



NOTA DE ESTUDIO

CONFERENCIA SOBRE LA AVIACION Y LOS COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS

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

Cuestión 4 del Orden del día: Definición de la visión de la OACI sobre los combustibles de aviación alternativos y objetivos futuros.

PRODUCCION Y USO DE COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS SOSTENIBLES DE AVIACION EN PAISES EN VÍAS DE DESARROLLO

(Nota presentada por República Dominicana¹)

RESUMEN

La República Dominicana, ha establecido pasos concretos descritos en la Declaración de Punta Cana, firmada en Diciembre de 2016, para contribuir a la mitigación de las emisiones de gases de efecto invernadero y apoyar el desarrollo económico y ambiental en forma sostenible del sector de la aviación internacional a través de combustibles alternativos. Es evidente que los Combustibles alternativos tienen un potencial importante, incluso para los países en vías de desarrollo, 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 estamos miembros y a la OACI a seguir trabajando en un marco más amplio de cooperación y asistencia, principalmente en los países en vías de 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 el apartado 4.

1. INTRODUCCION

1.1 La aviación es una industria clave a nivel mundial, particularmente relevante en un Estado insular como la República Dominicana en donde el desarrollo y crecimiento económico generado

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

por el sector turístico como industrial, dependen enormemente de un transporte aéreo eficiente y sostenible.

1.2 Es evidente que el desarrollo del estado se ve amenazado constantemente por el cambio climático que es uno de los mayores retos que enfrenta la humanidad y, particularmente, la República Dominicana como país en vías de desarrollo. El estado dominicano ha estado encarando fuertes huracanes y tormentas tropicales que han superado todo los registros históricos en fuerza destructiva, esto como consecuencia de los cambios climáticos generados por el calentamiento global.

1.3 República Dominicana, como país firmante del Acuerdo de París, ha realizado pasos concretos para contribuir a la mitigación de las emisiones de gases de efecto invernadero; particularmente en la aviación se han realizado esfuerzos significativos a través del Plan de Acción para la Reducción de Emisiones de CO₂ (DRAPER), el cual incluye una estrategia a 2020 sobre combustibles alternativos.

1.4 Desde 2014 y apoyado con el proyecto de asistencia conjunta de la OACI y la Unión Europea, el Estado ha realizado pasos concretos en la formalización de un mecanismo para contribuir y apoyar el desarrollo sostenible del sector de la aviación internacional a través de una hoja de ruta sobre combustibles alternativos sostenibles. Este mecanismo fue denominado como la Declaración de Punta Cana, la cual fue firmada en Diciembre de 2016, y tiene como objetivos: i) promover la mitigación de las emisiones de gases de efecto invernadero, fomentando al mismo tiempo el desarrollo económico y ambiental sostenible; e ii) incentivar y facilitar la implementación de una hoja de ruta para la producción y uso de combustibles alternativos sostenibles para la aviación civil internacional a partir de caña de azúcar y a través de un marco de colaboración entre entidades públicas y privadas del Estado dominicano y demás grupos de interés internacionales relacionados.

2. CREACIÓN DE CAPACIDAD

2.1 Es alentador conocer sobre todos los avances en tecnología y certificación, pero es aún más alentador saber que la OACI está desempeñando un liderazgo eminente en programas de asistencia y creación de capacidad entre los estados miembros. Para que una agenda de desarrollo sostenible sea eficaz se necesitan alianzas y cooperación entre los gobiernos, el sector privado y la sociedad civil. Estas alianzas se deben establecer sobre la base de principios y valores con una visión compartida y objetivos comunes.

2.2 En el marco de un esfuerzo mundial para la mitigación de las emisiones de CO₂ de la aviación internacional a través de combustibles alternativos sostenibles, los países desarrollados deberían seguir encabezando los esfuerzos dirigidos a movilizar financiación y asistencia teniendo en cuenta el importante rol de la creación de capacidad y asistencia en los países en vías desarrollo para el despliegue de una estrategia global.

2.3 La Declaración de Punta Cana es el resultado del estudio de viabilidad realizado en el marco del proyecto de asistencia conjunto de la OACI y la Unión Europea, el cual, beneficia a 14 Estados de África y el Caribe. El proyecto abarca tres áreas de actividad en los Estados seleccionados: i) la preparación de planes de acción de los Estados; ii) el establecimiento de un sistema ambiental para la aviación; y iii) la identificación e implantación de medidas para reducir las emisiones de la aviación.

2.4 Esta declaración firmada el 16 de Diciembre de 2016 fue firmada por varios representantes de Alto Nivel del Estado Dominicano, conscientes de la importancia y trascendencia de las cuestiones de medio ambiente y cambio climático, y alentados por las iniciativas globales para el

desarrollo y uso de combustibles sostenibles para la aviación, como una estrategia a largo plazo para el transporte aéreo.

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

- a) establecer Mecanismos para incrementar la colaboración y compartir la información sobre las posibles barreras y soluciones para la implementación de los combustibles alternativos sostenibles para la aviación. (2017-2018);
- b) adaptar el Sistema regulatorio y logístico para la recepción y uso de combustibles alternativos de aviación, incluyendo todas las regulaciones y normas aplicables internacionalmente a los combustibles de aviación que consideran la posibilidad de la mezcla y utilización de combustibles alternativos. (2017-2020);
- c) socializar a todos los actores en la importancia del uso de combustibles más sustentables para el futuro del sector y el país. (2017-2020);
- d) incrementar la investigación específica en la capacidad de materias primas, en particular sobre el uso de caña de azúcar para la producción de biocombustibles de aviación. La caña de azúcar es un cultivo tradicional y abundante en la República Dominicana, que puede utilizarse de forma sustentable para generar combustibles alternativos para aviación sin interferir con la producción actual de azúcar y alcoholes, o con la conservación del medio ambiente debido a que un cambio de uso de tierra no es necesario. (2017-2020);
- e) promover la construcción e integración de una cadena de valor para la producción de combustibles alternativos de aviación, con una certificación de sustentabilidad reconocida. (A partir de 2020);
- f) establecer medidas de incentivo para el uso de combustibles alternativos de aviación que generen demanda nacional y estable que permita la implementación de un centro productivo en el Estado Dominicano. (A partir de 2020).

3. ENFOQUE GLOBAL

3.1 La agenda de combustibles alternativos sostenibles ha tenido una evolución muy importante en un espacio de tiempo muy corto gracias al liderazgo de la OACI y la cooperación entre los estados. En el pasado, los temas principales en agenda de combustibles alternativos estaban enfocados sobre el uso de tierra y seguridad alimentaria, pero en los últimos diez años se han generado combustibles alternativos certificados de quinta generación y hay muchos actualmente en investigación y desarrollo.

3.2 El tema de seguridad alimentaria y uso de tierra dejó de ser un paradigma porque se ha demostrado que los combustibles alternativos pueden ser sostenibles y contribuir enormemente al desarrollo económico, la sostenibilidad ambiental y la seguridad energética de los países. Hace un tiempo los foros de combustibles alternativos en país insulares y países en vías de desarrollo representaban muchos paradigmas, hoy es un tema de oportunidades y competitividad.

3.3 Como un país insular con una extensión territorial pequeña, y a pesar de los importantes avances, el tema de combustibles alternativos sostenibles para la aviación sigue siendo aún un reto debido a que el mercado aun es limitado y no existe un marco o un enfoque más generalizado del uso de combustibles alternativos sostenibles para la aviación a nivel regional y mundial.

3.4 Está claro que alcanzar la meta mundial de crecimiento de carbono neutro a partir de 2020 es muy difícil sin la adopción de un enfoque integral y global sobre combustibles de aviación sostenibles. El desarrollo y uso generalizado de los combustibles alternativos sostenibles a escala mundial requiere el trabajo conjunto de los Estados miembros de la OACI para establecer políticas de alcance mundial para una competencia justa y en igualdad de oportunidades y condiciones. Es por ello que 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 bajo la visión integral de la OACI.

3.5 Un enfoque integral facilitará los acuerdos de compra y el fomento del mercado de los combustibles alternativos para la aviación. Esto contribuirá a acelerar la disponibilidad en los aeropuertos de origen y destino, y por lo tanto, contribuirá a la competitividad de precios sin limitar el desarrollo de la aviación civil internacional.

4. **MEDIDAS PROPUESTAS A LA CAAF/2**

4.1 Se invita a la CAAF/2 a:

- a) apoyar la Visión de la OACI sobre los combustibles alternativos sostenibles para la aviación;
- b) solicitar al Consejo a desarrollar una hoja de ruta en línea con la Visión de la OACI sobre combustibles alternativos sostenibles para la aviación, que incluya consideraciones importantes para la investigación, producción, despliegue, uso y acceso de mercado de este tipo de combustibles;
- c) fortalecer e incrementar los recursos destinados para la asistencia y creación de capacidad en relación al desarrollo y uso de combustibles sostenibles para la aviación;
- d) asegurar que la OACI siga desempeñando una función fundamental en términos de asistencia a los Estados miembros, mediante la diseminación 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;
- e) 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.