



Discurso de apertura
a cargo del Secretario General de la OACI
señor Juan Carlos Salazar
a la Asamblea General Anual y Foro de Líderes de la Aviación Comercial ALTA 2022

(Buenos Aires, Argentina, 16 de octubre de 2022)

1. Permítanme expresar mi más profundo reconocimiento y gratitud al director ejecutivo de ALTA, señor José Ricardo Botelho, por invitarme amablemente a decir unas palabras ante este Alta Leaders Forum de 2022.
2. Quisiera empezar reflexionando que la aviación y la OACI se encuentran en una encrucijada, para luego analizar algunas de las dificultades y oportunidades que plantea este punto de inflexión en el contexto de las prioridades que fijaron los países en la cuadragésima primera Asamblea de nuestra Organización pocos días atrás.
3. En primer lugar, los Estados miembros de la OACI acaban de adoptar un objetivo ambicioso mundial a largo plazo para la aviación internacional de cero emisiones netas de carbono para 2050.
4. Han reconocido que para alcanzarlo se requiere el efecto combinado de introducir tecnologías de aeronave innovadoras, racionalizar las operaciones de vuelo para reducir el consumo de combustible, y aumentar la producción y uso de combustibles de aviación sostenibles, entre otras medidas para reducir las emisiones de carbono de la aviación.
5. Los compromisos clave de los países se basan en gran medida en consideraciones prácticas sobre el ritmo actual de innovación tecnológica y de procesos que se está dando en todo el mundo.
6. Los constantes avances en disciplinas como la aeronáutica, las ciencias de los materiales, almacenamiento de energía renovable y propulsión, y muchas otras más, no sólo nos permiten soñar sino que nos dan razones para creer que el vuelo propulsado sin emisiones contaminantes puede ser una realidad en las próximas décadas.

7. Esto plantea desafíos a diseñadores y fabricantes de aeronaves, y también pone de relieve que las expectativas en las que se basan las estrategias de gestión de flota de las aerolíneas para las próximas décadas tendrán una enorme incidencia en las posibilidades de alcanzar el objetivo ambicioso de reducción de las emisiones.
8. Una de las consecuencias más importantes de que los Estados hayan adoptado este objetivo es que ayudará a establecer un marco normativo.
9. A la par que planificamos y trabajamos juntos para lograr el objetivo a largo plazo, nuestros objetivos a corto y mediano plazo dependen críticamente de la compensación de emisiones a través del Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional de la OACI (conocido como CORSIA) y del uso creciente de combustibles de aviación sostenibles.
10. La Asamblea de la OACI finalizó la primera revisión periódica del CORSIA, tras lo cual los países definieron una nueva base de referencia para el plan a partir de 2024 del 85 % de las emisiones de carbono registradas en 2019.
11. En igual sentido, destaco la importancia del nuevo programa ACT-SAF de asistencia, creación de capacidades e instrucción en combustibles de aviación sostenibles de la OACI.
12. Sobre esto quisiera subrayar que Sudamérica reúne condiciones especialmente favorables, que le dan una gran oportunidad de convertirse en líder mundial en la producción de combustibles de aviación sostenibles.
13. Por esto, animo enfáticamente a los gobiernos a colaborar con la industria de la aviación y otras partes interesadas en el marco del programa ACT-SAF de la OACI para ayudar a crear las asociaciones y los marcos legislativos necesarios para facilitar el despliegue de los combustibles de aviación sostenibles.
14. La **resiliencia del sistema de transporte** aéreo tras la pandemia de COVID-19 fue otro de los temas salientes tratados en la Asamblea de la OACI de este año.
15. Los resultados de la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19 convocada por la OACI en 2021 fueron un factor de peso en las decisiones que tomaron los Estados en ese sentido,

por ejemplo, sobre la necesidad de que los procesos digitales para evitar el contacto físico con el público viajero incorporen las nuevas disposiciones sanitarias de la OACI.

16. Los países decidieron impulsar la adopción mundial de certificados sanitarios interoperables que incorporen las características de verificación del sello digital visible de la OACI, y también respaldaron el listado sanitario maestro de la OACI que facilita la autenticación eficiente y segura de los certificados de vacunación y diagnóstico tanto para las autoridades como para la industria.
17. Los Estados dispusieron igualmente que la OACI debe formular una nueva estrategia para que el mundo esté mejor preparado para futuras emergencias de salud pública.
18. Nos han encargado que lo hagamos a través de nuestro Arreglo de Colaboración para la Prevención y Gestión de Sucesos de Salud Pública en la Aviación Civil (o CAPSCA), y que además establezcamos un marco integral de gestión de crisis.
19. En el **ámbito de la seguridad AVSEC**, la Asamblea reconoció la importancia del Plan Mundial para la Seguridad de la Aviación (GASeP) y la hoja de ruta de la OACI, al tiempo que reconoció que será necesario actualizarlo para poner el acento en los factores humanos, el desempeño y la profesionalización del personal de la aviación.
20. También dio su respaldo oficial a las recomendaciones del *Simposio sobre asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y sus familiares* que la OACI celebró el año pasado.
21. En los ámbitos de **la seguridad operacional y la navegación aérea**, los Estados respaldaron las últimas ediciones del Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) y del Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) de la OACI.
22. Con este respaldo, la OACI podrá seguir congregando a la comunidad de la aviación en torno a objetivos y vías comunes para lograr un sistema mundial de transporte aéreo ágil, seguro, protegido, sostenible, eficiente e interoperable, y nos alienta particularmente que la Asamblea haya destacado la ciberresiliencia de los sistemas críticos de seguridad operacional como prioridad clave para la próxima edición del GANP.

23. En este sentido, me complace mencionar que los planes regionales de navegación aérea y seguridad operacional de Latinoamérica y el Caribe se están reexaminando, en estrecha colaboración entre nuestras oficinas regionales de México y Lima y nuestros Estados miembros, para reflejar las últimas mejoras de nuestros planes mundiales y para que aporten los elementos necesarios para justificar inversiones en creación de capacidades, infraestructura y tecnología en el sector de la aviación.
24. La Conferencia de Alto Nivel de la OACI sobre la COVID-19 formuló una serie de recomendaciones sobre seguridad operacional que fueron oficialmente adoptadas en la Asamblea, y los Estados también coincidieron en que las organizaciones regionales de seguridad operacional de la aviación y los organismos regionales de investigación de accidentes deberían recibir más apoyo, con financiación y marcos jurídicos más sostenibles.
25. Quisiera destacar sobre este punto los ejemplares resultados y prestigio del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SVRSOP) latinoamericano, que por muchos años ha sido para el resto del mundo un modelo de lo mejor en materia de colaboración para la vigilancia de la seguridad operacional.
26. De igual manera, corresponde puntualizar la importancia crítica de la aplicación armonizada del Reglamento Aeronáutico Latinoamericano (LAR).
27. Por su parte, el mecanismo regional de investigación de accidentes que existe en Sudamérica, el ARCM, nos ha ayudado a comprender la utilidad de contar con un marco de colaboración cuando no se dispone de una estructura nacional permanente de investigación de accidentes o no se justifica su existencia a corto plazo.
28. Con respecto al **desarrollo económico del transporte aéreo**, los Estados miembros de la OACI reconocieron formalmente que la aviación es un potente motor de recuperación social y económica.
29. También subrayaron la necesidad de profundizar la liberalización de los servicios aéreos y destacaron la importancia de las operaciones de carga aérea para que el mundo siga estando abastecido y conectado en tiempos de crisis.

30. Los Estados acordaron facilitar el acceso a la financiación para la modernización de la infraestructura de aviación y de los servicios de navegación aérea en todo el mundo, al tiempo que instaron al Grupo Experto en Reglamentación del Transporte Aéreo de la OACI a seguir avanzando en la creación de un nuevo *Convenio sobre Inversión Extranjera en las Aerolíneas*.
31. Además de las decisiones relativas a los objetivos estratégicos básicos de la OACI, los países reunidos en la Asamblea dieron un firme respaldo a nuestra nueva **política de apoyo a la implementación**.
32. También reconocieron el valor agregado de las actividades de cooperación y asistencia técnica de la OACI y su cartera de productos y servicios, que contribuyen a la recuperación, la resiliencia y el desarrollo sostenible de la aviación internacional.
33. Esto incluye la valiosa ayuda que reciben los Estados miembros a través de las actividades y programas de instrucción mundial en aviación de la OACI, y en este sentido los Estados nos han pedido convocar una conferencia este trienio para evaluar integralmente los perfiles de competencias que se requieren hoy y a futuro en la aviación mundial y las necesidades de formación.
34. La asociación es decisiva para el éxito en este ámbito, y en nuestra última Asamblea, ALTA expresó su firme apoyo y su compromiso con la iniciativa de la OACI para formar una Nueva Generación de Profesionales de la Aviación, ofreciéndose a publicar nuestro catálogo de cursos de instrucción mundial en aviación en su sitio web para que sus entidades afiliadas puedan patrocinar becas específicas para formar a la nueva generación, abriendo así las puertas a futuros puestos de trabajo en la aviación.
35. La Asamblea tomó decisiones que permiten a la OACI avanzar en su labor en el ámbito jurídico y alinear sus prioridades y programas con las necesidades de los Estados en sus esfuerzos por hacer realidad los 17 objetivos específicos de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas. En este sentido, quisiera enfatizar la importancia de que nuestras autoridades de aviación civil, la industria y las partes asociadas tengan las políticas de gobernanza adecuadas y el marco normativo necesario para producir los beneficios sociales y económicos del transporte aéreo y seguir impulsando un crecimiento que asume su responsabilidad con el medioambiente.

36. Al iniciar esta Asamblea General Anual de ALTA, es importante no perder de vista la gravedad y también el entusiasmo por lo que nos depara el futuro en la aviación.
37. Durante casi 80 años, la aviación ha combinado la innovación con la audacia y el espíritu de aventura para hacer posible lo imposible. Para conectar lo que estaba desconectado. Para transformar la adversidad de la distancia en oportunidad y prosperidad.
38. Por eso, cuando la humanidad enfrenta desafíos a una escala verdaderamente planetaria, como sin duda es el caso hoy en día, lo que se espera de la aviación es que se sitúe a la vanguardia de nuestra respuesta mundial colectiva.
39. Después de todo, no hay nada más mundial que el transporte aéreo. Nuestra red es extensa, confiable y de una gran influencia.
40. Las aeronaves y los aeropuertos modernos no son sólo instrumentos que intervienen en un viaje, sino también modelos de progreso tecnológico y económico y símbolos de lo que puede lograr la comunidad internacional.
41. No es de extrañar, pues, que el mundo espere que nuestra comunidad evolucione y se adapte mejor y más rápido que otras industrias.
42. Tampoco nos sorprende la expectativa de que hagamos gala de una larga y sólida tradición de consenso y cooperación para afrontar nuestros mayores retos entre todas y todos.
43. La nueva normalidad que enfrentamos hoy exige más que una red de aviación transformada y sin emisiones contaminantes, y con esto quiero decir que también necesita una OACI más efectiva.
44. Es por esto que me he comprometido a transformar la Secretaría de la OACI para que se convierta en una proveedora de soluciones multilaterales más ágil y receptiva, y trabajaremos estrechamente con los Estados y la industria a lo largo de este proceso para estar a la altura del apasionante futuro que tenemos por delante en el mundo de la aviación.

45. Para terminar, les deseo a todas y todos una asamblea muy interesante y productiva, y anticipo con ansias trabajar estrechamente con ALTA para ayudarle a alcanzar los objetivos de este encuentro.
46. Muchas gracias.