



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 15: Protección del medio ambiente – Disposiciones generales, ruido de las aeronaves y calidad del aire local – Política y normalización

OPINIÓN DE ACI SOBRE LA REINTRODUCCIÓN DE AERONAVES SUPERSÓNICAS Y LA ELABORACIÓN DE SARPS APROPIADOS

(Nota presentada por el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI))

RESUMEN

ACI reconoce el progreso alcanzado por el Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) de la OACI durante su último ciclo (CAEP/11) y ve con agrado el estudio exploratorio relativo a las aeronaves supersónicas. ACI opina que es fundamental informar en la mayor medida a los Estados sobre las posibles consecuencias del ruido y las emisiones de las aeronaves supersónicas de desarrollo reciente, de modo que estos puedan adoptar decisiones bien fundadas sobre la rigurosidad de los SARPS. ACI espera que el estudio exploratorio sirva para abordar mejor todas consecuencias de tales aeronaves.

Además, es esencial que la elaboración de los necesarios SARPS se finalice en forma oportuna para responder a los requisitos de la industria, sin comprometer la necesidad de abordar aspectos pertinentes del diseño y operaciones de las aeronaves supersónicas que podrían tener consecuencias para el medio ambiente, las operaciones aeroportuarias y el público. Será necesario, en todo este proceso, establecer un equilibrio entre dichos aspectos.

Para que resulten aceptables a las comunidades vecinas de los aeropuertos, las aeronaves supersónicas no deben ser más ruidosas que las aeronaves subsónicas comparables durante sus operaciones subsónicas y también deben cumplir los SARPS actuales y futuros sobre ruido y emisiones equivalentes a los subsónicos. Además, los SARPS sobre vuelo supersónico en ruta también deberían abordar el problema del estampido sónico y las consecuencias de las operaciones de aeronaves supersónicas para el público en general. También deberá prestarse consideración a aspectos operacionales de integración del tráfico, incluyendo velocidad en aproximación, separación, pendiente de planeo y ocupación de pistas.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a que:

- a) reconozca la opinión de ACI sobre la elaboración de SARPS para aeronaves supersónicas;
- b) enmiende la Resolución A39-1 de la Asamblea, Apéndice G, para eliminar la referencia específica al estampido sónico;
- c) pida al Consejo que elabore SARPS sobre ruido y emisiones para aeronaves supersónicas que promuevan el desarrollo sostenible de la aviación internacional; y
- d) reconozca que la introducción de aeronaves supersónicas no debería perturbar la afluencia de tránsito de otras aeronaves, ni conducir a una pérdida de capacidad o reducir involuntariamente la eficiencia o el impacto ambiental en otros sectores del sistema.

¹Las versiones en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso fueron proporcionadas por ACI.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico de Protección del medio ambiente.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Ninguna
<i>Referencias:</i>	A40-WP/54-EX/21 A40-WP/57-EX/24 A40-IP/354-EX/148 (Nota de información)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La reintroducción de aeronaves supersónicas podría tener lugar ya en 2023. El Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) de la OACI trabaja actualmente en la elaboración de normas y métodos recomendados (SARPS) sobre ruido y emisiones para aeronaves supersónicas. ACI apoya plenamente la labor del CAEP y reconoce la necesidad de que la OACI elabore oportunamente SARPS internacionales que promuevan el desarrollo armonizado y sostenible de la aviación internacional.

1.2 No obstante, ACI ve con preocupación que los fabricantes no hayan podido presentar pruebas de que las nuevas aeronaves supersónicas podrán satisfacer las normas de la OACI más recientes que se aplican a sus contrapartes subsónicas con la misma masa máxima de despegue (MTOM). Considerando que existen fuertes presiones sobre los aeropuertos para reducir la huella acústica y de emisiones en torno a los mismos, así como disminuir el impacto de la aviación sobre sus comunidades, ACI opina que la reintroducción de aeronaves supersónicas no debe afectar negativamente las actividades y los logros de la industria alcanzados en las décadas pasadas. Este asunto afecta a toda la industria de la aviación.

1.3 Además, teniendo en cuenta las pruebas científicas más recientes aportadas por el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC), que confirmaron la necesidad de limitar el calentamiento mundial a 1,5°C, resulta aún más pertinente asegurar que la reintroducción de flotas supersónicas no revierta décadas de mejoras en materia de eficiencia del consumo de combustible.

2. RUIDO

2.1 En cuanto a la evaluación del impacto acústico de las aeronaves supersónicas sobre las comunidades, en particular en torno a los aeropuertos, ACI manifiesta su preocupación de que las características operacionales de estas pueden no estar comprendidas plenamente en la aplicación de las metodologías actuales de homologación acústica de aeronaves subsónicas. La OACI debe abordar en forma adecuada este reto, puesto que de no hacerlo se pondría en peligro los logros y esfuerzos de la comunidad de aviación en el tratamiento del ruido en los aeropuertos y en torno de los mismos. Para los aeropuertos, habría un impacto negativo en la relación que nuestros miembros han procurado establecer con las comunidades vecinas. Para otras partes del sector de la aviación, ello podría conducir a pedidos de restringir operaciones u otras medidas que limitarían las oportunidades de ajustarse al crecimiento en la demanda de servicios aéreos.

2.2 Por consiguiente, ACI apoya el acuerdo sobre un estudio exploratorio alcanzado en la reunión CAEP/11 de febrero de 2019 y espera que dicho estudio produzca una evaluación del probable impacto del ruido sobre las comunidades. Los resultados del estudio tienen por objeto proporcionar al CAEP una mejor comprensión del impacto acústico en los aeropuertos resultante de la introducción de aeronaves supersónicas, y no prejuzgar la necesidad de llevar a cabo un análisis de opciones sobre

rigurosidad en el futuro. ACI participará plenamente en el estudio aportando el asesoramiento experto práctico de sus miembros mundiales.

3. EMISIONES

3.1 El Informe del IPCC publicado en octubre de 2018 subrayó la necesidad de que la economía mundial por entero avance hacia un nivel de emisiones netas cero para 2050 a efectos de evitar las consecuencias más graves del cambio climático. Considerando estas recomendaciones, y el crecimiento previsto de la aviación en las décadas venideras, ACI opina que las aeronaves supersónicas también deberían cumplir con una norma de la OACI sobre CO₂ equivalente a las aeronaves subsónicas. Este es un asunto en el cual debería verse que toda la industria de la aviación está avanzando hacia el cumplimiento de sus obligaciones internacionales.

3.2 Análogamente, las normas sobre calidad del aire local, que ya han sido abordadas por la OACI para las emisiones de motores subsónicos, también deberían aplicarse a las aeronaves supersónicas cuando operen a velocidades subsónicas en las cercanías de los aeropuertos.

4. ASPECTOS OPERACIONALES

4.1 ACI también manifiesta su preocupación con respecto a la integración operacional de las aeronaves supersónicas en los aeropuertos congestionados. Actualmente no está claro qué velocidad de aproximación, separación de estela turbulenta, ángulo de trayectoria de planeo u ocupación de pistas requerirán las aeronaves supersónicas, y los fabricantes no han podido demostrar que las nuevas aeronaves supersónicas se comportarán en forma similar a las subsónicas con la misma MTOM. ACI opina en general que la introducción de aeronaves supersónicas no debería perturbar la afluencia de tránsito de otras aeronaves, conducir a pérdidas de capacidad o reducir involuntariamente la eficiencia o el impacto ambiental en otras partes del sistema.

5. RESOLUCIÓN A39-1 DE LA OACI

5.1 La Resolución A39-1, Apéndice G, debería ampliarse para aplicarse a la elaboración de SARPS sobre aterrizaje y despegue (LTO). Específicamente, la Cláusula resolutive 2 de la Resolución encarga al Consejo que, teniendo presente la información disponible y utilizando el mecanismo apropiado, examine los Anexos y otros documentos pertinentes, para cerciorarse de que se tengan debidamente en cuenta los problemas que podría crear para el público la operación de aeronaves supersónicas.

5.2 ACI apoya plenamente la propuesta del Consejo de modificar el texto de la Resolución para incluir una mención explícita al estudio exploratorio sobre aeronaves supersónicas aprobado en la reunión CAEP/11. Considerando que dicho estudio abordará las consecuencias de las operaciones de aeronaves supersónicas en los aeropuertos y que no se prevé que se origine un estampido sónico durante los procedimientos LTO en torno de estos, ACI opina que el título de la Resolución debería revisarse en consecuencia, para eliminar la referencia al estampido sónico a fin de reflejar mejor su contenido. No cabe duda de que la OACI debería tener en cuenta los problemas que las operaciones de aeronaves supersónicas podrían crear para el público, que dichos problemas van mucho más allá del aspecto del estampido sónico y que afectan a los aeropuertos y las comunidades circundantes.

6. **ELABORACIÓN DE NORMAS PARA NUEVAS AERONAVES SUPERSÓNICAS QUE PROMUEVAN UNA AVIACIÓN SOSTENIBLE**

6.1 No es fácil establecer un equilibrio adecuado entre la necesidad de elaborar SARPS oportunas y la rigurosidad apropiada de las mismas. No obstante, ACI opina que para establecer dicho equilibrio con respecto a las aeronaves supersónicas, estas deben cumplir los SARPS ambientales existentes equivalentes, para que puedan ser aceptadas.

6.2 ACI reconoce los retos del CAEP para elaborar SARPS cuando todavía no hay aeronaves supersónicas en operación. A efectos de comparación, los SARPS para aeronaves subsónicas se han elaborado con dichas aeronaves ya operando y con su tecnología plenamente desarrollada y comprendida. Estos retos plantean una responsabilidad adicional para la OACI en cuanto a asegurar que los SARPS se elaboran para abordar la envolvente operacional y las consecuencias ambientales.

7. **CONCLUSIÓN**

7.1 Los aeropuertos ya enfrentan muchos retos operacionales y ambientales en cuanto a los actuales ruido y emisiones de las aeronaves subsónicas. ACI opina que resulta crucial que las aeronaves supersónicas no provoquen un impacto negativo sobre el delicado equilibrio y el nivel de aceptación pública del sector de aviación. El cambio climático constituye una preocupación creciente para la economía mundial, y la aviación no es una excepción. El ruido y las emisiones de la aviación son responsabilidad de todo el sector, que deberá enfrentar el reto para reducirlos. Nuevas tecnologías pueden allanar el camino hacia la prosperidad, pero solo si pueden satisfacer la obligación del sector en cuanto al crecimiento sostenible. La OACI debería asegurar que se tratan en forma adecuada todos los aspectos.