



ASAMBLEA — 35º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 15: Protección del medio ambiente

**MEJORAS DEL ENFOQUE EQUILIBRADO PARA LA GESTIÓN
DEL RUIDO DE LAS AERONAVES**

(Nota presentada por Australia)

RESUMEN

El enfoque equilibrado actualmente se centra en formas de reducir el ruido de las aeronaves al que está expuesta la comunidad. Sin embargo, hay muchos factores no auditivos que son determinantes en la reacción ante el ruido de las aeronaves. El enfoque equilibrado podría mejorarse si se incorporaran estrategias para solucionar “el aspecto humano”.

REFERENCIAS

Orientaciones sobre el enfoque equilibrado para la gestión del ruido y las aeronaves (Doc 9829 de la OACI)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La reacción de la gente ante el ruido de las aeronaves es compleja. La reducción del ruido en sí no necesariamente resuelve los problemas de ruido de las aeronaves ni reduce la presión de la comunidad en los aeropuertos. Hay muchos factores no auditivos que son determinantes importantes de la reacción humana al ruido de las aeronaves.

1.2 La experiencia ha demostrado que la gente puede tener una reacción más negativa ante el ruido de las aeronaves si, por ejemplo, consideran que se les ha “mentado” o engañado deliberadamente acerca del nivel de ruido de las aeronaves al que están o probablemente estarán expuestos. Asimismo, es probable que haya oposición al ruido de cualquier intensidad si la comunidad considera que el ruido no es necesario y que podría evitarse con alternativas factibles.

1.3 Por otra parte, es probable que la reacción sea menos negativa si la comunidad participa en los procesos de decisiones que lleven al ruido generado. Dar a la gente responsabilidad por los resultados del ruido y la posibilidad de influir en las decisiones conlleva resultados positivos.

1.4 La presión en los aeropuertos viene cada vez más de comunidades en áreas por fuera de las curvas isosónicas publicadas, aquellas áreas que tradicionalmente se han considerado que no están expuestas a niveles significativos de ruido. Las personas afectadas típicamente viven debajo de trayectorias de vuelo de mucho tráfico y los problemas generalmente están relacionados con el alto número de eventos de ruido de aeronaves más que con la intensidad de los eventos individuales.

1.5 Para abordar de manera eficaz el ruido de las aeronaves es necesario adoptar estrategias que solucionen esos factores.

1.6 La importancia de los factores descritos en los párrafos 1.2 y 1.3 se hizo aparente en Australia cuando se inauguró una nueva pista en el aeropuerto de Sydney en 1994. Hubo una muy fuerte reacción adversa del público cuando se inauguró la pista. Un factor importante de esta reacción fue la muy generalizada opinión de que en el proceso de evaluación del impacto ambiental se había engañado al público con respecto al impacto. Las conclusiones de la investigación parlamentaria resultante llevaron a la reestructuración del espacio aéreo del aeropuerto a través de un proceso en el que participó la comunidad.

2. ENFOQUES CONVENCIONALES

2.1 Los enfoques convencionales para la gestión del ruido de las aeronaves se centran en la reducción de la cantidad de ruido al que está expuesta la comunidad. El enfoque equilibrado incluye los cuatro elementos generales de esas estrategias. Las estrategias que se centran en el tipo de “aspectos humanos” identificados en los párrafos 1.2 y 1.3 no han sido objeto de mucha atención.

2.2 En Australia, los mensajes generados a través de los enfoques convencionales para describir el ruido de las aeronaves han sido la causa principal de que la gente crea que se les ha engañado. Por ejemplo, en los procesos formales de evaluación del impacto ambiental no se han tenido mucho en cuenta las áreas por fuera de las curvas isosónicas convencionales. Esto ha llevado a la gente a pensar equivocadamente que no hay ruido por fuera de las curvas. Las curvas isosónicas no indican la localización de las trayectorias de vuelo y con frecuencia no coinciden bien con ellas.

2.3 Las curvas isosónicas convencionales se basan en el concepto del día promedio del año. Esta es una fuente constante de críticas del público australiano, que con frecuencia lleva a reclamos de que los aeropuertos y las autoridades de aviación están actuando de manera engañosa. La información sobre el día promedio omite tanto las fluctuaciones del ruido como lo que ocurre en horas críticas y no refleja el ruido tal como lo percibe el público.

2.4 En la práctica, las denuncias de engaños con frecuencia se deben a que la gente recibe “ruido sorpresa”. Por ejemplo, la información sobre las curvas isosónicas puede hacer pensar al comprador potencial de una casa que no hay ruido de aeronaves en el área de la nueva casa, y en la práctica, la situación puede ser diferente cuando la persona ocupa su nueva casa. Las situaciones de “ruido sorpresa” en la comunidad se han presentado en Australia cuando se han iniciado nuevos proyectos siguiendo los procesos tradicionales de evaluación del impacto ambiental.

3. NUEVOS CONCEPTOS

3.1 Muchos Estados han aplicado extensamente todos los principios del enfoque equilibrado y por ende este ofrece poco potencial de mayor progreso en esos países. Si se incluyera el “aspecto humano” en el enfoque equilibrado se sumaría una dimensión que todavía no parece haberse considerado en detalle.

3.2 Pueden desarrollarse estrategias para solucionar los problemas mencionados en los párrafos 1.2 y 1.3. La experiencia en Australia ha demostrado que si se establece un sistema para describir el ruido de las aeronaves de una manera que los no expertos puedan entender, habrá una comunicación efectiva entre todas las partes que estén estudiando aspectos específicos del manejo del ruido de las aeronaves. Al establecer este lenguaje común se facilita la participación de la comunidad en los procesos de decisiones y se solucionan muchos de los problemas que surgen de información equívoca.

3.3 En esencia, el sistema adoptado en Australia se basa en facilitar la transparencia desglosando la información sobre el ruido de las aeronaves por componentes. La mayoría de los no expertos se forman una idea del ruido de las aeronaves basada en cuatro elementos fundamentales de información: por dónde vuelan las aeronaves, con qué frecuencia y a qué hora y la intensidad del ruido de los sobrevuelos individuales. Los no expertos generalmente estructuran sus conversaciones sobre el ruido de las aeronaves alrededor de esos cuatro elementos. Esta información puede conseguirse, analizarse y presentarse fácilmente con la tecnología actual. En muchos casos no es necesario y, de hecho es contraproducente, seguir la práctica convencional de comprimir esta información en curvas isosónicas logarítmicas del día promedio del año.

3.4 Dada la extensión de las áreas de presión en los aeropuertos es importante que se amplíe la participación en los procesos de decisiones a las comunidades mucho más allá de las curvas isosónicas convencionales. Para ello es esencial generar información sobre el ruido de las aeronaves que indique los patrones de exposición al ruido en toda la zona.

3.5 Este enfoque es, de hecho, una extensión del principio ampliamente aceptado de “la divulgación del ruido”. Para evitar la impresión de engaño, el comprador potencial tiene que saber si está comprando una casa bajo una trayectoria de vuelo de mucho tráfico, independientemente de si la casa está por fuera o por dentro de las curvas isosónicas convencionales. Asimismo, para que haya transparencia y una verdadera participación de la comunidad en los procesos de análisis del impacto ambiental, la configuración de las trayectorias de vuelo propuestas y la distribución horaria de las operaciones en esas trayectorias deben definirse claramente en toda el área. La transparencia puede ser una herramienta muy efectiva para ayudar a que las personas sensibles al ruido eviten vivir debajo de trayectorias de vuelo de mucho tráfico.

4. IMPACTO FINANCIERO DE LA MEDIDA PROPUESTA

4.1 Australia considera que el trabajo adicional propuesto debería ser parte del programa de trabajo del Comité sobre el medio ambiente y la aviación (CAEP). El costo adicional de coordinar este trabajo debería ser marginal y podría asumirse bajo el Programa 3.6 Protección del medio ambiente.

5. **DECISIÓN DE LA ASAMBLEA**

5.1 Se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota de que muchos Estados podrían obtener ventajas adicionales con la aplicación del enfoque equilibrado, al solucionar los “aspectos humanos” con la participación de la comunidad;
- b) solicitar al Consejo que incorpore técnicas de participación comunitaria en el enfoque equilibrado como parte de su enmienda del material en el Doc 9829 para asegurar que las orientaciones sigan vigentes y respondan a las necesidades de los Estados.

— FIN —