



**Discurso del Secretario General de la OACI  
señor Juan Carlos Salazar  
en el desayuno de trabajo de directoras y directores de aviación civil y directoras y directores  
ejecutivos de las aerolíneas en el marco de la Asamblea General Anual de ALTA 2022**

*(Buenos Aires, Argentina, 17 de octubre de 2022)*

1. Muy buenos días. Es un placer tener la oportunidad de compartir con ustedes algunas impresiones al disponernos a iniciar el día que tenemos por delante.
2. Los últimos análisis de la OACI muestran claras señales de una fuerte recuperación del tráfico aéreo mundial, a medida que los Estados, las líneas aéreas y el público recobran la confianza en el transporte aéreo. Nuestros análisis también indican una serie de mejoras regionales en la facilitación del transporte aéreo con la reducción y eliminación de restricciones y requisitos.
3. Estos indicadores de recuperación son muy alentadores, sobre todo si tenemos en cuenta lo que significa la reapertura de los mercados del transporte aéreo, el comercio y el turismo para las empresas y las sociedades de las Américas y del resto del mundo, junto con otros beneficios para la sostenibilidad y las economías.
4. Aún queda mucho por hacer, sin embargo, y espero con ansias el momento en que podamos anunciar la recuperación total del tráfico aéreo en todas las regiones del mundo.
5. La OACI sigue trabajando a buen ritmo con los Estados y la industria para reconectar el mundo, dada la importancia crítica para las economías y las cadenas de suministro de todo el mundo de reforzar la colaboración entre los gobiernos y la industria. Destacaré aquí algunas de las áreas en las que la OACI está trabajando con la industria y la comunidad de la aviación internacional:
6. En primer lugar, tenemos que asegurarnos de que nuestra comunidad mundial mantenga el impulso actual para volver a los niveles de actividad previos a la pandemia, avanzando a la par de la transformación digital y medioambiental.

7. En segundo lugar, la sostenibilidad influye en muchas áreas que hoy son prioritarias en la aviación civil, y a diferencia de mi mensaje durante la sesión de apertura de hoy que se centrará principalmente en las últimas novedades medioambientales y lo que se desprende de las decisiones de nuestra cuadragésima primera Asamblea en esa área, en esta oportunidad quisiera analizar su impacto en estos otros ámbitos.
8. En tercer lugar, la seguridad operacional constituye la base de todo lo que hacemos en el transporte aéreo.
9. Mantener las condiciones de seguridad operacional durante la pandemia demandó un esfuerzo monumental de millones de mujeres y hombres en todo el mundo, y en ese contexto es un logro notable que la tasa mundial de accidentes haya disminuido cuando nuestra red hacía frente a una formidable gama de factores muy impredecibles.
10. Hemos observado que la tasa de accidentes aumentó de 2 a 2,7 por millón de salidas en 2021 con el incremento registrado en el tráfico aéreo, y me permito sugerir que parte del esfuerzo por "reconstruir para mejor" después de la pandemia se concentre en controlar y revertir esta tendencia.
11. En cuarto lugar, la sostenibilidad de nuestros criterios de seguridad AVSEC ha sido otra de las prioridades de los Estados en los últimos años, en particular que las soluciones y tecnologías que se adopten sean asequibles para que los Estados puedan mantener sus dispositivos de seguridad actualizados.
12. El ritmo de la innovación en esta área es muy semejante al que se observa en todos los ámbitos tecnológicos, y mantenerse al día no debería ser económicamente prohibitivo para ningún gobierno.
13. En la Feria de la Innovación que realizamos este año, inmediatamente antes de nuestra Asamblea, la OACI lanzó un nuevo concurso de innovación para la juventud abierto a estudiantes de todo el mundo, invitando especialmente a participar a las mujeres jóvenes y a las niñas de todas las regiones del mundo.
14. En quinto lugar, otro factor clave para la sostenibilidad del transporte aéreo es dar certezas de recursos económicos suficientes a los órganos reguladores nacionales y de una rentabilidad confiable a las aerolíneas y los aeropuertos.

15. En términos de viabilidad económica para las empresas del sector, los Estados avanzaron hacia la liberalización del transporte aéreo, dando más impulso al proyecto de convenio multilateral sobre inversión extranjera en las aerolíneas y redoblando su reconocimiento y apoyo a las operaciones de carga aérea.
16. En lo que respecta al órgano regulador, la OACI y la OCDE coincidieron recientemente en nombrar la autonomía técnica y financiera como objetivo clave para los gobiernos de Latinoamérica y el Caribe que buscan mejorar la eficacia de la gobernanza del sector de la aviación.
17. El estudio conjunto publicado a principios de este año señala entre las áreas de interés los procesos de selección y la conducta de quienes dirigen estos órganos, y la importancia de la vigilancia y la información para formular y valorar nuevas opciones regulatorias.
18. Una gobernanza sólida refuerza la legitimidad e integridad de las autoridades reguladoras de la aviación civil en todos los Estados y regiones, y les permite tomar decisiones técnicas basadas en pruebas, sin conflictos de intereses, sesgos o influencias impropias.
19. Una última reflexión que quiero compartir hoy sobre la sostenibilidad se refiere a la importante vinculación entre el acceso de un país a las conexiones internacionales por vía aérea y su capacidad para invertir en nuevas formas de desarrollo socioeconómico sostenible.
20. Desde la adopción de *la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible* de las Naciones Unidas, la OACI ha venido explicando que la conectividad aérea internacional es fundamental para que los países concreten 15 de los 17 *objetivos de desarrollo sostenible* de la Agenda.
21. Estas repercusiones positivas se deben en parte a las múltiples contribuciones del transporte aéreo a la distribución mundial ágil de alimentos e insumos sanitarios, así como las oportunidades de educación y desarrollo profesional en ciencias, tecnología e ingeniería que ofrece a la juventud de todas las regiones del mundo.
22. También se están logrando por las numerosas influencias directas e indirectas de la aviación en la modernización de infraestructuras y la capacidad de los gobiernos nacionales y municipales de desarrollar bases impositivas más resilientes, que a su vez posibilitan las inversiones que se necesitan hoy para el desarrollo sostenible a largo plazo.

23. Quisiera destacar sobre este punto que la Asamblea se manifestó inequívocamente a favor de la resolución revisada que plantea un enfoque más holístico para alcanzar la igualdad de género en la aviación.
24. Los países han animado a la OACI, a los Estados miembros, a la industria y a todas las partes interesadas a apuntar más alto y a trabajar más en sus políticas de recursos humanos para alcanzar el equilibrio entre mujeres y hombres en el mercado de trabajo, fijar objetivos y metas medibles para minimizar la brecha de género y destinar más recursos a la consecución de estos objetivos.
25. Como ya he mencionado, en mi discurso ante la plenaria me referiré a las decisiones de nuestra última Asamblea en el ámbito de la protección del medioambiente.
26. Pero de todos modos quisiera insistir hoy aquí en que la reducción sostenida de las emisiones sigue siendo la prioridad más importante y urgente de todas las industrias y países en aras de la sostenibilidad, y que la aviación está asumiendo los compromisos necesarios y ambiciosos para hacer su parte en forma cabal.
27. Muchas gracias.