



NOTA DE ESTUDIO

CONFERENCIA SOBRE LA AVIACIÓN Y LOS COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS

Río de Janeiro, Brasil, 16 - 18 de noviembre de 2009

Cuestión 3 del

orden del día: **Medidas para apoyar el desarrollo y la utilización**

MEDIDAS DE POLÍTICAS EN EUROPA PARA APOYAR EL DESARROLLO Y EL USO DE COMBUSTIBLES SOSTENIBLES EN AVIACIÓN

(Nota presentada por Suecia en nombre de la Comunidad Europea y sus Estados miembros¹ y por otros Estados miembros de la Conferencia de la Aviación Civil Europea²)*

RESUMEN

Este documento describe las más relevantes medidas políticas de la Comunidad Europea para apoyar la exploración y desarrollo de nuevos combustibles para la aviación. Describe el contexto de las políticas generales sobre biocombustibles y concluye con algunas recomendaciones para las actividades a nivel internacional.

Se invita a la Conferencia a aprobar las conclusiones/recomendaciones en los apartados 3 y 4.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El transporte aéreo necesita medidas efectivas para reducir sus emisiones; de otro modo, el aumento esperado de tráfico no solamente producirá más emisiones, sino también probablemente implicará que la aviación tendrá una participación mayor en las emisiones globales de gases de efecto invernadero, en especial cuando otros sectores las reduzcan con éxito. La Comunidad Europea considera que los objetivos vinculantes de reducción para la aviación internacional formarán una parte importante de la estrategia global para lograr los objetivos de mitigación del cambio climático consistentes con la

¹ Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, República Checa, Dinamarca, Estonia, Finlandia, Francia, Alemania, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Rumania, Eslovaquia, Eslovenia, España, Suecia y Reino Unido. Todos estos 27 Estados son también miembros del CEAC.

² Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Croacia, Georgia, Islandia, Mónaco, Montenegro, Noruega, República de Moldavia, San Marino, Serbia, Suiza, Antigua República Yugoslava de Macedonia, Turquía y Ucrania.

* Se ha proporcionado a la OACI la versión en español.

limitación del aumento de la temperatura media global a no más de 2°C sobre los niveles preindustriales, según lo acordado por el G8 y el Foro Económico Principal.

1.2 El uso de combustibles alternativos, especialmente de fuentes energéticas renovables, podría contribuir a la realización de tales objetivos y a la reducción o al cierre de la diferencia entre el crecimiento anticipado de la aviación y el impacto de medidas tecnológicas, operativas y basadas en el mercado, reduciendo además la dependencia en el combustible basado en fósiles.

2. MEDIDAS POLÍTICAS PERTINENTES EN LA COMUNIDAD EUROPEA

2.1 El papel que deben desempeñar los responsables políticos en cuanto al uso de combustibles alternativos, y de los biocombustibles en especial, en aviación debería enfrentarse considerando la confianza creciente en la factibilidad técnica de combustibles alternativos y en el desarrollo de nuevas normas técnicas para la alternativa de combustibles "drop-in" (de sustitución directa). Con el objeto de facilitar el reconocimiento y uso de esos nuevos combustibles, sería deseable trabajar hacia la armonización de tales normas a nivel internacional, teniendo en cuenta requisitos técnicos incluidos la seguridad y aspectos medioambientales.

2.2 La Comunidad Europea ha establecido medidas para apoyar el desarrollo y uso de biocombustibles en el transporte en general, que son también interesantes cuando se consideran nuevos combustibles sostenibles para la aviación. Pueden resumirse del siguiente modo:

- a) Apoyo en financiación para la investigación y desarrollo impulsados por la industria de combustibles alternativos dentro del actual 7º Programa Marco para la investigación y el desarrollo tecnológico (2007-2013): Los proyectos incluyen específicamente el trabajo sobre combustibles de aviación. También se proporciona financiación para apoyar la preparación de instalaciones piloto para la producción de biocombustibles de 2ª y 3ª generación. El Plan Tecnológico Energético Estratégico de la UE incluye una hoja de ruta hacia la disposición de una capacidad de producción de biocombustibles en Europa, y la Comisión Europea está elaborando actualmente un plan para la financiación de inversiones. Con el avance de los resultados en las perspectivas de biocombustibles para la aviación, se espera que la cuestión del aprovisionamiento de combustible para la aviación recibirá cada vez mayor atención en este contexto.
- b) Objetivos de las políticas y criterios de sostenibilidad: La Comunidad Europea ha establecido una meta del 10% para el uso de energías renovables en el transporte en Europa hacia 2020, apoyando el objetivo de alcanzar una cuota de mercado global para el uso de fuentes energéticas renovables del 20% y de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de la UE en un 20% en 2020. Este objetivo debería alcanzarse con biocombustibles sostenibles; con el fin de ser considerados en este objetivo así como para beneficiarse de los sistemas con apoyo nacional, los biocombustibles tienen que cumplir con criterios de sostenibilidad, incluidos ahorros mínimos de emisión de gases de efecto invernadero, según lo definido en la Directiva 2009/28/CE sobre la promoción del uso de fuentes energéticas de fuentes renovables.

2.3 Desde una perspectiva europea, los biocombustibles para el uso en aviación necesitarían por lo tanto demostrar el cumplimiento de estos criterios de sostenibilidad para ser elegibles en esquemas con apoyo público. La investigación complementaria está en curso para abordar efectos "knock-on" indirectos, por ejemplo en la utilización del suelo. Hay disposiciones establecidas para supervisar y mantener bajo revisión la relación con los mercados alimentarios, los factores sociales, etc.

2.4 También la viabilidad económica debería demostrarse teniendo en cuenta aspectos de capacidad de conversión a escala y los costes de la producción sostenible de combustible, el ámbito del mercado en el lado de la oferta (incluidos la disponibilidad de la materia de base y de capacidades de producción, la relación con otros mercados que compiten por la tierra u otros recursos, cosechas, etc.), el lado de la demanda (por ejemplo, la utilización de capacidades de otros mercados o combustibles) y la evolución relacionada con los precios, incluyendo aquellos de los combustibles. La investigación y análisis de estos problemas son necesarios como información decisiva para la toma de decisiones en gran escala, así como la consideración del papel potencial de las opciones de políticas en cuanto a estimular un mercado.

2.5 La Comisión Europea ha puesto en marcha el estudio SWAFEA (Modo Sostenible para Combustibles Alternativos y Energía en Aviación) con el objetivo de establecer un análisis comparativo de diversas opciones prometedoras de combustibles a corto y mediano plazo, incluida su viabilidad técnica, sus consecuencias para el medio ambiente y su dimensión económica. La cooperación con otros proyectos e iniciativas internacionales forma parte del trabajo. SWAFEA integrará los resultados de proyectos internacionales en la medida que estén disponibles, y la Comisión comunicará los resultados del estudio SWAFEA. Los resultados finales estarán disponibles en el primer semestre de 2011, y se estudia para fines de 2010/comienzos 2011 una conferencia internacional para discutir los resultados.

2.6 También se realiza un trabajo relevante dentro de la Conferencia de la Aviación Civil Europea (CEAC), como consecuencia del Foro de la CEAC en diciembre de 2008. Los Directores Generales de la CEAC establecieron un Grupo de Trabajo para que analice las implicaciones para la aviación civil de las presiones sobre el futuro abastecimiento de petróleo, incluyendo el papel de las fuentes alternativas de combustibles. Se espera que el informe del Grupo de Trabajo sea presentado a los Directores Generales de la CEAC en diciembre de 2009, con una visión sobre las cuestiones que deberán enfrentarse subsecuentemente a nivel internacional, en particular en la OACI.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Para Europa, el desarrollo y el posible uso futuro de combustibles alternativos, incluidos biocombustibles, en aviación constituye una opción atractiva para el desarrollo del sector de la aviación, a condición de que se cumplan los requisitos técnicos, incluidos aspectos de seguridad, así como criterios de sostenibilidad. Europa anima a la OACI a trabajar con los foros apropiados para desarrollar criterios consistentes de continuidad para la producción de biocombustibles y desarrollar sistemas para certificar que la producción de biocombustibles cumpla esas normas. El trabajo emprendido por la Comunidad Europea para definir criterios de sostenibilidad se presenta en el documento de información sobre criterios de sostenibilidad para el uso de biocombustibles en la UE y la evaluación del ciclo vital, para el punto de la agenda sobre sostenibilidad ambiental e interdependencias.

3.2 Las decisiones sobre políticas en cuanto a los combustibles alternativos deben basarse sobre una evaluación completa, incluidos estudios, desarrollo y prueba de factibilidad técnica, dimensión sostenibilidad social y medioambiental y aspectos económicos. Europa invita a los Estados contratantes, en el momento de considerar que las medidas políticas dirigidas a promover el uso de combustibles alternativos para la aviación, a combinar éstos con otras medidas tecnológicas (tales como el programa de modernización de la gestión del tráfico aéreo SESAR), medidas operativas y medidas basadas en el mercado, tales como el sistema de comercialización de las emisiones. Un enfoque así de completo asegurará una auténtica reducción del impacto de la aviación sobre el medio ambiente.

3.3 Desde una perspectiva europea, los biocombustibles para el uso en aviación necesitarían por lo tanto demostrar el cumplimiento de estos criterios de sostenibilidad para ser elegibles en esquemas con apoyo público. La investigación complementaria está en curso para abordar efectos "knock-on"

indirectos, por ejemplo en la utilización del suelo. Hay disposiciones establecidas para supervisar y mantener bajo revisión la relación con los mercados alimentarios, los factores sociales, etc.

3.4 Europa invita a los Estados contratantes a trabajar juntos, a intercambiar la información y las buenas prácticas, y en especial a alcanzar una definición común de requisitos de sostenibilidad, teniendo en cuenta los criterios existentes y el trabajo en los organismos internacionales pertinentes.

4. **RECOMENDACIÓN**

4.1 Se invita a la conferencia a recomendar que:

- a) el Consejo de la OACI y los Estados contratantes construyan sus decisiones políticas y planes de trabajo apoyándose en un análisis completo de los aspectos de la sostenibilidad ambiental, social y económica, también teniendo en cuenta requisitos técnicos, incluidos los aspectos de la seguridad;
- b) una definición común de los requisitos de sostenibilidad para los biocombustibles debe elaborarse a nivel internacional; Europa está dispuesta a apoyar a la OACI (como un facilitador entre otros) para trabajar hacia ese fin y contribuir a este esfuerzo; y
- c) Las perspectivas prometedoras para biocombustibles no deberían llevar a ninguna relajación o reducción de los esfuerzos relacionados con otras medidas para reducir las consecuencias de la aviación sobre el medio ambiente.

— FIN —