



**NOTA DE ESTUDIO**

**TERCERA CONFERENCIA SOBRE LA AVIACIÓN  
Y LOS COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS (CAAF/3)**

**Dubái, Emiratos Árabes Unidos, 20 - 24 de noviembre de 2023**

**Cuestión 2: Políticas de acompañamiento para promover el desarrollo y uso de energía más limpia en la aviación**

**Cuestión 3: Asistencia y creación de capacidad para una energía más limpia**

**FOMENTO DE LA PRODUCCION Y  
USO DE LOS COMBUSTIBLES SOSTENIBLES PARA LA AVIACION**

(Nota presentada por la República Dominicana)

**SUMMARY**

La República Dominicana, ha establecido pasos concretos descritos en la Declaración de Santo Domingo, para contribuir a la mitigación de las emisiones de gases de efecto invernadero y apoyar el desarrollo económico y ambiental en forma sostenible de la aviación internacional a través de combustibles sostenible para aviación (SAF) y los combustibles bajos en carbonos (LCAF). Dichos pasos están descritos en la Declaración de Santo Domingo la cual fue firmada en abril del 2023.

El fomento de la producción y uso de los SAF y los LCAF es determinante para el logro del LTAG al 2050, las cuales son de importancia especial para pequeños Estados insulares en desarrollo como la República Dominicana. Por lo tanto, el Estado dominicano ratifica su interés y compromiso para avanzar conjuntamente hacia la facilitación del desarrollo y uso de combustibles alternativos sostenibles para la aviación, en línea con la visión de OACI.

El Estado Dominicano insta a los Estados miembros y a la OACI a seguir trabajando en un marco más amplio de cooperación y asistencia, principalmente en los Estados insulares en desarrollo, para garantizar un enfoque integral y en igualdad de condiciones para el uso y desarrollo de combustibles alternativos.

Las medidas propuestas a la Conferencia figuran en la sección 4.

<sup>1</sup> Versión en español proporcionada por la República Dominicana.

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 En el marco del proyecto de asistencia conjunta de la OACI y la Unión Europea, creación de capacidad para la mitigación de las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional en África y Caribe, se generó el estudio de viabilidad del uso de combustibles de aviación sostenibles, documento fundamental para el establecimiento de la creación de un grupo de trabajo (DRWG 6) en los planes de acción y acciones para el fomento de la producción y uso de los combustibles sostenibles para la aviación.

1.2 La producción y uso de los combustibles es una tarea en conjunto que involucra a varias instituciones públicas y privada. Como resultado de la identificación de esa necesidad se crea la mesa de combustible sostenible para aviación “Mesa del SAF”, Compuesto por: Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales, Consejo Nacional para el Cambio Climático y Mecanismo de Desarrollo Limpio, Ministerio de la Presidencia, Ministerio de Energía y Minas, Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo, Ministerio de Agricultura, Junta de Aviación Civil, Departamento Aeroportuario, Instituto Dominicano para la Calidad, Refinería Dominicana de Petróleo, Consejo Estatal de la Azúcar.

1.3 En la mesa del SAF se han identificado oportunidades derivadas de la nuevas materias primas factible para el desarrollo del SAF, y se identificaron desafíos como: conocimiento general de todos los representantes gubernamentales y privado sobre los combustibles sostenibles para aviación; también sobre el esquema de certificación de los combustibles en los criterios de aceptabilidad de CORSIA; Estudios de factibilidad económica que sea de interés para la inversión privada y estudio sobre la necesidades tecnológicas.

1.4 Se realizó un análisis de grupo de interés, con el objetivo de identificar los principales actores para el fomento y uso de los combustibles sostenibles para aviación. Como resultado de este análisis se realizó la firma de la Declaración de Santo Domingo con la participación de las principales instituciones públicas involucradas en los temas relacionados a aviación, combustible, cambio climático y protección del medioambiente, que declara:

*Su interés y compromiso para avanzar de forma conjunta hacia el desarrollo y uso de combustibles alternativos como los SAF, LCAF y otras fuentes de energía que puedan ser utilizadas como combustibles y que cuenten con criterios de certificación bajo estándares internacionales para la aviación, con el objeto primordial de asegurar la sostenibilidad del medio ambiente y la implementación de prácticas sostenibles y de descarbonización en el sector aviación en la República Dominicana.*

## 2. CREACION DE CAPACIDAD

2.1 Es determinante el desarrollo de capacidades para los pequeños Estados insulares en desarrollo, para poder alcanzar el LTAG como un objetivo ambicioso colectivo, bajo el principio de “responsabilidades comunes pero diferenciadas y capacidades respectivas”. Dentro del desarrollo de capacidades es Necesario incluir a todos involucrados en la cadena de valor del SAF.

2.2 En el marco de un esfuerzo mundial para la mitigación de las emisiones de CO<sub>2</sub>, los Estados que ya han logrado desarrollar combustibles alternativos sostenibles para la aviación civil deberían seguir encabezando los esfuerzos dirigidos a movilizar financiación, tecnología y asistencia teniendo en cuenta el importante rol de la creación de capacidad y asistencia en los pequeños Estados insulares en desarrollo en el despliegue de una estrategia global.

2.3 En términos generales, la Declaración de Santo Domingo establece los siguientes puntos críticos de una estrategia nacional para el desarrollo y uso de combustibles sostenibles para la aviación:

2.3.1 Sensibilización pública, mediante la socialización con todos los actores, de la importancia del uso de los SAF, LCAF y otras fuentes de energía, al igual que dar a conocer los esfuerzos destinados al fomento del uso de estos combustibles.

2.3.2 Aumentar la investigación sobre la capacidad de las materias primas para los diferentes combustibles, y la capacidad de tecnología para el desarrollo y uso de los SAF, LCAF y otras fuentes de energía, como combustible proveniente de los residuos sólidos, hidrógeno verde, entre otros.

2.3.3 Estudiar los potenciales beneficios económicos derivados de la implementación de las vías de producción, bajo esquema de investigación macroeconómica como son estudios de los beneficios de la implementación de estos combustibles, y estudio económico de los precios del combustible de aviación en la región.

2.3.4 Desarrollar programas de capacitación para los grupos de interés involucrados en la cadena de valor de los combustibles alternativos sostenibles.

2.4 Durante el desarrollo de las estrategias para la mitigación de las emisiones de CO<sub>2</sub> proveniente de la aviación civil internacional, la República Dominicana ha sido apoyada por los proyectos de asistencia conjunta de la OACI y la unión europea, “creación de capacidad para la mitigación de las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional en África y Caribe”; y por el proyecto “Implementación CORSIA para África y el Caribe de asistencia conjunta por EASA y UE”. Ambos proyectos han sido de gran importancia para el establecimiento de política y desarrollo de capacidades, por lo cual entendemos que estos proyectos han sido determinantes para la implementación de estrategias adecuadas acorde a las circunstancias y capacidades nacionales.

### **3. POLÍTICAS PARA PROMOVER EL DESARROLLO Y EL DESPLIEGUE DE ENERGÍAS MÁS LIMPIAS PARA LA AVIACIÓN**

3.1 Para el fomento y desarrollo de los SAF existen los criterios de admisibilidad de los combustibles sostenibles que se usen en la aviación internacional, los cuales requieren de certificación de sostenibilidad y metodología de evaluación de las emisiones de todo el ciclo de vida que se aplican a los “combustibles admisibles en el marco del CORSIA”.

3.2 El esquema de certificación de los combustibles sostenibles para aviación representa un desafío para la República Dominicana como una meta a corto plazo, debido a que este esquema es fundamental para la promoción y desarrollo de los combustibles sostenibles para la aviación. Reconociendo a las distintas materias primas, las fases de preparación y las diferentes implementaciones de tecnología en cada esquema.

3.3 El desarrollo de los procesos de conversión de SAF también representa un desafío en comparación a los procesos de los combustibles tradicionales. Por ende, debemos trabajar para lograr un enfoque coordinado en las administraciones nacionales respecto a medidas en materia de políticas e inversión para acelerar la investigación y el desarrollo, introducción y uso apropiados de fuentes de energía más limpias y renovables para la aviación. Esto incluye el uso de combustibles de aviación sostenibles (SAF) y combustibles bajos en carbono (LCAF), de acuerdo con sus circunstancias nacionales” (A41-21 párrafo 27 a).

3.4 Por último, es importante promover las alianzas y la cooperación entre los Estados y todas las partes interesadas pertinentes, incluidas las colaboraciones regionales que puedan dar lugar a soluciones regionales que produzcan combustibles de manera eficiente.

#### 4. MEDIDAS PROPUESTAS A LA CAAF/3

##### 4.1. Se invita a la CAAF/3 a:

- a) apoyar la Visión de la OACI sobre los combustibles alternativos sostenibles para la aviación;
- b) apoyar a la OACI desempeñando una función fundamental en términos de asistencia a los Estados miembros, mediante la disseminación de información actualizada, desarrollo de seminarios, guías sobre mejores prácticas, y programas de transferencia de tecnologías para el desarrollo y uso de combustibles de aviación sostenibles;
- c) fortalecer los diálogos entre los Estados y la industria para la implementación de marcos políticos estables, la inversión en investigación y desarrollo, y el fomento del mercado a través de iniciativas de compra futura en función de la demanda y capacidad prevista;
- d) apoyar a la OACI para establecer la iniciativa Finvest, que tiene como objetivo desarrollar una plataforma para poner en contacto a los proyectos con posibles inversores públicos y privados, trabajar con diversas partes interesadas y promover la colaboración entre las partes interesadas para movilizar recursos financieros de forma eficaz; y
- e) acordar trabajar colaborativamente para lograr la Visión de los objetivos ambiciosos a largo plazo (LTAG) 2050.

— FIN —