigate GHG emissions, adapt to climate change, conserve carbon sinks, and conserve biodiversity.

FUNDING TYPES

Grants to support policy advice, capacity building and appropriate training measures, and also technological lighthouse projects and technological cooperation scheme.

WEBSITE

www.international-climate-initiative.com/en/

XIII. NAMA FACILITY

ADMINISTERED BY THE NAMA BOARD AND IMPLEMENTED BY DEUTSCHE GESELLSCHAFT FÜR INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT (GIZ) GMBH

PURPOSE

Implement ambitious mitigation projects in developing and emerging economies.

FUNDING TYPES

Funding for transformational changes in sector development driven by in-country planning and implementation.

WEBSITE

www.nama-facility.org

XIV. GLOBAL CLIMATE PARTNERSHIP FUND (GCPF)

ADMINISTERED BY THE INVESTMENT FIRM RESPONSIBILITY INVESTMENTS AG, AND FINANCED BY THE GOVERNMENTS OF DENMARK, GERMANY, AND THE UK, THE INTERNATIONAL FINANCE CORPORATION, THE DEVELOPMENT BANKS OF AUSTRIA AND THE NETHERLANDS, AND PRIVATE INVESTORS

PURPOSE

Use public funding to leverage private capital in order to mitigate climate change and drive sustainable growth in developing and emerging markets.

FUNDING TYPES

Dedicated funding to local institutions in the form of senior or subordinated debt; mid- to long-term financing with flexible schedules; direct financing for projects in the late stage of development through direct funding primarily in the form of senior debt; maturities of up to 10 years; equity or mezzanine debt, provided in smaller amounts where this strengthens the funding package.

WEBSITE

www.gcpf.lu/investing-in-renewable-energy-and-energy-efficiency.html

XV. GLOBAL CLIMATE CHANGE INITIATIVE (GCCII)

ADMINISTERED BY THE US AGENCY FOR INTERNATIONAL DEVELOPMENT (USAID)

PURPOSE

Support plans and programmes to mitigate and adapt to climate change in developing countries.

FUNDING TYPES

Various measures from direct technical assistance, grant funding, and financial supports through partner agencies.

WEBSITE

www.usaid.gov/climate

XVI. PRIVATE FINANCE ADVISORY NETWORK (PFAN)

ADMINISTERED BY THE UNITED NATIONS INDUSTRIAL DEVELOPMENT ORGANIZATION AND THE RENEWABLE ENERGY AND ENERGY EFFICIENCY PARTNERSHIP

PURPOSE

Provide free business consulting services to early stage clean energy development projects in emerging economies.

FUNDING TYPES

Free advisory services, networking to bring entrepreneurs in the developing world together with investors from the developed world.

WEBSITE

cti-pfan.net

XVII. POWERING AGRICULTURE: AN ENERGY GRAND CHALLENGE FOR DEVELOPMENT

ADMINISTERED BY THE US AGENCY FOR INTERNATIONAL DEVELOPMENT

PURPOSE

Support new and sustainable approaches to accelerate the development and deployment of clean energy solutions for increasing agriculture productivity and/or value in developing countries.

FUNDING TYPES

Grants, technical assistance to develop work plans, access to business technical firms and consultants, communication with investors, advisory services for business development and marketing.

WEBSITE

www.poweringag.org/

XVIII. UAE SOUTH PACIFIC PARTNERSHIP FUND (UAE-PPF)

ADMINISTERED THE ABU DHABI FUND FOR DEVELOPMENT AND FINANCED BY THE GOVERNMENT OF THE UNITED ARAB EMIRATES

PURPOSE

To diversify energy mix and advance sustainability.

FUNDING TYPES

Grants and technical assistance.

WEBSITE

<http://www.masdar.ae>

XIX. IRENA / ADFD PROJECT FACILITY

ADMINISTERED THE INTERNATIONAL RENEWABLE ENERGY AGENCY (IRENA) AND FINANCED BY THE ABU DHABI FUND FOR DEVELOPMENT (ADFD)

PURPOSE

To overcome financial barriers to clean energy development.

FUNDING TYPES

IRENA provides technical assistance and capacity building, ADFD provides concessionary loans.

WEBSITE

adfd.irena.org

XX. PACIFIC ENVIRONMENT COMMUNITY (PEC) FUND
ADMINISTERED THE PACIFIC ISLAND FORUM SECRETARIAT

PURPOSE

To install renewable energy and sea water desalination projects to solve energy and drinking water problems.

FUNDING TYPES

Grants for solar power generation systems and sea water desalination plants or a combination of both.

WEBSITE

www.forumsec.org/pages.cfm/strategic-partnerships-coordination/pacific-environment-community-pec-fund

XXI. UAE-CARIBBEAN RENEWABLE ENERGY FUND

ADMINISTERED THE ABU DHABI FUND FOR DEVELOPMENT AND FINANCED BY THE
GOVERNMENT OF THE UNITED ARAB EMIRATES

PURPOSE

To diversify energy mix and advance sustainability.

FUNDING TYPES

Grants and technical assistance.

WEBSITE

<http://www.masdar.ae>