



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

- Cuestión 17:** **Protección del medio ambiente – La aviación internacional y el cambio climático**
- Cuestión 18:** **Protección del medio ambiente – Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA)**

PUNTOS DE VISTA DE LOS MIEMBROS DE LA COALICIÓN INTERNACIONAL PARA LA AMBICIÓN CLIMÁTICA DE LA AVIACIÓN ACERCA DEL LTAG Y EL CORSIA

(Nota presentada por Alemania, Austria, Canadá, Chequia, Dinamarca, Eslovenia, España, Estados Unidos, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Irlanda, Italia, Japón, Kenya, Malta, México, Noruega, Países Bajos, Polonia, Reino Unido, República de Corea, Rwanda, Suecia, Suiza, y Türkiye,)

RESUMEN

En un sector con presencia mundial como es el de la aviación, la cooperación y la acción a nivel internacional para el tratamiento de las emisiones de la aviación resultan cruciales para reducir con éxito la contribución del sector al cambio climático. Los autores de esta nota aplauden el progreso alcanzado en la Reunión de Alto Nivel de la OACI sobre la Factibilidad de un Objetivo Ambicioso a Largo Plazo para la Reducción de las Emisiones de CO₂ de la Aviación Internacional (HLM-LTAG) y acogen decididamente la alusión a un objetivo de cero emisiones netas de carbono para 2050 contenida en sus conclusiones, que constituye una base excelente para establecer dicho objetivo en esta próxima Asamblea. En el proceso de avanzar hacia un acuerdo y de establecer un objetivo de reducción de emisiones ambicioso para el sector, es fundamental disponer y acceder a la financiación, crear la capacidad e impartir la instrucción que se requieren a fin de cerciorarse de no dejar a ningún país atrás en la descarbonización de la aviación. A fin de garantizar la continua credibilidad del CORSIA y la reputación de la OACI y de su plan insignia sobre el clima mundial, los autores de esta nota alientan a la Asamblea a buscar la manera de maximizar la ambición del CORSIA con respecto al medio ambiente, logrando un equilibrio cuidadoso entre la aspiración y la aplicación práctica para no sobrecargar a la industria de la aviación que aún se encuentra en proceso de recuperación de la pandemia de COVID-19.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a: a) convenir en trabajar conjuntamente para lograr alcanzar un objetivo colectivo ambicioso mundial a largo plazo (LTAG) para la aviación internacional de cero emisiones netas de carbono para 2050, en apoyo al objetivo de temperatura del Acuerdo de París; b) convenir en la importancia de la creación de capacidad y facilitación del acceso a las iniciativas de financiación para ayudar a todos los Estados de la OACI a lograr un objetivo LTAG ambicioso para la aviación internacional, incluyendo el análisis de posibles mecanismos para que los intereses de los inversionistas coincidan con las necesidades de inversión; y c) alentar a la Asamblea a maximizar la aspiración ambiental del CORSIA y evitar realizar cambios más grandes en su diseño, alentando a la vez a los Estados que aún no participan en el CORSIA a que lo hagan voluntariamente.	
<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota se relaciona con el objetivo estratégico – <i>Protección del medioambiente</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se aplica.
<i>Referencias:</i>	Anexo 16 — <i>Protección del medio ambiente, Volumen IV — Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA). Informe de la 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 I (Doc 10178)</i> de la OACI.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La Coalición Internacional para la Ambición Climática de la Aviación (IACAC) se lanzó el año pasado durante la cumbre sobre el cambio climático, COP26, en Glasgow. La coalición es un grupo abierto que acoge a todo Estado miembro de la OACI que apoye sus objetivos y compromisos. Los miembros de la coalición se han comprometido a hacer avanzar juntos las medidas ambiciosas para reducir las emisiones de CO₂ de la aviación a un ritmo coherente con las iniciativas de limitar el incremento de temperatura promedio mundial a 1,5°C, incluyendo: apoyar la adopción de un objetivo mundial ambicioso para las emisiones de CO₂ de la aviación internacional; garantizar la máxima efectividad del Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA), promover el desarrollo y aplicación de combustibles de aviación sostenibles (SAF); y promover y aplicar nuevas tecnologías de aeronaves así como operaciones más respetuosas con el medioambiente¹.

1.2 En vista de la naturaleza mundial del sector, la cooperación y la acción a nivel internacional para el tratamiento de las emisiones de la aviación es crucial para reducir con éxito la contribución del sector al cambio climático. La ambición climática del sector es necesaria para preservar la capacidad de crecimiento sostenible del sector. La ambición climática también protegerá a los Estados de mayor riesgo frente al cambio climático (cuya conectividad a menudo depende desproporcionadamente de la aviación) y protegerá a la infraestructura de aviación vulnerable de los impactos climáticos. A medida que avancemos hacia un acuerdo y logremos alcanzar un objetivo de reducción de emisiones ambicioso para el sector, será fundamental disponer y tener acceso a la financiación, crear capacidad e impartir instrucción. Esto es esencial para cerciorarse de no dejar atrás a ningún país en la descarbonización general de la aviación.

¹ Declaración de la IACAC (<https://www.gov.uk/government/publications/cop-26-declaration-international-aviation-climate-ambition-coalition>). Los Estados que deseen ser parte de la Coalición podrán ponerse en contacto con el Reino Unido escribiendo a IACAC@dft.gov.uk.

2. OBJETIVO AMBICIOSO A LARGO PLAZO PARA LA AVIACIÓN INTERNACIONAL

2.1 Los autores de esta nota aplauden el progreso alcanzado en la Reunión de Alto Nivel sobre un LTAG y acogen decididamente la referencia a un objetivo de cero emisiones netas de carbono para 2050 indicado las conclusiones, que constituye una base excelente para establecer dicho objetivo en este próximo 41º período de sesiones de la Asamblea. Los autores de la nota recuerdan el objetivo a largo plazo del Acuerdo de París de limitar el aumento de la temperatura media mundial muy por debajo de 2°C con respecto a los niveles preindustriales y de proseguir los esfuerzos para limitar el aumento de temperatura a 1,5°C. Alcanzar un nivel mundial de cero emisiones netas de gases de efecto invernadero para 2050 maximizaría la posibilidad de mantener el aumento de la temperatura media mundial por debajo de 1,5°C.

2.2 Por consiguiente, es fundamental que la OACI y sus Estados miembros trabajen con las organizaciones pertinentes en los elementos de la canasta de medidas buscando alcanzar el máximo de reducciones posibles dentro del sector mediante la tecnología, las operaciones y los combustibles. En particular, los SAF serán clave para garantizar que la industria pueda cumplir con el objetivo de cero emisiones netas. Tratándose de un sector naciente, el desarrollo y la aplicación de los SAF requerirá de un gran apoyo a través de medidas internacionales, regionales y nacionales. Los autores de esta nota, acogen con beneplácito la organización de una tercera Conferencia sobre la Aviación y los Combustibles (CAAF/3) de la OACI en 2023 para definir un marco mundial para los SAF. Los Estados deberían promover el desarrollo y despliegue de SAF que reduzcan las emisiones del ciclo de vida, y contribuyan al logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas. Los autores de esta nota sugieren un enfoque sobre los SAF que evite la competencia con la producción de alimentos en lo que hace al uso de las tierras y el suministro de agua, y con una cuantificación precisa de las reducciones netas por secuestro fuera del sector.

2.3 El CORSIA contribuirá a incentivar el uso de los SAF a la vez que crea una demanda para los combustibles y proporciona un conjunto de criterios de sostenibilidad para garantizar que se obtengan reducciones efectivas. Además, el proceso de vigilancia, notificación y verificación del CORSIA proporciona un método armonizado globalmente para rastrear la utilización de los SAF. Las reducciones que se obtengan fuera del sector, para lo cual el CORSIA es un enfoque posible entre otros, serán necesarias para cumplir con objetivo de cero emisiones netas para 2050 de manera efectiva y eficiente.

3. APOYO A LOS ESTADOS PARA FACILITAR EL ACCESO A FINANCIACIÓN, CREACIÓN DE CAPACIDAD E INSTRUCCIÓN

3.1 Los Estados, y en particular, los pequeños Estados insulares en desarrollo, los Estados en Desarrollo sin litoral, y los Estados menos adelantados, requerirán de ayuda y apoyo para tener la certeza de que todos los Estados puedan participar significativamente en la transición del sector de la aviación hacia la descarbonización. La OACI puede contribuir brindando asistencia para acceder a la financiación, la creación de capacidad y la instrucción. Esto es esencial para asegurarse de que ningún país se quede atrás en la transición del sector hacia el estado de cero emisiones netas. La creación de capacidad es indispensable para garantizar que ningún país se quede atrás, y los miembros de la IACAC ya se comprometieron a promover el apoyo para la creación de capacidad para la implementación del CORSIA, así como otras medidas de la OACI relacionadas con el clima. Por consiguiente, acogemos con beneplácito el actual programa de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción del CORSIA (ACT-CORSIA) y el reciente lanzamiento del ACT-SAF. Apoyamos plenamente las iniciativas desplegadas por la OACI y sus Estados miembros de seguir incrementando el apoyo a la creación de capacidad para la implementación de toda la canasta de medidas.

3.2 Para lograr un LTAG verdaderamente ambicioso también será necesario movilizar inversiones privadas para proyectos, programas e iniciativas que contribuyan a la descarbonización de la aviación civil. Esta financiación es necesaria para acelerar la innovación y promover el desarrollo de aeronaves más eficientes y menos contaminantes que finalmente produzcan cero emisiones netas de CO₂, mejorando inmensamente el desempeño ambiental de cada vuelo, y para el desarrollo necesario de la infraestructura requerida para operar estas aeronaves de diseño innovador, así como la infraestructura para el desarrollo y despliegue efectivo de los SAF en todas las regiones. La OACI puede jugar un papel importante entablando y respaldando el diálogo entre los Estados, los donantes, la comunidad de inversionistas internacionales y la industria, así como explorando posibles mecanismos para que los posibles inversionistas encuentren necesidades de inversión con las que concuerden en los Estados miembros a fin de acelerar el ritmo de la descarbonización en todo el mundo.

3.3 Ya se cuenta con un amplio número de oportunidades de financiación a través de múltiples organizaciones. En el apéndice figuran los resultados de una primera recopilación de recursos existentes para que puedan aprovecharlos las nuevas iniciativas de la OACI. El Fondo voluntario para el medio ambiente también debería ser más visible y se debería alentar a los Estados a contribuir al mismo, destinando sus contribuciones a actividades específicas de la OACI de reducción de emisiones. Finalmente, deberían realizarse conjuntamente entre los Estados otras actividades de creación de capacidad y de apoyo en el contexto de los programas de cooperación, asistencia técnica y actividades similares.

4. PLANES DE ACCIÓN Y MONITOREO

4.1 Es fundamental que todos los Estados miembros elaboren y actualicen su Planes de Acción Estatal (SAP) para la reducción de emisiones de CO₂ en el sector de la aviación en el que se plasmen sus respectivas medidas, sus hojas de ruta y sus necesidades de asistencia. Los SAP constituyen un medio importante para monitorear de abajo hacia arriba el avance para el logro del LTAG. Además del monitoreo del progreso de los estados a través de los SAP, también será necesario que la OACI realice el seguimiento del progreso mundial con respecto al logro del LTAG. Una piedra angular de esta iniciativa es la recopilación de datos sobre emisiones obtenidos a través del sistema de vigilancia, notificación y verificación del CORSIA. Además, las iniciativas de la OACI deberían incluir el seguimiento de parámetros clave de medición del éxito como mejoras generales de la eficiencia, nuevas tecnologías y calificación y volúmenes de materia prima para SAF. Para las diferentes áreas se necesitarán distintos medios de monitoreo (p.ej.: el proceso de evaluación ambiental de la OACI y los SAP serán fuentes importantes de información sobre nuevos desarrollos). Asimismo, será clave el monitoreo de la efectividad de las actividades de las iniciativas de apoyo de la OACI.

5. CORSIA

5.1 Actualmente, el CORSIA es la medida mundial más importante para el tratamiento de las emisiones de la aviación internacional. Sin embargo, debido a la reducción del tráfico internacional causada por la actual pandemia de COVID-19, aún no se ha exigido que los explotadores adquieran créditos de carbono o combustibles admisibles en el marco del CORSIA para cumplir con sus obligaciones. A fin de garantizar la credibilidad permanente del CORSIA y reforzar la reputación positiva de la OACI y su plan mundial insignia para el clima, los autores de esta nota alientan a la Asamblea a procurar maximizar la ambición ambiental del CORSIA, equilibrando cuidadosamente la ambición y la aplicación práctica para no sobrecargar a la industria de la aviación, que aún está en proceso de recuperación tras la pandemia de COVID-19. Los autores de la nota subrayan la necesidad de mantener la integridad y la ambición del plan, y de prevenir la introducción de cambios a medida que las condiciones del mercado y las expectativas sigan cambiando con el tiempo, puesto que dichos cambios podrían desestabilizar los mercados de combustibles de aviación sostenibles y de compensación de carbono, necesarios para el éxito del CORSIA.

5.2 Acogiendo con beneplácito el hecho de que 115 Estados de todo el mundo ya se han comprometido a participar en la compensación en el marco del CORSIA a partir de 2023, los autores de esta nota alientan una vez más a los Estados a trabajar juntos a través del ACT-CORSIA para incrementar la participación en el plan y construir capacidad para la implementación. Se alienta además a los Estados miembros de la OACI a que trabajen en la implementación del Anexo 16, Volumen IV del Convenio de Chicago a nivel nacional de la manera más completa y oportuna posible, incluyendo las medidas para evitar cualquier doble contabilidad de la mitigación notificada en el marco del CORSIA, de las unidades de emisión y de los combustibles admisibles en el CORSIA. En determinados casos, esto podría requerir de la aplicación de ajustes correspondientes a los niveles de emisiones notificados cubiertos por las contribuciones determinadas a nivel nacional (NDC) en el marco del Acuerdo de París, y de conformidad con las orientaciones finalizadas en la COP26. Los miembros de la IACAC también exhortan a los Estados que aún no se han ofrecido voluntariamente para participar en el CORSIA a que lo hagan tan pronto como sea posible.

6. DECISIÓN DE LA ASAMBLEA

6.1 Se invita a la Asamblea a:

- a) convenir en trabajar conjuntamente para lograr alcanzar un objetivo colectivo ambicioso mundial a largo plazo (LTAG) para la aviación internacional de cero emisiones netas de carbono para 2050, en apoyo al objetivo de temperatura del Acuerdo de París;
- b) convenir en la importancia de la creación de capacidad y facilitación del acceso a las iniciativas de financiación para ayudar a todos los Estados de la OACI a lograr un objetivo LTAG ambicioso para la aviación internacional, incluyendo el análisis de posibles mecanismos para que los intereses de los inversionistas coincidan con las necesidades de inversión; y
- c) alentar a la Asamblea a maximizar la aspiración ambiental del CORSIA y evitar realizar cambios más grandes en su diseño, alentando a la vez a los Estados que aún no participan en el CORSIA a que lo hagan voluntariamente.

APPENDIX

DIRECTORY OF PUBLIC FINANCING PROGRAMMES FOR MITIGATING AVIATION EMISSIONS

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

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 programmes.

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. 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

<https://pfan.net>

XVI. 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>

XVII. 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

XVIII. 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

XIX. 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>

XX. ADAPTATION, CLEAN ENERGY, AND SUSTAINABLE LANDSCAPES PROGRAMS

ADMINISTERED BY THE U.S. AGENCY FOR INTERNATIONAL DEVELOPMENT

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

FUNDING TYPES

Various measures from direct technical assistance, training, grant funding, and financial support through implementing partners.

WEBSITE

www.usaid.gov/climate