



**Observaciones del Presidente del Consejo
de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI),
Sr. Roberto Kobeh González,
ante la 17ª Asamblea General Anual Mundial
del Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI)**

(Buenos Aires, Argentina, 6 de noviembre de 2007)

Distinguidos participantes en la Asamblea General Anual Mundial del ACI:

Es para mí un gran placer dirigirme a ustedes hoy para decir algunas palabras sobre el liderazgo de la OACI a la hora de enfrentar algunos de los retos que plantea el crecimiento de la industria del transporte aéreo, en particular las repercusiones de la aviación en el ambiente de los aeropuertos.

En el último pronóstico de la OACI se prevé un crecimiento medio anual del 4,6% hasta 2025, cuando el número total de pasajeros debería alcanzar unos 4 500 millones. El nivel de seguridad operacional, protección, sostenibilidad y eficiencia del sistema de transporte aéreo mundial se verá determinado por el grado de eficacia, uniformidad y coherencia con el que gestionemos colectivamente el crecimiento en todos los países y regiones.

Por su parte, la OACI ha intensificado su liderazgo concentrándose activamente en cuatro principios básicos – implantación, actuación, resultados y transparencia. Estos principios han acelerado la transición de la OACI hacia una Organización basada en la actuación y los resultados.

En el ámbito de la seguridad operacional, la Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil celebrada en la OACI, en el mes de marzo de 2006, supuso un nuevo punto de partida. En la Conferencia se reafirmó la importancia crítica de la transparencia y el intercambio de información sobre seguridad operacional como principios fundamentales para un sistema de transporte aéreo operacionalmente seguro. También se reconoció que la seguridad operacional es una responsabilidad compartida y que los avances en la seguridad operacional mundial sólo pueden realizarse mediante el liderazgo de la OACI y un esfuerzo cooperativo y coordinado de todas las partes interesadas, incluidos los aeropuertos.

El elemento principal de esta estrategia lo constituye el Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación, unido a la Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación a escala mundial, preparada por el Grupo de la industria para la estrategia de la seguridad operacional, del cual el ACI es miembro. La integración de la Hoja de ruta transformó el Plan para la seguridad operacional, convirtiéndolo en un método de planificación dinámico para que la OACI, los Estados, las regiones y la industria trabajen juntos en el logro de objetivos específicos de seguridad operacional. No me cabe duda de que, con una mayor transparencia y la aplicación rigurosa de procedimientos de gestión probados, se realizarán grandes progresos en la consecución de objetivos comunes. Les aliento a que se valgan del Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación cuando actualicen sus propias estrategias sobre seguridad operacional.

En el caso de la seguridad de la aviación, el liderazgo de la OACI significa ayudar a los Estados en sus esfuerzos por aplicar medidas antiterroristas eficaces y que salvaguarden la eficiencia del transporte aéreo y la confianza del público en los viajes aéreos. La Organización seguirá trabajando con los Estados y la industria en la adaptación de métodos y tecnologías de seguridad de la aviación para hacer frente a las amenazas nuevas y emergentes, facilitando al mismo tiempo la circulación rápida y fluida de los pasajeros en los aeropuertos.

Liderazgo significa también responder con celeridad a los sucesos, como fue el caso del supuesto complot terrorista perpetrado en el Reino Unido en agosto de 2006, en el que se habrían utilizado líquidos como explosivos. La OACI reaccionó de forma rápida, dinámica y cooperativa, reuniendo a los Estados interesados, los organismos encargados del mantenimiento del orden público y representantes de la industria, tales como el ACI, para elaborar y aplicar una respuesta eficaz.

El hecho de trabajar con los Estados miembros para aumentar la eficiencia de las operaciones de transporte aéreo constituye otra dimensión de la función de liderazgo de la OACI. En noviembre de 2006, el Consejo aprobó una versión revisada del Plan mundial de navegación aérea, que representa un nuevo punto de referencia en la implantación de un sistema de gestión del tránsito aéreo mundial. El objetivo final es la viabilidad del futuro sistema de navegación aérea y su continua contribución al desarrollo económico mundial, preservando al mismo tiempo el medio ambiente.

También hemos dedicado mucha atención a la elaboración de un plan de contingencia para una posible pandemia de gripe aviar, en colaboración con la Organización Mundial de la Salud y socios de la industria. Nuestro objetivo consiste en un programa de gestión de riesgos armonizado a escala mundial en el que participen los aeropuertos de todo el mundo.

El último punto que deseo abordar esta mañana es uno de los más importantes, a saber, el medio ambiente. En la Asamblea de la OACI celebrada el pasado mes de septiembre en Montreal, el ACI dejó clara su postura sobre este asunto. Ésta incluía la solicitud de exigir normas más rigurosas para el ruido y las emisiones. Por lo que respecta a la OACI, el establecimiento de normas que reflejen la última tecnología disponible ha sido siempre el factor que ha motivado nuestro trabajo. Durante más de 40 años, por intermedio del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP), la OACI ha adoptado normas cada vez más rigurosas. Junto con los avances tecnológicos, éstas han ayudado a reducir los niveles de monóxido de carbono en un 50% desde los años sesenta y de los hidrocarburos sin quemar y el humo en un 90%.

En el caso de las emisiones de óxido de nitrógeno, o NOx, en 2004 se respaldó una nueva norma aplicable a los nuevos motores a partir de 2008. Las ulteriores reducciones se verán favorecidas por los objetivos a medio y largo plazo establecidos por la OACI para orientar a los fabricantes respecto a las innovaciones que se produzcan en los próximos 20 años y posteriormente. Este mismo enfoque con visión de futuro se aplicará al ruido y a la quema de combustible.

En cooperación con organismos internacionales tales como la Organización Mundial de la Salud, la OACI está ampliando sus conocimientos sobre los efectos en la salud y el bienestar humanos de las emisiones producidas por la aviación. De hecho, esta semana se está celebrando en la OACI un seminario práctico del CAEP sobre la evaluación de los actuales conocimientos científicos, incertidumbres y lagunas en la cuantificación de las repercusiones de la aviación en el cambio climático, el ruido y la calidad del aire.

La OACI también ha publicado recientemente muchos textos de orientación relacionados con la calidad del aire local. En el sitio web de la OACI figura la primera parte de un manual de orientación a los Estados sobre la aplicación de las mejores prácticas respecto a la calidad del aire local en los aeropuertos y sobre la evaluación y cuantificación de las emisiones originadas en los aeropuertos. La segunda parte, dedicada a los modelos de dispersión y a la medición de la calidad del aire en los aeropuertos, debería estar lista para 2010. En la tercera parte se tratará de la mitigación y las interrelaciones. Asimismo, en el mes de septiembre la OACI publicó una Orientación sobre derechos por emisiones de las aeronaves relacionados con la calidad del aire local y la última Asamblea adoptó un nuevo Apéndice H de la Resolución de la Asamblea sobre la protección del medio ambiente, enteramente dedicado a la cuestión de la calidad del aire local.

Creo sinceramente que estamos haciendo considerables progresos por lo que respecta a las repercusiones de la aviación en las inmediaciones de los aeropuertos. Con la excelente cooperación que el ACI tiene por costumbre brindar, estoy convencido de que podemos conseguir mucho más en el futuro.

Por supuesto, no debemos perder de vista el reto mundial que plantea el cambio climático. A este respecto, la Asamblea convino en crear un Grupo sobre la aviación internacional y el cambio climático, integrado por altos funcionarios gubernamentales. El mandato del Grupo consistirá en recomendar un enérgico Programa de acción OACI y un marco de implantación consistente en estrategias y medidas para que los Estados miembros de la OACI puedan lograr una reducción de las emisiones.

Todos sabemos que la reducción de las repercusiones de la aviación en el medio ambiente constituye un reto altamente complejo, para el que se necesita un enfoque concertado y holístico. Debemos persistir en nuestro propósito de reducir las emisiones en la fuente, fabricando motores que sean aún más eficientes en el consumo de combustible y trabajando en combustibles alternativos para reducir las emisiones de combustible en su conjunto. Debemos centrarnos aún más en las medidas operacionales para reducir las horas de vuelo y aumentar la eficiencia, reduciendo así la quema de combustible y las emisiones conexas.

Necesitamos ampliar continuamente nuestros conocimientos científicos y técnicos sobre los efectos de las emisiones en la atmósfera, de modo que nuestras decisiones se basen en la información disponible más autorizada y creíble posible. En el primer Informe sobre el medio ambiente publicado por la OACI y que puede consultarse en nuestro sitio web, se proporciona una actualización exhaustiva de los aspectos técnicos y políticos del ruido de las aeronaves y las emisiones de sus motores.

En su calidad de foro mundial para las cuestiones de aviación internacional, la OACI está ejerciendo su liderazgo de una forma más activa, reuniendo a todas las partes interesadas. Nuestra función consiste en tender puentes entre opiniones e intereses a veces muy divergentes, en alcanzar y mantener un equilibrio adecuado entre el crecimiento del transporte aéreo y la protección del medio ambiente.

Afortunadamente, existen claros indicios de que estamos tomando medidas más consecuentes. No cabe duda de que las inquietudes medioambientales están incidiendo en la planificación y las estrategias de la mayoría de los interesados en la aviación mundial, y la presión del público está influyendo de manera decisiva en el avance de este debate.

Para concluir, permítanme asegurarles que la OACI es sensible a las prioridades de los aeropuertos por lo que respecta al ruido y a la calidad del aire local. Continuaremos con nuestro proceso, establecido desde hace largo tiempo, de elaborar normas y procedimientos más rigurosos, en consonancia con la evolución de la información y los recursos disponibles, centrándonos al mismo tiempo en el reto planetario que supone el cambio climático.

Esta Asamblea del ACI puede ayudar en este proceso reforzando el consenso emergente y generando nuevas perspectivas, así como soluciones innovadoras y viables. Este es un problema mundial por antonomasia, que no puede resolverse sin la cooperación internacional. Debemos trabajar todos juntos para lograr este objetivo superior, a saber, que la aviación mejore la calidad de vida de todos los habitantes del planeta.

Muchas gracias por su atención y les deseo toda clase de éxitos.