



ICAO

**Mensaje de apertura  
del Secretario General de la OACI,  
señor Juan Carlos Salazar,  
a la Fundación Euroamérica, 2022**

*(Presentación virtual sin PPT, 29 de noviembre de 2022)*

1. Me siento muy honrado de poder dirigirme a ustedes hoy, y aprovecho para expresar mi profundo agradecimiento a su directora general, Luisa Peña, por la amabilidad de darme esta oportunidad.
2. Reconozco y celebro el objetivo de su organización de fomentar una mayor conectividad en el turismo, el comercio y la cooperación económica entre Europa y América Latina, metas todas cuya consecución depende en gran medida del transporte aéreo.
3. Es un gran placer para mí compartir hoy con ustedes de qué forma es necesario que el transporte aéreo se transforme para poder responder a las necesidades y expectativas de las sociedades y el comercio en el siglo 21. En 1<sup>er</sup> lugar quisiera referirme a la contribución de la OACI a ese objetivo como organismo especializado de las Naciones Unidas para la aviación civil internacional, con los objetivos estratégicos, y el rol como plataforma para los Estados con el desarrollo de SARPs, programas de auditoría, y el apoyo a la implementación.
4. 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.
5. Por eso, cuando la humanidad enfrenta desafíos de magnitud verdaderamente planetaria, como sin duda es el caso hoy en día, lo que se espera es que la aviación esté a la vanguardia de nuestra respuesta mundial colectiva.
6. A lo largo de la pandemia, por ejemplo, el transporte aéreo mantuvo en movimiento el flujo de suministros críticos y de personal para las misiones humanitarias, permitiendo que llegaran donde más se los necesitaba y minimizando así las consecuencias de esta pandemia, que habrían podido ser mucho peores.

7. Los servicios de carga aérea, en particular, siguieron realizando vuelos internacionales que evitaron el desabastecimiento de alimentos e insumos sanitarios, sostuvieron las cadenas mundiales de suministro y favorecieron el comercio electrónico.
8. Aunque la reanudación de la aviación ha sido irregular en algunas partes del mundo, en las Américas estamos asistiendo a una recuperación muy fuerte que incluso supera los niveles de tráfico anteriores a la pandemia.
9. Esto nos ilustra que la COVID-19 no ha suprimido el deseo de la gente y de las empresas de viajar y comerciar con otros países, y que podemos esperar más éxito y prosperidad a medida que seguimos adaptándonos a esta nueva normalidad y reconectando el mundo.
10. Creo que es especialmente relevante para el mandato de la Fundación Euroamérica que más de mil millones de turistas viajen cada año al exterior, y que más de la mitad lleguen a sus destinos en avión.
11. Queda claro que al transporte aéreo debe desempeñar un papel clave para posibilitar que Estados, regiones enteras y empresas globales de todo tipo y tamaño accedan a los beneficios económicos de la movilidad internacional.
12. Estas contribuciones son especialmente críticas para la viabilidad y la sostenibilidad de los países menos desarrollados, los pequeños Estados insulares en desarrollo y los países en desarrollo sin acceso al mar. Pero también, para las cadenas globales de suministro que son cada vez más complejas así como para los flujos turísticos internacionales, lo cual hace que el transporte aéreo sea esencial para todos los países, sea cual fuere su ubicación geográfica o su situación económica.
13. Desde la adopción de la *Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas*, la OACI ha venido destacando cómo la conectividad aérea internacional es un facilitador clave para 15 de los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU.
14. La cuadragésima primera Asamblea de la OACI celebrada a principios de octubre puso el acento en la innovación y la resiliencia del transporte aéreo a medida que salimos de la pandemia, y tomó una serie de decisiones clave dirigidas a dar más sostenibilidad a las operaciones internacionales.
15. Una prioridad clave de la aviación es reducir las emisiones de las operaciones, aun en momentos en que la red mundial recupera los numerosos vuelos y rutas que se perdieron por la pandemia.

16. Si bien los países han hecho importantes avances en la reducción de emisiones a través de la OACI durante muchos años, en esta última Asamblea nuestros Estados miembros apuntaron más alto aún al adoptar un objetivo de cero emisiones netas de la aviación internacional para 2050.
17. También acordaron que para concretar este objetivo se requerirá el efecto combinado de múltiples medidas de reducción de las emisiones de carbono, que comprenden nuevas tecnologías de aeronave, la racionalización de las operaciones de vuelo para reducir el consumo de combustible, la compensación a través del Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (conocido como CORSIA) y el aumento de la producción y comercialización de combustibles de aviación sostenibles (SAF).
18. Estos compromisos y ambiciones se apoyan en gran medida en el ritmo actual de innovación en las tecnologías y los procesos que se está dando en todo el mundo, y como he dicho antes, la OACI también se está adaptando y transformando para facilitar y acelerar su normalización y adopción.
19. Los descubrimientos y avances en aeronáutica, ciencias de los materiales, almacenamiento de energía renovable y propulsión no son un simple motivo de esperanza, sino que generan una expectativa muy realista de que en pocas décadas serán posibles los vuelos sin aumento de emisiones, y en algunos casos los vuelos cero emisiones.
20. Un factor importante será la generación del clima de inversión y generar un marco regulatorio y políticas públicas para fomentar estas innovaciones.
21. Mientras los países y la industria siguen planificando y trabajando juntos hacia la meta de cero emisiones netas en 2050, nuestros objetivos de corto y mediano plazo dependen fundamentalmente de la compensación de emisiones a través del CORSIA de la OACI y de intensificar el despliegue de combustibles de aviación sostenibles.
22. Es en este marco que en nuestra última Asamblea los Estados hicieron la primera revisión periódica del CORSIA, al tiempo que subrayaron el importante papel que debe desempeñar nuestro programa de asistencia, creación de capacidad e instrucción en combustibles de aviación sostenibles (conocido como ACT-SAF) para ayudarlos a desarrollar sus capacidades de producción y distribución de este tipo de combustible. Durante la Asamblea, España fue el primer Estado en firmar el acuerdo con la OACI para participar en el programa y también está proporcionando instrucción en combustibles de aviación sostenibles a otros Estados.

23. Quisiera elogiar a España por su participación en estas asociaciones y por fomentar el intercambio de conocimiento, mejores prácticas y expertise, y también animar otros países en Europa y América Latina a seguir el ejemplo.
24. El interés de los Estados europeos ha sido igual de entusiasta, y la OACI está profundamente agradecida por la intención manifestada recientemente por la Comisión Europea de contribuir con un millón seiscientos mil euros a la ejecución de proyectos de ACT-SAF.
25. Aliento igualmente a todos los Estados de América Latina a participar voluntariamente en el plan de compensación CORSIA para ayudar a extender más aún su alcance mundial y reforzar su aplicación y eficacia medioambiental.
26. Los combustibles de aviación sostenibles son actualmente la mejor herramienta para ayudarnos a alcanzar el objetivo de cero emisiones netas en 2050, y España y América Latina, con sus numerosas condiciones favorables y materias primas viables, puede convertirse en productora líder a nivel mundial.
27. Esta podría ser la razón por la que tantos Estados latinoamericanos han expresado ya su interés en participar en el programa de instrucción "ACT-SAF" mencionado hace un momento, que les proporciona apoyo hecho a medida en las diversas etapas de desarrollo y despliegue, facilita las asociaciones y la cooperación en iniciativas bajo la coordinación de la OACI, y sirve como plataforma clave para impulsar el intercambio de conocimientos y el reconocimiento de las iniciativas de combustibles de aviación sostenibles que se desarrollan en todo el mundo.
28. Animo a los gobiernos a seguir trabajando juntos, y también muy estrechamente con la industria, para establecer políticas y regulaciones eficaces y generar el clima para la inversión que propicie la producción y el despliegue de combustibles sostenibles.
29. En la próxima Conferencia de la OACI sobre la Aviación y los Combustibles Alternativos en 2023 (CAAF/3) se actualizará la Hoja de ruta clara con la Visión de la OACI para 2050 y la proporción cuantificada de combustibles de aviación sostenibles que deben estar en uso para entonces. Por lo tanto, se trata de una cita obligada para especialistas, representantes gubernamentales y empresas con interés en este ámbito.

30. Ya he mencionado que la resiliencia futura del transporte aéreo fue otro punto importante en nuestra Asamblea de este año, que se vio reflejado en las decisiones de los Estados que corroboran la necesidad de que los procesos digitales para evitar el contacto físico con el público viajero incorporen las nuevas disposiciones sanitarias de la OACI.
31. Los países decidieron impulsar la adopción mundial de certificados sanitarios interoperables que incorporan 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.
32. Los Estados miembros dispusieron igualmente que la OACI debe formular una nueva estrategia para que el mundo esté mejor preparado para futuras emergencias de salud pública.
33. En ese sentido, le han encargado que se valga del Arreglo de Colaboración para la Prevención y Gestión de Sucesos de Salud Pública en la Aviación Civil (el programa CAPSCA), y que establezca un marco integral de gestión de crisis y mecanismo de respuesta.
34. Además de las decisiones clave que tomaron los Estados en nuestra Asamblea sobre las prioridades fundamentales del transporte aéreo y los objetivos de protección del medioambiente, se recibieron muchos más apoyos para las estrategias de planificación mundial de la OACI en seguridad operacional, seguridad AVSEC y navegación aérea, para nuestras políticas de desarrollo económico sostenible y liberalización del transporte aéreo, y para nuestros crecientes esfuerzos de apoyo a la implementación y creación de capacidades.
35. La nueva normalidad a la que nos enfrentamos exige esta red de aviación transformada sin aumento de las emisiones netas, pero al mismo tiempo también necesita una OACI más moderna y eficaz.
36. Es por esto que desde que entré en funciones como Secretario General de la OACI, he estado trabajando codo a codo con nuestro equipo de alta dirección para hacer realidad la visión de una OACI más eficiente y efectiva al servicio de sus Estados miembros.
37. He asumido el compromiso de transformar la Secretaría de la OACI en una generadora de soluciones multilaterales más ágil y atenta a las necesidades, y a medida que avance este proceso nos mantendremos en contacto estrecho con los Estados y la industria.

38. Nuestra visión transformadora ya está formalizada en detalle en el Plan de Actividades de la OACI para el trienio 2023-2025, que se he estructurado según los lineamientos de la gestión basada en los resultados.
39. El plan contiene un objetivo de transformación cuyos resultados impulsarán un muy necesario cambio en las áreas de cultura organizacional, infraestructura y procesos de tecnología de la información, seguridad de la información y gestión financiera y operacional.
40. Para ejecutar mejor la resolución sobre innovación que han adoptado los Estados en la Asamblea, la actividad de la OACI también se está reorganizando en torno a una serie de prioridades nuevas recogidas en nuestra nueva Estrategia de Innovación.
41. Estas iniciativas nos llevarán a mejorar la interacción con la industria y las instituciones públicas y privadas de investigación, para que nuestras evaluaciones técnicas de los nuevos ingresantes sean más completas y efectivas.
42. También reexaminaremos y aceleraremos nuestros procesos de normalización a fin de poder integrar más rápidamente las nuevas soluciones para beneficio general.
43. Para concluir, me gustaría destacar la oportunidad que representa la Cumbre de la Unión Europea y la Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños, que se celebrará en Bruselas el año que viene, para reforzar los compromisos en consonancia con las decisiones de los Estados a través de la OACI.
44. La hoja de ruta 2022-2023 para reforzar el ritmo y el desarrollo de esta importante asociación birregional es tan ambiciosa como visionaria, y muchos de los temas específicos que se debatirán en sus próximas reuniones tienen una clara relación con las prioridades y capacidades actuales de la aviación mundial.
45. La OACI espera con gran expectativa los resultados de esta labor y respalda el liderazgo y el compromiso que están demostrando los gobiernos, las industrias y otras partes interesadas de Europa y América Latina frente a algunos de los retos más urgentes de nuestro tiempo.
46. Para concluir, aprovecho la oportunidad para anunciar la Segunda Cumbre sobre Igualdad de Género en la Aviación Mundial que se celebrará en Madrid, España, del 5 al 7 de julio de 2023, y que armoniza a la perfección con la presidencia española de la Unión Europea durante el segundo semestre de 2023. Espero encontrarme con todas y todos ustedes allí.

47. Agradezco una vez más esta oportunidad tan grata de estar con ustedes hoy, y con gusto responderé a las preguntas que puedan tener.
48. Muchas gracias.