



**Discurso de apertura del
Secretario General de la
Organización de Aviación Civil Internacional
señor Juan Carlos Salazar,
ante el CIII Comité Ejecutivo de la CLAC, 2023**

(10 de octubre de 2023)

1. Quiero agradecer a las autoridades de la Republica Bolivariana de Venezuela, nuestros anfitriones, y a las autoridades de la CLAC, por esta oportunidad de dirigirme a ustedes hoy y hacer algunas reflexiones sobre cómo aprovechar el liderazgo y la excelente colaboración entre la CLAC y la OACI para atender algunas de las mayores prioridades de la aviación civil mundial.
2. Y al hacerlo, quiero asegurarles que la OACI está en la búsqueda de formas para contribuir de *manera aún más proactiva* al desarrollo de la aviación.
3. Nuestra primera y más fundamental prioridad **es el cambio climático**.
4. En el seminario que llevamos a cabo el día de ayer escuchamos de primera mano la importancia que tienen hoy en día los combustibles de aviación sostenibles (o SAF) como uno de los cuatro ejes prioritarios de la estrategia para descarbonizar la aviación que han definido los estados miembros a través de la OACI, y comprender mejor las grandes oportunidades que esto representa para los países de la CLAC.
5. Precisamente para reducir de forma tangible las emisiones de CO₂ de los vuelos internacionales en el corto plazo y alcanzar los objetivos que se han fijado los Estados (y la industria) de un transporte aéreo con cero emisiones netas para el año 2050, es necesario aumentar rápidamente la producción y distribución de SAF.
6. Y son los países en desarrollo, especialmente en esta región, quienes cuentan con las materias primas necesarias para producir SAF. Es por este motivo que la OACI viene invitando a los gobiernos de los países de la CLAC a orientar sus políticas para incentivar las inversiones de capital en infraestructura de producción y de distribución de SAF que se necesitan con urgencia.

7. Mas específicamente, quisiera invitar a los países y autoridades que ustedes representan a definir objetivos cuantitativos y aplicar políticas para fomentar el uso de los SAF, y en esto trabajaremos en la tercera Conferencia sobre Aviación y Combustibles Alternativos de la OACI que se celebrará este mes de Noviembre en Dubái, Emiratos Árabes.
8. En este sentido, la OACI cuenta con un Programa de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción en Combustibles de Aviación Sostenibles (ACT-SAF), el cual está abierto para todas las autoridades de nuestros países miembros, por lo que los invito a suscribir el MOU y a sacar el máximo provecho de los numerosos recursos que encontrarán a su disposición en este programa.
9. La participación en el Programa ACT-SAF también puede brindar acceso a la asistencia por parte de gobiernos, sector privado y el ámbito académico en aspectos clave para estructurar políticas y tomar las mejores decisiones. En este sentido, me gustaría destacar el aporte de la oficina regional Sudamérica, que viene trabajando con entidades que ya participan en el Programa ACT-SAF para que apoyen los estudios de factibilidad de SAF en los Estados de la región, aportando medios para el desarrollo de políticas públicas, generando conciencia de las oportunidades de inversión, mediando en la obtención de fondos para construir capacidad de producción de SAF y fomentando la labor académica para la investigación y el desarrollo de estos combustibles.
10. De otro lado, los Estados de la CLAC han coordinado y ejecutado las transiciones más exitosas en el mundo para recuperar la conectividad aérea después de la pandemia del COVID 19, pero como resultado de ese retorno al crecimiento, la capacidad de la infraestructura aeroportuaria y los servicios de navegación aérea en la región es otra vez insuficiente. Y esta es la segunda prioridad que deseo plantearles hoy.
11. Estos desafíos sin duda nos exigen satisfacer las necesidades de capacidad de gestión del tránsito aéreo y aportar más eficiencia, pero también nos ofrecen una enorme oportunidad para innovar y modernizar. Para poder aprovechar al máximo este proceso, se requiere previsión y planificación, por lo cual la OACI se encuentra preparando la Conferencia mundial de navegación aérea que se llevara a cabo en el 2024.

12. En el ámbito Latinoamericano, quiero destacar la importancia del trabajo que se lleva a cabo con el mecanismo del Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP), el Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación para las Américas (RASG-PA) e instituciones como COCESNA, que se constituyen en ejemplos de colaboración entre los Estados de la región y también con la industria.
13. Desde la OACI, queremos estar mas cerca a sus necesidades y prioridades y así poder contribuir al desarrollo de capacidades y apoyo a la implementación de los proyectos de inversión, a través del Bureau CDI (que anteriormente muchos conocían como TCB) y que se encuentra acá representado por el Directos Jorge Vargas. Los invito a que durante estos días de reunión discutan con Jorge y con el Director Fabio Rabbani, sus necesidades y las oportunidades que existen para trabajar conjuntamente con la OACI y así lograr la integración y resiliencia de los sistemas de aviación civil de sus países.
14. La gestión de la información de los sistemas (SWIM) y la creciente modernización y digitalización de la infraestructura, los sistemas y los procesos de la red de navegación aérea aportarán enormes mejoras de eficiencia, tanto a los explotadores como a quienes usan sus servicios.
15. Pero a medida que nuestros sistemas ganan en integración y agilidad, también se vuelven más vulnerables a las ciber-amenazas, y debe quedar claro que mitigar esos riesgos exigirá una coordinación amplia y eficaz entre múltiples autoridades gubernamentales y los numerosos actores que interactúan con nuestra red. Y es por ello que una tercera prioridad clave para la OACI de cara al futuro es **la ciberseguridad**.
16. La OACI reunirá a especialistas de todo el mundo para debatir estas y otras cuestiones durante la próxima Semana de la Seguridad de la Aviación a finales del mes de octubre en Montreal, y en caso de que no estén planeando asistir en persona, les recomiendo seguir estos debates que se transmitirán en directo por ICAO TV.
17. En todas estas prioridades que resaltado hasta ahora subyace la necesidad de seguir fortaleciendo las autoridades de Aviación Civil de los Estados latinoamericanos, en particular con presupuestos más sostenibles y una gobernanza fortalecida.

18. En el marco del compromiso contraído por varias autoridades de la región de fomentar la buena gobernanza para fortalecer las administraciones de Aviación Civil y dar a la aviación un marco reglamentario transparente, participativo y responsable, seguimos colaborando en estos temas con la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OECD) y les mantendremos al tanto de los resultados que se vayan produciendo.
19. Otra preocupación son los incidentes de seguridad operacional que surgen en la medida que recuperamos la senda de crecimiento del tráfico aéreo en la región.
20. Tenemos que seguir reforzando nuestros procesos de seguridad operacional para identificar y resolver los riesgos emergentes, y las auditorías del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) y el Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación para las Américas (RASG-PA) nos están ayudando para que los programas de seguridad de los estados (SSP) sirvan para focalizar los recursos, junto con los beneficios de los programas estatales en este ámbito.
21. Varias de las prioridades que he mencionado dependen en gran medida de las inversiones futuras, que para los gobiernos se relacionan estrechamente con la recaudación por impuestos y tasas.
22. La OACI lleva muchos años trabajando para ayudar a los países a comprender la relación entre el crecimiento de la aviación y el desarrollo socioeconómico, y una parte clave de esa ecuación es que un nivel elevado de impuestos y tasas de transporte aéreo termina siendo perjudicial para el desarrollo del gran potencial que tiene nuestra región.
23. En este sentido quiero traer a colación el caso del aeropuerto de Cartagena, que en 2015 redujo las tasas aeroportuarias de 92 a 38 dólares estadounidenses. El resultado inmediato fue un aumento del 38 % en las llegadas de visitantes internacionales.
24. Un tema trascendental que deseo plantear hoy se refiere al recurso más fundamental de la aviación: **el talento humano.**

25. Estamos asistiendo a una escasez mundial de profesionales de la aviación, y los países miembros de la CLAC no son una excepción. Esta cuestión se ha tratado en diversos foros, como la reunión de Directores Generales de las Americas (SAM y NACC) de este año, en la que las autoridades y la industria expresaron la importancia del personal aeronáutico y se comprometieron a invertir para desarrollar sus competencias y conocimientos, y al mismo tiempo abrir las puertas a la nueva generación de mujeres y hombres profesionales de la aviación (NGAP).
26. Celebro entonces las nuevas alianzas estratégicas que ha establecido la CLAC con múltiples escuelas de entrenamiento en aviación, y la decisión de muchos Estados de ofrecer programas de becas para atraer a la próxima generación de profesionales y de esa forma asegurar el crecimiento sostenible del sector aeronáutico latinoamericano.
27. En el año en que la CLAC celebra su 50º aniversario, Latinoamérica sigue haciendo gala de liderazgo e iniciativa en muchas de estas áreas clave de las prioridades actuales de la aviación, y hoy quiero reiterarles que la OACI, a través de los programas que ofrece el CDI, está a su disposición para ayudarles a crear las capacidades que van a necesitar y mejorar el cumplimiento de los estándares mundiales en beneficio de los usuarios y los actores de la aviación latinoamericana.
28. Finalmente quiero resaltar que a la vez que avanzamos con determinación y sin pausa con el programa de trabajo de la Organización, la seguimos adelante con nuestro objetivo de transformar a la OACI para que esté preparada para el futuro. Esto traerá los siguientes beneficios para los Estados miembros:
 - un equipo más motivado y comprometido con nuestra misión de servicio
 - una Organización más receptiva a sus necesidades y expectativas
 - una intervención más participativa y ágil en los procesos de la OACI
 - una Organización con una gobernanza ejemplar que aplica con eficiencia y eficacia las contribuciones de los Estados en beneficio del sector de la aviación
29. Muchas gracias.