



NOTA DE ESTUDIO

**CONFERENCIA SOBRE LA AVIACIÓN
Y LOS COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS**

Ciudad de México, México, 11-13 de octubre de 2017

**Cuestión 3 del
orden del día: Retos y formulación de políticas**

**PUNTOS DE VISTA DE INDONESIA SOBRE LAS POLÍTICAS PARA APOYAR EL
DESARROLLO DE COMBUSTIBLES SOSTENIBLES PARA LA AVIACIÓN**

(Nota presentada por Indonesia)

RESUMEN

En esta nota se respalda la labor que la OACI ha realizado hasta la fecha en el campo de los combustibles alternativos para la aviación y se presentan los puntos de vista de Indonesia con respecto a la promoción de políticas que apoyen el desarrollo de combustibles sostenibles para la aviación.

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

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Desde la primera Conferencia de la OACI sobre la aviación y los combustibles alternativos (CAAF/1), celebrada en 2009, la OACI ha alentado activamente a los Estados miembros y a la industria a promover y armonizar iniciativas que estimulen el desarrollo de combustibles sostenibles para la aviación (SAF).

1.2 La Resolución A39-2 del 32º período de sesiones de la Asamblea de la OACI pidió a los Estados miembros que aplicaran un enfoque coordinado en las administraciones nacionales respecto a medidas en materia de políticas e inversión para acelerar el desarrollo, introducción y uso apropiados de fuentes de energía nuevas y renovables para la aviación, incluido el uso de combustibles alternativos sostenibles, de acuerdo con sus circunstancias nacionales.

1.3 Indonesia apoya firmemente la labor de la OACI en el campo de la aviación y los combustibles sostenibles, incluyendo el trabajo técnico que actualmente está llevando a cabo el Equipo especial sobre combustibles alternativos (AFTF) del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP).

1.4 Indonesia ha adoptado varias políticas y enfoques para el desarrollo de la bioenergía a nivel nacional. Aunque éstos están principalmente dirigidos al transporte terrestre, se ha incorporado en ellos un objetivo en relación con los biocombustibles de aviación.

1.5 Es así que Indonesia incorporó el uso de energía renovable en su Plan de acción estatal para reducir las emisiones de la aviación internacional y publicó una Hoja de ruta nacional para la implementación de biocombustibles para el transporte aéreo en la que se establece como objetivo que se utilice un 2% de biocombustible para 2018 y un 5% para 2025. Se ha encargado a la compañía petrolera de propiedad estatal (Pertamina) que realice las inversiones necesarias para desarrollar suficiente capacidad de producción.

2. RETOS EN MATERIA DE POLÍTICA

2.1 Si bien la OACI ha tomado importantes medidas para promover los SAF, las políticas vigentes en todo el mundo no han sido suficientes para impulsar su uso a gran escala.

2.2 Incluso en países como Indonesia, donde el gobierno ha establecido una política específica, la industria se muestra muy renuente a aplicarla debido a que no existen políticas similares en los países vecinos o a nivel mundial, lo que puede crear una desventaja competitiva para las partes interesadas nacionales.

2.3 Las industrias nacionales de transporte aéreo y de energía estarían mucho más motivadas para implementar políticas en materia de SAF si se estableciera un marco de políticas a largo plazo basado en programas de políticas mundiales (como OACI o CMNUCC) y si dichas políticas formaran parte de iniciativas coordinadas a escala mundial y regional para abordar la cuestión de las emisiones de la aviación internacional.

2.4 Las iniciativas emprendidas por distintos países en materia de políticas relacionadas con la aviación internacional son menos eficaces que las opciones que se coordinan a nivel mundial, como ha quedado demostrado con la implementación del Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA).

2.5 Un obstáculo fundamental en materia de políticas radica en que, actualmente, el aumento de combustibles alternativos a escala mundial se basa, en su totalidad, en políticas especialmente dirigidas al transporte por carretera. Indonesia considera que la falta de políticas decididas dirigidas específicamente a la aviación, podría hacer imposible alcanzar los objetivos de mediano y largo plazo de la OACI con respecto al cambio climático.

3. OPCIONES DE POLÍTICAS PARA PROMOVER EL DESARROLLO DE COMBUSTIBLES SOSTENIBLES PARA LA AVIACIÓN

3.1 Como se indica en la nota de estudio CAAF/2-WP/11, el AFTF del CAEP ha agrupado inicialmente las opciones de políticas en cuatro categorías de apoyo: Apoyo vinculado al volumen, Subsidios, Ayudas a la producción y Ayudas a la investigación y desarrollo.

3.2 Entre esas opciones, Indonesia ha escogido fijar metas de apoyo vinculado al volumen en términos de objetivos en función del porcentaje de mezcla de biocombustible en plazos conexos. La razón por la cual se escogió esta opción era establecer un enfoque similar para el transporte aéreo y el transporte por carretera. En el caso del biodiesel para el transporte por carretera, el apoyo vinculado al volumen se combinó con subsidios para cubrir la diferencia de costos que provendrían de un “impuesto a la exportación” del CPO (aceite de palma crudo) de Indonesia.

3.3 Si bien el establecimiento de mandatos y objetivos con respecto a la mezcla de biocombustibles ha sido la principal opción en materia de políticas que se ha utilizado en todo el mundo para impulsar la industria mundial de combustibles alternativos para el transporte por carretera, éste no ha sido el caso para el sector del transporte aéreo. Como resultado, el uso industrial de los SAF a gran escala no compite en igualdad de condiciones con el aumento en el uso de combustibles alternativos en el sector automovilístico.

3.4 Basándose en la labor realizada por el grupo de expertos en políticas del AFTF- CAEP, los expertos de Indonesia analizaron su marco para la bioenergía utilizando las métricas cualitativas a modo de instrumento de “lista de verificación” para los Estados que prevén analizar o aplicar medidas de políticas en materia de SAF (CAAF/2-WP/11 Apéndice B).

3.5 Las conclusiones del análisis fueron las siguientes:

3.5.1 Si bien el desarrollo del biodiesel para el transporte terrestre ha tenido éxito, dichas políticas no han sido eficaces para el uso de los SAF.

3.5.2 Pese a la inclusión de los SAF en la política de biocombustibles de Indonesia, el principal desafío para hacerla efectiva es la falta de un marco internacional de políticas para los SAF claramente definido y, como consecuencia, la industria vacila y no hace las inversiones necesarias. Una política más decidida, promulgada por la comunidad internacional de la aviación por medio de la OACI, establecería un marco de políticas estable y a largo plazo que alentaría a la industria a hacer las inversiones que se necesitan.

4. RECOMENDACIONES

4.1 Indonesia considera que es necesario que la OACI emprenda iniciativas más decididas a fin de promover medidas de políticas, como lo ha hecho con el mecanismo CORSIA basado en el mercado.

4.2 Además, se necesita promover reglamentos que pongan a los SAF en igualdad de condiciones con el sector del transporte por carretera. Como mínimo, la producción de SAF debería recibir el mismo incentivo que recibe la producción de combustibles alternativos para el sector del transporte por carretera. Esta postura no es incompatible con las importantes aspiraciones que puedan tener las partes interesadas de la industria de la aviación.¹

4.3 Si bien se reconoce que cada Estado seleccionará la política que se adecúe mejor a sus circunstancias nacionales, Indonesia propone que se determinen mandatos y objetivos cuantitativos con respecto a la mezcla de SAF para la aviación como una de las opciones de política que ha de considerarse y promoverse.

5. MEDIDAS PROPUESTAS A LA CAAF2

5.1 Se invita a la CAAF/2 a:

- a) convenir en la necesidad de promover políticas y reglamentos que pongan a los SAF en igualdad de condiciones con el sector del transporte por carretera; y
- b) convenir que, si bien cada Estado seleccionará la política que se adecúe mejor a sus circunstancias nacionales se determinen mandatos y objetivos cuantitativos con respecto a la mezcla de SAF para la aviación como una de las opciones de política que ha de considerarse y promoverse.

— FIN —

¹ IATA Sustainable Aviation Fuel Roadmap, disponible en <https://www.iata.org/whatwedo/environment/Documents/safr-1-2015.pdf>