



ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 17: Protección del medio ambiente – La aviación internacional y el cambio climático

FINANCIACIÓN DE LA IMPLEMENTACIÓN DE UN OBJETIVO MUNDIAL AMBICIOSO A LARGO PLAZO Y APOYO A LA CREACIÓN DE CAPACIDAD

(Nota presentada por Chequia en nombre de la Unión Europea¹ y sus Estados miembros, los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil², y EUROCONTROL)

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 un mayor 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, se beneficiarían de recibir el apoyo necesario para desarrollar conocimientos técnicos especializados, acceder a la financiación y conseguir inversiones.

Esto es fundamental para garantizar que ningún país se quede atrás en la transición medioambiental de la aviación.

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

Incluye, en particular, propuestas para mejorar la creación de capacidad, así como una propuesta para establecer una Iniciativa de Financiación para el Clima, dirigida por la OACI, para reunir a los Estados, la industria, las instituciones financieras y la comunidad inversora con el objetivo de ofrecer liderazgo y facilitar el acceso a inversiones en proyectos de desarrollo de infraestructuras, así como el apoyo técnico a los mismos, contribuyendo así a la descarbonización de la aviación para 2050, en consonancia con la Iniciativa *Ningún País se Queda Atrás* (NCLB).

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a aprobar las medidas que se indican a continuación (y también en el párrafo 5):

- a) convenir en la importancia de los medios de implementación 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;
- b) instar a los Estados, la industria y las organizaciones internacionales y regionales a que faciliten la creación de capacidad para apoyar a los Estados que necesitan ayuda para lograr la consecución de un

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, República de Moldova, Mónaco, Montenegro, Noruega, Reino Unido, San Marino, Serbia, Suiza, Türkiye y Ucrania.

<p>LTAG que apunte alto, incluyendo contribuciones voluntarias a la OACI en apoyo de la iniciativa <i>Ningún País se Queda Atrás</i>;</p> <p>c) respaldar la propuesta de una iniciativa integral de financiación relacionada con el clima con el objeto de apoyar a todos los Estados, en especial a los países menos desarrollados, a los países en desarrollo sin litoral y a los pequeños Estados insulares en desarrollo, para que accedan a la financiación del sector privado y del público con el fin de apoyar sus actividades destinadas a reducir las emisiones de CO₂ y descarbonizar la aviación para 2050</p> <p>d) pedir a la OACI que tome las medidas necesarias para facilitar el acceso de sus Estados contratantes a las fuentes de financiación y proporcionar asistencia adaptada a las circunstancias de los Estados;</p> <p>e) pedir a la OACI que consulte con Estados, instituciones financieras e inversores públicos y privados para determinar las inversiones disponibles, correlacionando inversores con proyectos de desarrollo de infraestructura, en particular los dedicados a los SAF, y a otras iniciativas conexas; y</p> <p>f) solicitar a la OACI que inicie el trabajo necesario para formular e implementar un plan estratégico para el próximo trienio 2023-2025 con los fines antes mencionados.</p>	
<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico de <i>Protección del medio ambiente</i> .
<i>Repercusiones financieras:</i>	
<i>Referencias:</i>	

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La descarbonización del sector de la aviación, en apoyo de la consecución de los objetivos ambientales mundiales a los que aspira la OACI, crea importantes oportunidades políticas, sociales y económicas para los Estados miembros de la Organización.

1.2 En el estudio realizado por el Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación (CAEP) sobre la factibilidad de un LTAG se destaca la posibilidad de lograr una reducción sustancial de emisiones de CO₂ mediante la implementación de medidas dentro del sector de la aviación, que incluyen tecnologías, operaciones y combustibles innovadores.

1.3 El establecimiento de medios para la implementación puede contribuir a que los Estados concreten un LTAG que apunte alto. Algunos Estados están actualmente mejor provistos en este sentido y otros, menos preparados, deberían recibir apoyo en sus iniciativas, en consonancia con la iniciativa *Ningún País se Queda Atrás* (NCLB). Deberían tenerse en cuenta las necesidades de apoyo de los Estados para que tengan acceso a la financiación que les permita hacer frente a las necesidades de inversión y otros costos, evitando al mismo tiempo todo riesgo de restringir el crecimiento del sector de la aviación y compartiendo los beneficios y el crecimiento que permite la descarbonización de la aviación.

1.4 Los combustibles de aviación sostenibles (SAF) constituirán un factor contribuyente clave para las iniciativas de descarbonización. En el estudio del CAEP se llegó a la conclusión de que, de aquí a 2050, las mayores reducciones de CO₂, de hasta un 55%, provendrán de combustibles y fuentes de energía más limpias. Se prevé que los SAF crearán o mantendrán hasta 13,7 millones de puestos de trabajo y requerirán una inversión total de 1,1-1,4 billones de dólares. Se necesitarán entre 5,000 y 7,000 instalaciones de producción a pequeña escala para producir el volumen necesario de SAF, lo que mejorará la seguridad energética y la resiliencia de muchos Estados.

1.5 Aunque actualmente la presencia de la tecnología y la fabricación de SAF es muy reducida en algunos Estados, muchos de ellos disponen de buenos recursos de biomasa y de materias primas a partir de residuos, pero sin explotar, y de condiciones naturales relacionadas con la producción de energía renovable. En la actualidad, algunos Estados exportan estas materias primas a otros Estados que invierten en fuentes de energía renovables, al mismo tiempo que importan queroseno. La mejora de la capacidad de los Estados para generar SAF a partir de los recursos existentes podría mejorar la seguridad energética y económica.

1.6 La ampliación efectiva y rápida de los SAF representa una medida clave a corto y medio plazo necesaria para cumplir nuestro objetivo colectivo en materia de medio ambiente. La OACI está en condiciones de apoyar a los Estados para que aprovechen las oportunidades que ofrecen los SAF en consonancia con nuestros objetivos ambientales más amplios.

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

2.1 Como se señala en el sitio web de la OACI, 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. 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), 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.

2.2 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. 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 SAF.

3. INICIATIVA DE FINANCIACIÓN RELACIONADA CON EL CLIMA PARA AYUDAR A LOS ESTADOS EN SUS INICIATIVAS PARA DESCARBONIZAR LA AVIACIÓN

3.1 Al mismo tiempo que la OACI conviene en un LTAG, tenemos que ayudar a los Estados que más apoyo necesitan a acceder a la financiación y a las inversiones necesarias para el desarrollo significativo de nuevas infraestructuras. Considerando la escala de la inversión necesaria, potencialmente más de un billón de dólares estadounidenses, será necesario el acceso a la financiación del sector público y privado. Ya existe suficiente financiación pública y privada para los proyectos de descarbonización de la aviación; sin embargo, hay que tomar medidas para garantizar que esta financiación se canalice hacia el sector y, en particular, que lo haga de manera que garantice que todos los Estados de la OACI, incluidos los Estados en desarrollo, puedan beneficiarse.

3.2 La OACI tiene conocimiento del sector financiero de que los recursos necesarios ya se encuentran disponibles en el marco de la financiación privada e institucional donde se dispone de fondos que se desean destinar cada vez más a inversiones en proyectos que sean beneficiosos para el medio ambiente. Además, el sector ha manifestado en repetidas ocasiones que la medida más importante que puede adoptar la OACI para impulsar la financiación de los SAF y otras iniciativas de descarbonización consiste en convenir en un LTAG. Esto enviaría la señal necesaria al mercado al aumentar la demanda de los SAF y de otros proyectos de descarbonización a largo plazo. Para fomentar la movilización de capital en todos los Estados, se debe procurar el establecimiento de auténticas asociaciones entre el sector privado y el

público, una financiación combinada que reúna el capital y los recursos públicos, institucionales, privados, estratégicos y filantrópicos en plataformas innovadoras. Además, ya existe una serie de fondos públicos destinados a proyectos de descarbonización de la aviación admisibles para los que los países en desarrollo.

3.3 Además, es necesario vincular mejor a Estados e inversores, así como sensibilizar a ambas partes sobre las importantes oportunidades de los proyectos de descarbonización de la aviación, especialmente en los Estados en desarrollo. Podrían considerarse ideas como el nombramiento de un/una enviado/a especial para la financiación relacionada con el clima. Muchos Estados también se beneficiarían del apoyo para propiciar un entorno empresarial positivo que fomente la inversión en proyectos.

3.4 Aunque corresponde a los Estados y a la industria desempeñar la función principal en los proyectos de descarbonización de la aviación, existe una clara necesidad de que la OACI, en el marco de la iniciativa NCLB, ayude a los países menos adelantados (PMA), los países en desarrollo sin litoral (PDSL) y los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID), en particular, mediante el intercambio de modelos de propuestas de proyectos, la creación de redes de inversión y la mejora del marco normativo y político nacional necesario para fomentar el despliegue de tecnologías con bajas emisiones de carbono, lo cual es fundamental para estimular la actividad del mercado del sector privado y atraer inversiones.

3.5 La OACI está en condiciones de desempeñar una función importante en ampliar las asociaciones entre los Estados, las partes interesadas de la industria (incluidos los productores de materias primas y de SAF, los fabricantes, los aeropuertos y las líneas aéreas), los donantes, las instituciones financieras y la comunidad inversora. Su liderazgo mundial en el ámbito de la aviación civil dará confianza a los Estados y al sector privado para que inviertan en las tan necesarias instalaciones de producción de SAF en todos los Estados. Más concretamente, la OACI cuenta con más de 70 años de experiencia en la prestación de asistencia técnica y de gestión de infraestructuras de proyectos a los Estados, garantizando una estricta neutralidad, objetividad y transparencia, desprovista de cualquier interés comercial o nacional, que podría aplicarse a los proyectos de infraestructuras medioambientales.

3.6 En consecuencia, la OACI debería establecer una "Iniciativa de Financiación Relacionada con el Clima", actuando como facilitadora de confianza para fomentar la colaboración entre las partes interesadas privadas y públicas, incluyendo:

- a) servir de puente o intermediario para poner en contacto a los inversores privados, las instituciones financieras, la industria y los Estados para apoyar sus esfuerzos por encontrar el o los socios inversores públicos o privados adecuados para desarrollar y desplegar proyectos; y facilitar el diálogo entre las instituciones financieras, los gobiernos y la industria para maximizar el valor y reducir el riesgo de las inversiones en proyectos de descarbonización, al mismo tiempo que se sensibiliza a los Estados sobre los beneficios económicos directos e indirectos de la inversión en proyectos de descarbonización;
- b) prestar asistencia a los Estados en el desarrollo de proyectos de vanguardia, así como en la sensibilización y facilitación del acceso a fuentes de financiación e inversores adecuados para satisfacer sus necesidades;
- c) ayudar a los PMA, los PDSL y los PEID a crear un entorno empresarial positivo que aliente al sector privado a financiar proyectos de descarbonización de la aviación en sus Estados y reduzca la exposición al riesgo de esos inversores; y
- d) actuar como facilitadora de confianza, en aquellos Estados en los que sea necesario, entre los Estados, las instituciones financieras, los inversores y los socios de la industria que participan en el desarrollo y el despliegue de estos proyectos. Del mismo modo, la OACI

podría contribuir a sensibilizar a los Estados sobre estas cuestiones y sobre los SAF, elaborando un paquete de asistencia para la implementación que sea adecuado.

3.7 Se necesita actuar con urgencia para garantizar inversiones adecuadas en SAF y otros proyectos de descarbonización a fin de lograr nuestros objetivos ambientales y apoyar a los Estados en esta tarea. A medida que más Estados y socios de la industria participen, se prevé que esta iniciativa creará un efecto dominó positivo a nivel mundial y ayudará a generar más oportunidades. Asimismo, se fundamentará en las medidas que ya ha tomado la OACI en materia de cambio climático, aprovechando sus éxitos en el establecimiento de normas mundiales para la sostenibilidad de los combustibles de aviación.

4. CONTRIBUCIONES VOLUNTARIAS Y CREACIÓN DE CAPACIDAD

4.1 Además, se necesita crear capacidad y recibir contribuciones voluntarias para apoyar la transición necesaria al transporte aéreo descarbonizado. En junio de 2022, la OACI puso en marcha el "Programa OACI de Asistencia, Creación de capacidad e Instrucción en Combustibles de Aviación Sostenibles (ACT-SAF)". El programa ACT-SAF prevé proporcionar un marco de apoyo para que los Estados desarrollen plenamente su potencial en el desarrollo y despliegue de SAF, en consonancia con la Iniciativa NCLB, la Visión 2050 de la OACI sobre SAF y con los tres pilares principales del desarrollo sostenible reconocidos por las Naciones Unidas. Los Estados, las organizaciones internacionales y la industria deberían contribuir a este programa.

4.2 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.

4.3 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.

4.4 Estas actividades deberían permitir, en particular, reforzar las competencias y la capacidad de las personas expertas de los Estados para que puedan cumplir eficazmente sus responsabilidades. También podrían incluirse talleres que ofrezcan soluciones que los Estados pueden implementar para alcanzar los objetivos y que les ayuden a comprender los posibles costos, y asistencia en el control y medición de las emisiones de CO₂ de la aviación internacional, así como talleres para intercambiar experiencias.

4.5 En los últimos años, la región europea ha estado apoyando numerosas actividades de creación de capacidad en el ámbito del cambio climático, tales como el proyecto de asistencia OACI – UE en el marco de ACT-CORSIA y el programa de creación de capacidad de la CEAC en materia de medio ambiente, y se ha comprometido a seguir haciéndolo.

5. MEDIDAS PROPUESTAS A LA ASAMBLEA

5.1 Se invita a la Asamblea a:

- a) a convenir en la importancia de los medios de implementación 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) instar a los Estados, la industria y las organizaciones internacionales y regionales que faciliten la creación de capacidad para apoyar a los Estados que necesitan ayuda para lograr la consecución de un LTAG que apunte alto, incluyendo contribuciones voluntarias a la OACI en apoyo de la iniciativa *Ningún País se Queda Atrás*;

- c) respaldar la propuesta de una iniciativa integral de financiación relacionada con el clima con el objeto de apoyar a todos los Estados, en especial a los países menos desarrollados, a los países en desarrollo sin litoral y a los pequeños Estados insulares en desarrollo, para que accedan a la financiación del sector privado y del público con el fin de apoyar sus actividades destinadas a reducir las emisiones de CO₂ y descarbonizar la aviación para 2050;
- d) pedir a la OACI que tome las medidas necesarias para facilitar el acceso de sus Estados contratantes a las fuentes de financiación y proporcionar asistencia adaptada a las circunstancias de los Estados;
- e) pedir a la OACI que consulte con Estados, instituciones financieras e inversores públicos y privados para determinar las inversiones disponibles, correlacionando inversores con proyectos de desarrollo de infraestructura, en particular los dedicados a los SAF, y a otras iniciativas conexas; y
- f) solicitar a la OACI que inicie el trabajo necesario para formular e implementar un plan estratégico para el próximo trienio 2023-2025 con los fines antes mencionados.