



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 17: Protección del medio ambiente – La aviación internacional y el cambio climático

FINANCIAMIENTO Y TRANSFERENCIA DE TECNOLOGÍA SOBRE COMBUSTIBLE SOSTENIBLE PARA AVIACIÓN (SAFs) PARA ESTADOS EN VÍAS DE DESARROLLO

(Nota presentada por República Dominicana)

RESUMEN

En 2018, la República Dominicana publicó su tercera versión del Plan de Acción para la Reducción de las Emisiones de CO₂ de la aviación civil internacional con la finalidad de cumplir con el objetivo estratégico de protección al medio ambiente. A la vez, la República Dominicana estableció un grupo de trabajo dedicado a la investigación de combustibles alternativos y publicó un estudio de viabilidad del uso de combustible de Aviación Sostenible. Este estudio identificó la viabilidad del uso de caña de azúcar para la producción sostenible utilizando las tecnologías SIP y ATJ.

En consideración a la Resolución A40-18 adoptada durante el 40º período de sesiones de la Asamblea de la OACI la cual insta al Consejo de la OACI a trabajar con las instituciones financieras para facilitar el acceso a la financiación para proyectos de desarrollo de infraestructura dedicados a combustibles de aviación sostenible e incentivos para superar los obstáculos iniciales del mercado; capacidad sobre investigación y tecnología, esquema de certificación, marco regulatorio, etc. y a la cooperación con otras iniciativas internacionales pertinentes.

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

- a) tomar nota de la información presentada;
- b) tomar en cuenta los avances de la República Dominicana en favor a la protección del medio ambiente y las iniciativas para el cumplimiento de la normativa de la OACI en la materia;
- c) crear mecanismos de integración compuesto por la industria, instituciones financieras y organizaciones internacionales para motivar el intercambio de información y de mejores prácticas;
- d) motivar el establecimiento de alianzas y creación de políticas que promuevan la eventual transición a combustibles de aviación sostenible; y
- e) promover acciones concretas para el acceso al financiamiento y transferencia de tecnología para los Estados miembros de la OACI.

Objetivos estratégicos:

Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico *Protección del medio ambiente*

¹ La versión en español fue proporcionada por la República Dominicana.

<i>Repercusiones financieras:</i>	N/A
<i>Referencias:</i>	Anexo 16, Volumen IV – <i>Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA)</i> Resolución A40-18, “ <i>Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático</i> ” <i>Plan de acción para la reducción de las emisiones de CO2 proveniente de la aviación civil internacional, tercera edición</i> Estudio de viabilidad del uso de combustible de Aviación Sostenible <i>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 (Doc 10178)</i>

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La República Dominicana en el 2018 publicó la tercera versión del *Plan de acción para la reducción de las emisiones de CO2 de la aviación civil internacional* con el fin de cumplir con el objetivo estratégico de *Protección al medio ambiente* para el cual se crea el grupo de trabajo núm. 6 sobre investigación de combustibles alternativos.

1.2 En ese mismo año se publicó el estudio de viabilidad del uso de combustible de Aviación Sostenible, donde se determina que la República Dominicana rico en producción de caña de azúcar, podría utilizar se una vía de producción sostenible utilizando las tecnologías SIP y ATJ. En el estudio se presentan varios escenarios sobre el uso de estas tecnologías.

1.3 La situación altamente regulada a la que están sometidos los combustibles derivados de los hidrocarburos en la República Dominicana hace más sencilla la aplicación de una obligación de mezcla a los proveedores de combustible que pueda garantizar la demanda y justificar la posible instalación de una biorrefinería en el país. En el estudio de viabilidad previamente señalado, se muestra que dicho modelo puede ser económicamente viable y generar beneficios económicos y sociales en regiones rurales pobres.

2. ANÁLISIS

2.1 En vista de que desde el 1 de enero de 2021 hasta el 31 de diciembre de 2035, serán aplicables los requisitos de compensación del presente Capítulo para los explotadores de aviones con vuelos internacionales, definidos en 1.1.2 y 2.1, entre Estados definidos en el documento de la OACI titulado “CORSIA States for Chapter 3 State Pairs”².

2.1.1 Debido a lo preceptuado en la Resolución A40-18 *Declaración consolidada de las políticas y prácticas de la OACI relativas a la protección del medio ambiente -Cambio Climático-* la Asamblea solicita al Consejo [núm. 25 d)] trabajar con instituciones financieras para facilitar el acceso a la financiación para proyectos de desarrollo de infraestructura dedicados a combustibles de aviación sostenible e incentivos para superar los obstáculos iniciales del mercado; e) coopere con otras iniciativas internacionales pertinentes, incluida la iniciativa Energía sostenible para todos (SE4ALL), a fin de facilitar el acceso de la aviación a energía renovable; y continúe ocupándose de un proceso de evaluación para estimar en forma continua los avances en el desarrollo y la utilización de los combustibles de aviación

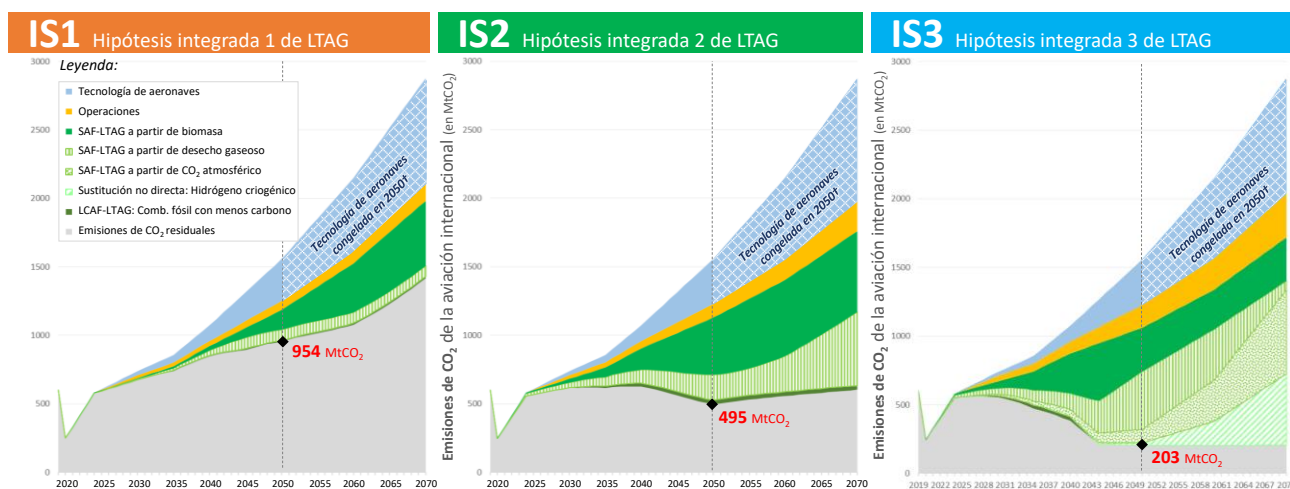
² Anexo 16, Volumen IV, *Protección del Medioambiente*, Capítulo 3, 3.1 - *Aplicabilidad de los requisitos de compensación de CO2*, página 34.

sostenible, organizando regularmente seminarios teóricos y prácticos, para la celebración de la CAAF/3, a más tardar en 2025, con miras a actualizar la Visión de la OACI sobre los combustibles de aviación sostenible para 2050 a fin de incluir la proporción cuantificada de estos combustibles que deberían estar en uso para 2050.

2.2 A estos fines, la República Dominicana firmó la Declaración de Punta Cana en el año 2016 para facilitar el desarrollo y uso de combustible sostenible para la aviación y permitir el desarrollo de sostenible del sector a través de una hoja de ruta. En el 2019, se realizó una adhesión a dicha declaración del Ministerio de Industria y Comercio de la República Dominicana.

2.3 La viabilidad de desarrollar combustible sostenible para la aviación proveniente de la caña de azúcar fue realizada por la República Dominicana a través del estudio de viabilidad del desarrollo de combustible sostenible para la aviación publicado en el 2018 y patrocinado por la OACI y la Unión Europea.

2.4 En vista de que el *Informe de factibilidad de un objetivo ambicioso a largo plazo de reducción de las emisiones de CO₂ de la aviación civil internacional*, Los análisis del LTAG-TG muestran que las hipótesis y análisis de LTAG son sólidos, y se hace notar que, si bien es posible llegar a niveles similares de emisiones de CO₂ por diferentes vías, cada una tiene distintas implicaciones en términos de costos (inversiones), impactos regionales. Pero uno de los criterios comunes presentado es la utilización del SAFs, que dependiendo del escenario será de mayor o menor proporción.



†Debe primar la prudencia al interpretar los niveles de emisiones absolutas de CO₂ después de 2050 por los presupuestos de modelización, p.ej., tecnología de aeronaves congelada en 2050. Por efecto de estos supuestos, las emisiones de CO₂ son más altas que en una hipótesis (y criterio de modelización) de alternativa donde la tecnología seguiría avanzando después de 2050.

Figura 1. Emisiones de CO₂ de la aviación internacional correspondientes a las hipótesis integradas del LTAG

2.5 Reconociendo que Estados miembros participantes han demostrado interés en cooperar con otros Estados miembros para desarrollar la producción de combustible sostenible para la aviación y compartir conocimientos en relación a la capacidad sobre investigación y tecnología, esquema de certificación, y marcos regulatorios, y de conformidad con los resultados de la Reunión de Alto Nivel (LTAG), la OACI insta a los Estados Miembros de la OACI a realizar contribuciones periódicas y sustanciales al Fondo para el Medio Ambiente de la OACI, a fin de abordar las actividades específicas de la OACI en relación con el LTAG. Este fondo tiene como objetivo ayudar a los Estados en desarrollo y a los Estados que tienen necesidades particulares. También se alienta a los Estados a que elaboren proyectos concretos en el marco del Programa de Cooperación Técnica de la OACI.

3. **CONCLUSIÓN**

3.1 Se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota de la información presentada;
- b) tomar en cuenta los avances de la República Dominicana en favor a la protección del medio ambiente y las iniciativas para el cumplimiento de la normativa de la OACI en la materia;
- c) crear mecanismos de integración compuesto por la industria, instituciones financieras y organizaciones internacionales para motivar el intercambio de información y de mejores prácticas;
- d) motivar el establecimiento de alianzas y creación de políticas que promuevan la eventual transición a combustibles de aviación sostenible; y
- e) promover acciones concretas para el acceso al financiamiento y transferencia de tecnología para los Estados miembros de la OACI.

— FIN —