

**NOTA DE ESTUDIO****ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES****COMITÉ EJECUTIVO****Cuestión 22: Protección del medio ambiente – La aviación internacional y el cambio climático – Políticas, normalización y apoyo a la implantación****NECESIDAD DE ORIENTACIONES POLÍTICAS PARA LA PROMOCIÓN DE COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS SOSTENIBLES PARA LA AVIACIÓN**

(Nota presentada por Indonesia)

RESUMEN

Indonesia ha incluido en su plan de acción estatal para la reducción de las emisiones de la aviación presentado a la OACI en 2013 el desarrollo de combustibles alternativos sostenibles para la aviación. En consecuencia, el gobierno de Indonesia ha incluido la aviación en su política sobre bioenergía y en sus objetivos relativos al transporte a fin de promover el suministro en sus aeropuertos de combustibles alternativos sostenibles en condiciones similares a las del ámbito del transporte por carretera.

A la vista de que la Resolución 38-18 de la Asamblea de la OACI señala que los combustibles alternativos sostenibles para la aviación requerirán la introducción de *políticas e incentivos apropiados* a fin de crear una perspectiva de mercado a largo plazo, y que solicita a los Estados Miembros el desarrollo de medidas políticas, sería conveniente que la OACI elaborara textos de orientación destinados a los Estados miembros para el establecimiento de *medidas políticas apropiadas* que estén alineadas a escala mundial.

Indonesia también desea alentar a otros Estados miembros a que incluyan la aviación en sus políticas nacionales sobre bioenergía y/o en sus objetivos para el transporte en condiciones similares al transporte por carretera, y a que eviten distorsiones del mercado regional cuando promocionen combustibles alternativos sostenibles para la aviación.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- tomar nota del compromiso de Indonesia con las políticas de la OACI y con la aplicación de la Resolución A38-18 de la Asamblea que exhorta al desarrollo de medidas políticas destinadas a promover combustibles alternativos sostenibles para la aviación;
- apoyar el desarrollo de orientaciones políticas de la OACI destinadas a la promoción de combustibles alternativos sostenibles para la aviación; y
- alentar a los Estados miembros a incluir la aviación en sus políticas nacionales sobre bioenergía y/o en sus objetivos en materia de transporte.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico E - <i>Protección del medio ambiente</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades a las que se hace referencia en esta nota estarán sujetas a los recursos disponibles en el presupuesto del programa regular de la OACI para 2017-19 y/o a contribuciones extrapresupuestarias.

<i>Referencias:</i>	Resolución A38-18 de la Asamblea de la OACI: Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático
---------------------	--

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Desde 2009 la OACI ha alentado activamente a los Estados miembros y a la industria a que promuevan y armonicen iniciativas destinadas al desarrollo de combustibles alternativos sostenibles para la aviación (en adelante en esta nota “SAF”).

1.2 La utilización de SAF se considera un componente integral de los objetivos de la OACI para la reducción de las emisiones de carbono de la aviación.

1.3 Aunque se han realizado esfuerzos enormes y se han logrado avances sustanciales para probar la viabilidad técnica de los SAF como combustibles alternativos de sustitución directa, la disponibilidad comercial de su suministro a la escala necesaria está en una etapa muy temprana y su contribución real a las metas a la que aspira la OACI en términos de crecimiento neutro en carbono es muy reducida.

1.4 El principal motivo, tal como se ha identificado en varios estudios¹, es que a escala mundial muchas políticas sobre combustibles alternativos (o biocombustibles) no incluyen la aviación o las que lo hacen no establecen incentivos suficientes para que la industria impulse su producción a gran escala y se supere la brecha en términos de costos entre los combustibles fósiles y los SAF. El panorama de las políticas actuales que favorece los incentivos a la producción para el transporte terrestre sobre los de la aviación, orientan la producción hacia usuarios del transporte por carretera.

1.5 Diversos Estados y autoridades han desarrollado, están actualmente desarrollando, o potencialmente podrían hacerlo, instrumentos de apoyo a la introducción y uso de los SAF. Si algunas de dichas políticas e instrumentos demuestran su eficacia, podrán servir de referencia a otros Estados miembros en la aplicación de políticas similares.

2. NECESIDAD DE ORIENTACIONSES POLÍTICAS

2.1 Indonesia ha incluido el desarrollo de SAF en su plan de acción estatal para la reducción de las emisiones de la aviación presentado a la OACI en 2013. En consecuencia, el gobierno de Indonesia ha incluido la aviación en su política sobre bioenergía y en sus objetivos sobre el transporte con el fin de promover el suministro en sus aeropuertos de combustibles alternativos sostenibles en condiciones similares a las aplicadas en el ámbito del transporte por carretera.

2.2 Las lecciones positivas y negativas aprendidas de los marcos políticos existentes pueden ayudar a Estados como Indonesia al establecimiento y aplicación de políticas apropiadas para el desarrollo de SAF.

¹ IATA Sustainable Aviation Fuel Roadmap (2015);
EU Core-Jet Fuel Final Report on Policies, Incentives and Regulation (2016)

2.3 Indonesia también desea desarrollar dicha política en colaboración con la OACI y otros Estados miembros a fin de evitar distorsiones competitivas regionales y promover la armonización de políticas a nivel mundial.

2.4 La Resolución 38-18 de la Asamblea de la OACI señala que los combustibles alternativos sostenibles requerirán la introducción de políticas e incentivos apropiados a fin de crear una perspectiva de mercado a largo plazo. La Resolución también solicita a los Estados Miembros que apliquen un enfoque coordinado en sus administraciones nacionales con miras al desarrollo de medidas políticas para acelerar el desarrollo, introducción y uso apropiados de SAF de acuerdo con sus circunstancias nacionales.

2.5 También solicita al Consejo que evalúe los costos y beneficios de distintas medidas destinadas a abordar las emisiones de los motores de aeronaves de la manera más económica posible a fin de proporcionar las orientaciones necesarias para prestar asistencia a los Estados miembros.

2.6 Sería conveniente que la OACI elabore textos de orientación para los Estados miembros teniendo presente la eficacia percibida de las distintas opciones para el establecimiento de políticas alineadas en materia de SAF y los requisitos que afectan a la aviación internacional.

2.7 Una mejor comprensión de los efectos positivos y negativos, directos o indirectos, de la aplicación de las diversas políticas en un contexto mundial, ayudaría a los responsables políticos de los Estados miembros a valorar la eficacia de las políticas relativas a los SAF antes de su aplicación.

2.8 En algunos casos, los Estados miembros no entienden íntegramente la diversidad de instrumentos existentes para el apoyo a las políticas. Políticas que pueden ser adecuadas y eficaces cuando se aplican a escala nacional pueden tener consecuencias no deseadas aplicadas a escala mundial. Si bien algunas políticas pueden presentar ventajas específicas a nivel regional, la adecuada comprensión de sus posibles efectos cuando se aplican en un contexto global resultará de gran utilidad para los explotadores y los Estados miembros.

2.9 Indonesia considera que es importante prestar asistencia a los Estados miembros para el establecimiento de medidas políticas adecuadas alineadas a escala mundial y, en consecuencia, invita a la Asamblea de la OACI a que apoye la elaboración de orientaciones políticas para la promoción de combustibles alternativos sostenibles para la aviación.

3. ESTABLECIMIENTO DE OBJETIVOS DE PRODUCCIÓN DE COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS SOSTENIBLES PARA LA AVIACIÓN

3.1 Tal como se ha señalado, Indonesia ha incluido el desarrollo de los SAF en su política nacional sobre bioenergía y en sus objetivos relativos al transporte.

3.2 Indonesia también desea alentar a otros Estados miembros a que incluyan la aviación en sus políticas nacionales sobre bioenergía y /o en sus objetivos para el transporte en condiciones similares a las aplicadas al transporte por carretera y a que eviten crear distorsiones de mercado regionales en la promoción de los combustibles alternativos sostenibles para la aviación.

4. **CONCLUSIÓN**

Se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota del compromiso de Indonesia con las políticas de la OACI y la aplicación de la Resolución A38-18 de la Asamblea que exhorta al desarrollo de medidas políticas a fin de promover los combustibles alternativos sostenibles para la aviación;
- b) apoyar la elaboración de orientaciones políticas de la OACI destinadas a la promoción de los combustibles alternativos sostenibles para la aviación;
- c) alentar a los Estados miembros a incluir la aviación en sus políticas nacionales sobre bioenergía y/o en sus objetivos relativos al transporte.

— FIN —