

DECLARACIÓN DE SANTO DOMINGO

IMPLEMENTACIÓN DE UNA HOJA DE RUTA PARA EL DESARROLLO Y USO DE COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS SOSTENIBLES PARA LA AVIACIÓN EN LA REPÚBLICA DOMINICANA.



GOBIERNO DE LA
REPÚBLICA DOMINICANA

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA



GOBIERNO DE LA
REPÚBLICA DOMINICANA

AGRICULTURA



GOBIERNO DE LA
REPÚBLICA DOMINICANA

INDUSTRIA, COMERCIO
Y MIPYMES



GOBIERNO DE LA
REPÚBLICA DOMINICANA

ENERGÍA Y MINAS



GOBIERNO DE LA
REPÚBLICA DOMINICANA

MEDIO AMBIENTE



PRESIDENCIA DE LA
REPÚBLICA DOMINICANA

Consejo Nacional
para el Cambio Climático



GOBIERNO DE LA
REPÚBLICA DOMINICANA

ECONOMÍA, PLANIFICACIÓN
Y DESARROLLO



INSTITUTO DOMINICANO
PARA LA CALIDAD



CEA | Consejo Estatal del Azúcar de la
República Dominicana



COMISIÓN
NACIONAL DE
ENERGÍA
GARANTÍA DEL DESARROLLO SOSTENIBLE



Refidomsa

DECLARACIÓN DE SANTO DOMINGO

IMPLEMENTACIÓN DE UNA HOJA DE RUTA PARA EL DESARROLLO Y USO DE COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS SOSTENIBLES PARA LA AVIACIÓN EN LA REPÚBLICA DOMINICANA.

En Santo Domingo, Distrito Nacional, Capital de la República Dominicana, a los 24 días del mes de abril del año 2023, se han reunido los representantes del Estado dominicano que firman la presente declaración al final de la misma, 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 sustentables para la aviación, como una estrategia a largo plazo para el desarrollo del transporte aéreo y la aviación civil.

CONSIDERANDO PRIMERO: Que en fecha 16 de diciembre de 2016, el Estado dominicano, representado por el Instituto Dominicano de Aviación Civil, el Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales, la Junta de Aviación Civil, la Comisión Nacional de Energía, el Departamento Aeroportuario y el Consejo Nacional para el Cambio Climático y Mecanismo de Desarrollo Limpio, suscribieron la denominada Declaración de Punta Cana, para la implementación de una hoja de ruta para el desarrollo y uso de combustibles alternativos sostenibles para la aviación en la República Dominicana.

CONSIDERANDO SEGUNDO: Que mediante la referida Declaración de Punta Cana, los firmantes expusieron su interés y compromiso para avanzar de manera conjunta hacia el desarrollo y uso de combustibles alternativos para la aviación, que permita al sector seguir contribuyendo al desarrollo local de una manera sostenible, a través de una Hoja de Ruta definida desde el 2017.

CONSIDERANDO TERCERO: Que los compromisos asumidos por los firmantes en la Declaración de Punta Cana, de fecha 16 de diciembre de 2016, no pudieron implementarse en el país debido a una serie de factores exógenos, dentro de los que resalta los efectos adversos ocasionados por la Pandemia COVID-19 y las medidas adoptadas por el Estado dominicano para enfrentarla, lo que hace imperativo retomar los compromisos adoptados, considerando la relevancia e incidencia que tiene el uso de combustibles alternativos en la aviación para la sostenibilidad del sector aviación.

CONSIDERANDO CUARTO: Que la aviación es una industria clave a nivel mundial, particularmente relevante en los territorios insulares como la República Dominicana, además de que tanto el sector turístico como el industrial del país dependen enormemente de un transporte aéreo eficiente y sostenible, que apoye el desarrollo y crecimiento económico.

CONSIDERANDO QUINTO: Que el cambio climático es uno de los mayores retos a los que se enfrenta la humanidad en el mundo moderno, y particularmente en el caso de la República Dominicana como país en vías de desarrollo y por su posición geográfica de alta vulnerabilidad a los efectos resultantes de este fenómeno global.

CONSIDERANDO SEXTO: Que República Dominicana es parte del **Acuerdo de París**, de fecha 21 de septiembre del año 2017, resultante de la Vigésimo Primera Reunión de la Conferencia de las Partes, de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático), aprobado mediante la Resolución núm. 122-17, del 9 de mayo de 1992, G.O. No. 10882 del 4 de mayo de 2017, que aprueba el Acuerdo de París.

CONSIDERANDO SÉPTIMO: Que en la 41ª Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) se adoptó un Objetivo Mundial a Largo Plazo (LTAG) para la aviación internacional, de cero emisiones netas de carbono para el año 2050, en apoyo al objetivo de temperatura de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), donde la implementación de combustibles sostenibles para la aviación (SAF's, por sus siglas en inglés), los combustibles bajos en carbono para la aviación (LCAF, por sus siglas en inglés), y otras fuentes de energía, son fundamentales para el logro del LTAG.

CONSIDERANDO OCTAVO: Que en razón de que el objetivo central del Acuerdo de París es reforzar la respuesta mundial a la amenaza del cambio climático, manteniendo el aumento de la temperatura mundial en este siglo muy por debajo de los 2 grados centígrados, por encima de los niveles preindustriales, y proseguir los esfuerzos para limitar aún más el aumento de la temperatura a 1,5 grados centígrados, la OACI recomendó a los Estados la adopción del objetivo a largo plazo para la descarbonización del transporte aéreo, a fin de que la industria contribuya al impulso de la innovación y la aplicación ecológicas para lograr que las aeronaves tengan motores sin emisiones.

CONSIDERANDO NOVENO: Que una estrategia de sostenibilidad, seguridad e innovación energética a través de los combustibles alternativos, puede contribuir a alcanzar la visión de la nación largo plazo, conforme se establece en la Ley núm. 1-12 Estrategia Nacional de Desarrollo 2030 (END), la cual dispone en dos de los cuatro ejes estratégicos: i) una economía articulada, innovadora y ambientalmente sostenible, con una estructura productiva que genera crecimiento alto y sostenido, con trabajo digno, que se inserta de forma competitiva en la economía global; y ii) manejo sostenible del medio ambiente y una adecuada adaptación al cambio climático.

CONSIDERANDO DÉCIMO: Que la Asamblea de la OACI recomienda a los Estados que apliquen un enfoque coordinado en las administraciones nacionales respecto a medidas en materia de políticas e inversión, para acelerar el desarrollo, introducción y uso apropiado de fuentes de energía nuevas y renovables para la aviación, incluido el uso de combustible sostenible para aviación (SAF's, por sus siglas en inglés).

CONSIDERANDO DÉCIMO PRIMERO: Que la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) estableció un marco mundial para los combustibles alternativos de la aviación (GFAAF, por sus siglas en inglés), mediante el cual se ha registrado el progreso, incluidas al menos 9 tecnologías de producción certificadas, 24 políticas adoptadas o en desarrollo, más de 440,000 vuelos comerciales utilizando combustible alternativo y 59 aeropuertos que distribuyen combustible alternativo de forma regular.

CONSIDERANDO DÉCIMO SEGUNDO: Que las emisiones de dióxido de carbono (CO₂) procedentes de las operaciones aéreas nacionales están cubiertas por los compromisos de los Estados en el marco del Acuerdo de París, mientras que las resultantes de las operaciones de los vuelos internacionales se abordan colectivamente en el marco del Convenio de Chicago y de los acuerdos asociados que los Estados alcanzan a través de su consenso diplomático en la OACI.

CONSIDERANDO DÉCIMO TERCERO: Que el estudio de viabilidad del uso de combustibles de aviación sostenibles publicado en el año 2018, patrocinado por el proyecto de asistencia conjunta de la OACI y la Unión Europea, tuvo como objetivo la creación de capacidades para la mitigación de las emisiones de CO₂ de la aviación internacional, en el cual se determinó que la República Dominicana tiene la capacidad de desarrollar combustible para la aviación proveniente de la *Saccharum officinarum* (caña de azúcar).

CONSIDERANDO DÉCIMO CUARTO: Que en el Anexo 16 Vol. IV al Convenio de Chicago de 1944, y bajo el esquema del Plan Mundial de Reducción de Emisiones de CO₂ de la Aviación Internacional (CORSIA), los SAF's son considerados como cancelación de las unidades admisibles, reduciendo las emisiones reclamadas por la utilización de un combustible admisible en el marco de CORSIA.

CONSIDERANDO DÉCIMO QUINTO: Que el Programa ACT-SAF de la OACI se lanzó el 1 de junio de 2022, con el objetivo de brindar oportunidades para que los Estados impulsen el desarrollo y despliegue de SAF's, en línea con la iniciativa Ningún país se queda atrás de la OACI, la visión de la OACI para SAF 2050 y tres pilares principales del desarrollo sostenible reconocidos por las Naciones Unidas.

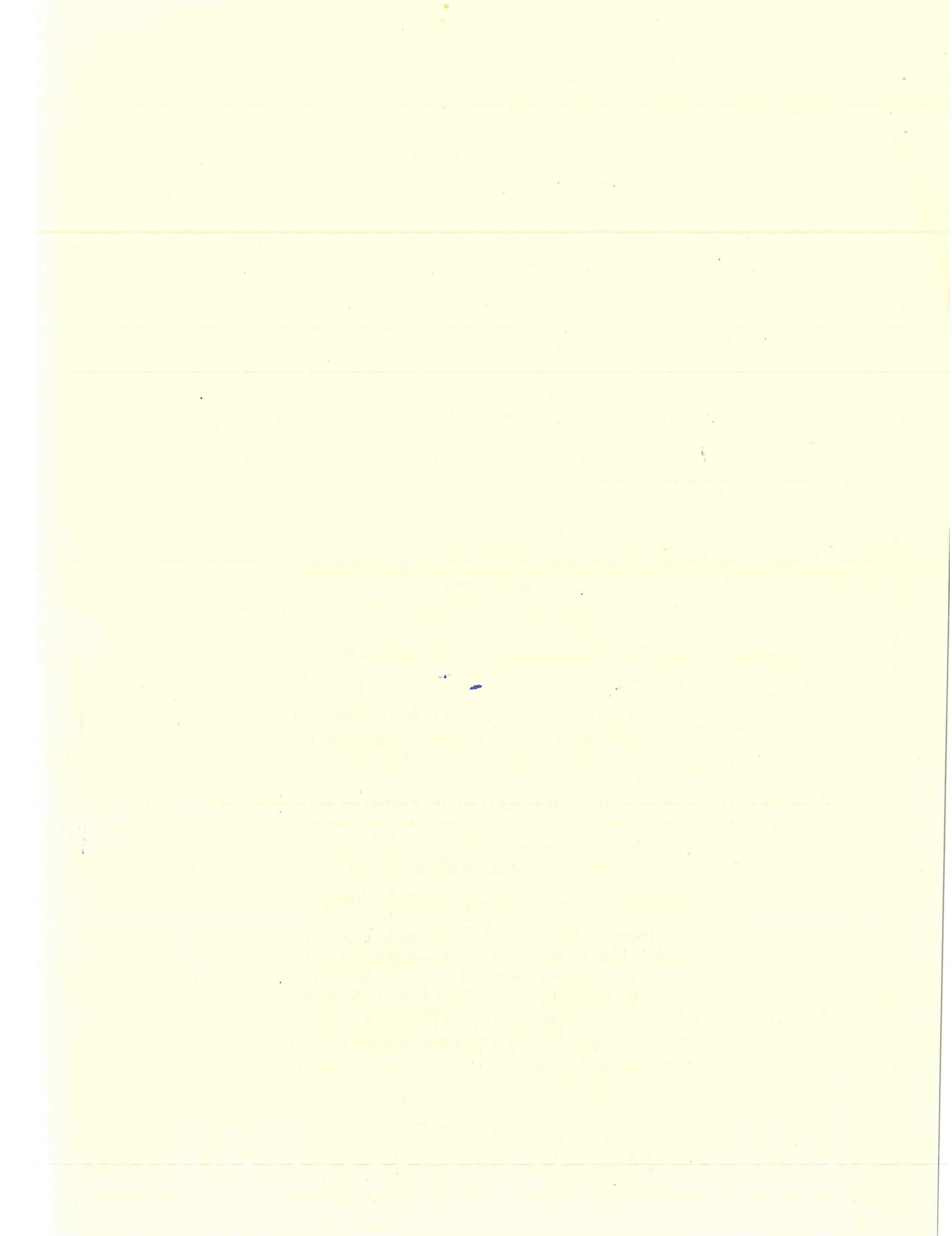
VISTA: La Ley núm. 1-12 de Estrategia Nacional de Desarrollo 2030, del 25 de enero del año 2012.

VISTA: La Declaración de Punta Cana firmada el 6 de diciembre del año 2016, que crea una hoja de ruta para el desarrollo y uso de combustible sostenible para la aviación en la República Dominicana.

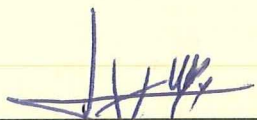
POR TANTO, y en el entendido de que el anterior preámbulo forma parte integral de la presente declaración, los suscribientes,

DECLARAN:

Su interés y compromiso para avanzar de forma conjunta hacia el desarrollo y uso de combustibles alternativos como los SAF's, 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, que le permitan seguir contribuyendo al desarrollo local de una manera sustentable, con iniciativas políticas mucho más sólidas en áreas claves de descarbonización, a través de la Hoja de Ruta que se consigna en el Anexo A de este documento.



En la ciudad de Santo Domingo, Distrito Nacional, Capital de la República Dominicana, a los veinticuatro (24) días del mes de abril del año dos mil veintitrés (2023).



Héctor E. Porcella Dumas
Director General (I).
Instituto Dominicano de Aviación Civil



Antonio Almonte
Ministro
Ministerio de Energía y Minas



Miguel Ceara Hatton
Ministro
Ministerio de Medio Ambiente y
Recursos Naturales



Max Puig
Vicepresidente Ejecutivo
Consejo Nacional para el Cambio
Climático y Mecanismo de Desarrollo
Limpio



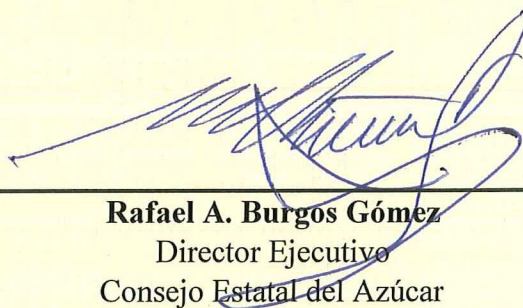
José Ernesto Marte Piantini
Presidente
Junta de Aviación Civil



Víctor N. Pichardo Custodio
Director Ejecutivo
Departamento Aeroportuario



Lorenzo Ramírez
Director
Instituto Dominicano para la Calidad



Rafael A. Burgos Gómez
Director Ejecutivo
Consejo Estatal del Azúcar



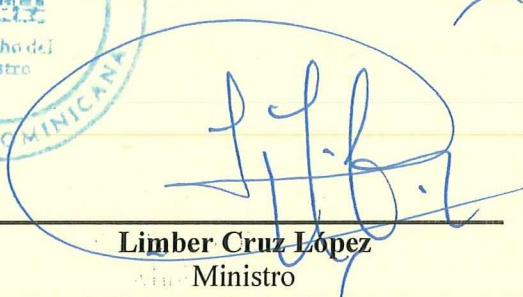
Edward A. Veras Díaz
Director Ejecutivo
Comisión Nacional de Energía

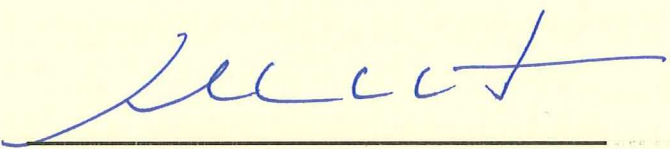


Leonardo Aguilera
Presidente
Refinería Dominicana de Petróleo, S.A.




Joel Adrián Santos Echavarría
Ministro
Ministerio de la Presidencia


Limber Cruz López
Ministro
Ministerio de Agricultura


Pavel E. Isa Contreras
Ministro
Ministerio de Economía, Planificación y
Desarrollo

ANEXO A

HOJA DE RUTA

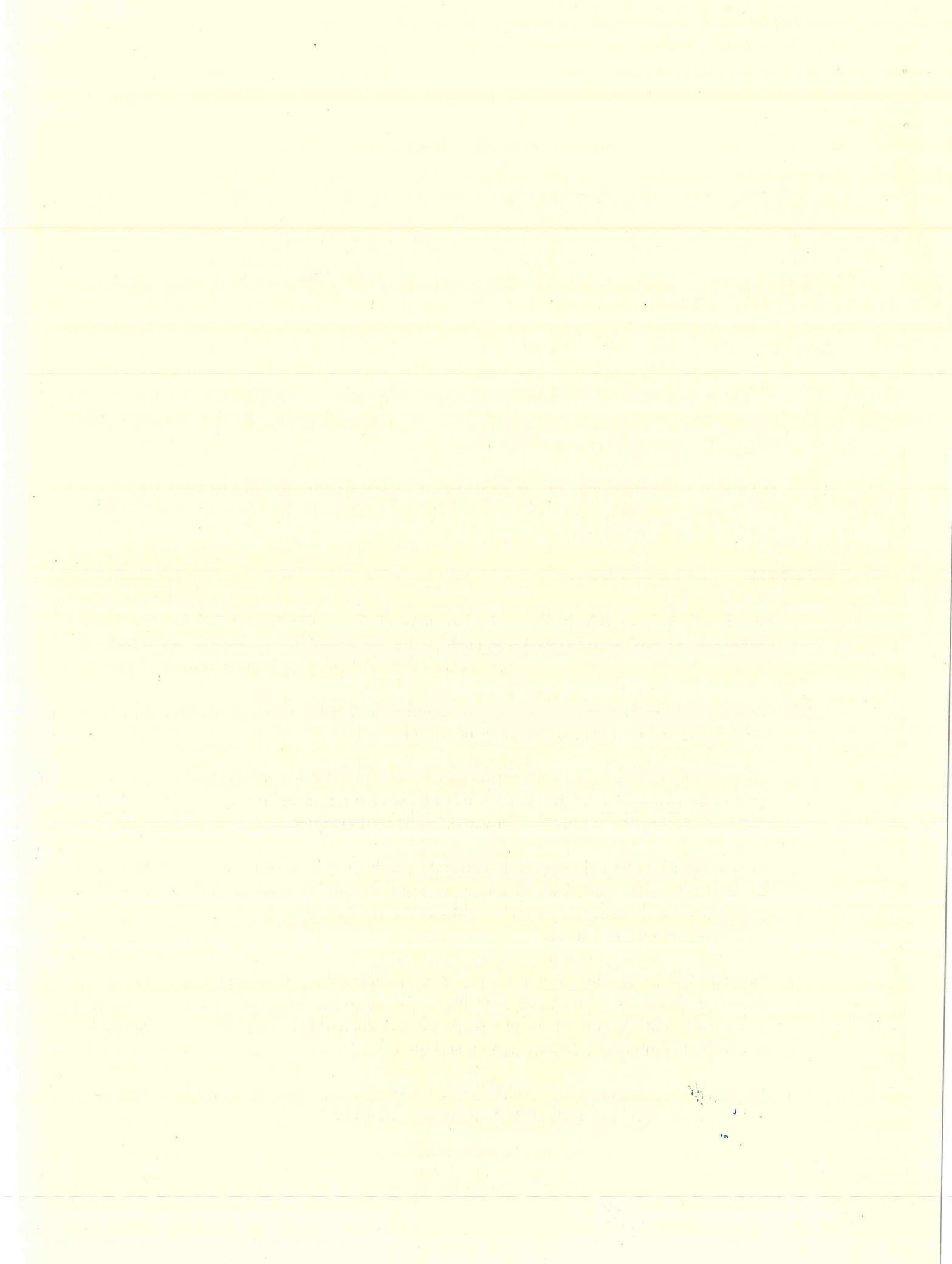
Los firmantes en la Declaración de Santo Domingo del año 2023, y aquellos que deseen adherirse posteriormente, se comprometen a evaluar anualmente el progreso alcanzado en la implementación de la Hoja de Ruta, para tomar las acciones que pudieran ser necesarias a través de la MESA DEL SAF's, a fines de alcanzar la meta mundial de cero emisiones netas de carbono para el año 2050, en apoyo del objetivo referente a la temperatura del Acuerdo de París, según el Cronograma siguiente:

2023:

1. Establecer mecanismos que incrementen la colaboración y compartir información sobre las posibles barreras y soluciones para la implementación de los combustibles alternativos sostenibles para la aviación.
2. Fomentar e incrementar la colaboración e intercambio de información entre las instituciones firmantes en esta Declaración, a través de la Mesa de Combustible Sostenible para Aviación.

2024-2026:

1. Revisión de la Ley núm. 57-07, sobre Incentivo al Desarrollo de Fuentes Renovables de Energía y de sus Regímenes Especiales, a fin de adaptarla al sistema regulatorio y logístico para la recepción y uso asociados a SAF's, LCAF y otras fuentes de energía.
2. Revisión del Reglamento Aeronáutico Dominicano, así como las normas aplicables internacionalmente a los combustibles de aviación.
3. Sensibilización pública, mediante la socialización con todos los actores, de la importancia del uso de los SAF's, LCAF y otras fuentes de energía, al igual que dar a conocer los esfuerzos destinados al fomento del uso de estos combustibles.
4. 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's, LCAF y otras fuentes de energía, como combustible proveniente de los residuos sólidos, hidrógeno verde, entre otros.
5. 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.
6. Desarrollar programas de capacitación para los grupos de interés involucrados en la cadena de valor de los combustibles alternativos sostenibles.



A partir 2027:

1. Proyecto de implementación de la cadena de valor conforme a una norma de sostenibilidad reconocida y ensayo, supeditado a los resultados de los estudios de factibilidad técnica y económica. Se evaluará la posibilidad de producir los combustibles alternativos de aviación a nivel nacional en función de los resultados de dichos estudios.
2. Establecer medidas de incentivos para el uso de combustibles alternativos sostenible de aviación, que generen una demanda nacional e internacional estable que permita la implementación de un centro productivo en el país, y que su vez, sea reconocido como cancelación de las unidades admisibles para el esquema CORSIA.

22


LH


PIC









