

SEMINARIO SOBRE PELIGRO AVIARIO, PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE Y UTILIZACIÓN DEL TERRENO EN LOS AEROPUERTOS PARA LAS REGIONES NAM/CAR/SAM.

Ponencia:

LA GESTIÓN AMBIENTAL INTEGRADA. Un propósito básico en la política de protección ambiental del Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos de Argentina (ORSNA).

Arq. José Cuadrado.

Lic. Nélida da Costa Pereira.

El Sistema Nacional de Aeropuertos, creación del O.R.S.N.A. y organización actual de los aeropuertos. Una referencia informativa de base.

En virtud del artículo 14 del Decreto 375/97, se crea en el ámbito del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos - Secretaria de Transporte – de Argentina, el Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA), teniendo como misión específica controlar que la actividad aeroportuaria en el ámbito del Sistema Nacional de Aeropuertos (SNA) se ajuste a los principios y disposiciones de este decreto (art. 15).

Actualmente el SNA está formado por 57 Aeropuertos y Aeródromos, de los cuales 33 han sido concesionados totalmente y 2 concesionados parcialmente (Ver mapa 1). Los que no han sido concesionados, siguen con la misma administración que tenían antes de ingresar al sistema, solo que bajo el control del ORSNA.

En los Aeropuertos que han sido concesionados, la Fuerza Aérea Argentina, a través del Comando de Regiones Aéreas, tiene bajo su responsabilidad las funciones de control sobre cuestiones de seguridad, prestación de los servicios de tránsito aéreo y/o control de tráfico aéreo y/o protección al vuelo, regulación aeronáutica y prestación de los servicios de comunicaciones, meteorología, rescate y salvamento y en general los aspectos técnicos del SNA, designando al Jefe de Aeropuerto de cada uno.

El Estado Nacional conserva a través de sus organismos respectivos, los servicios de aduana, sanitario y de migraciones, que forman parte del Poder de Policía. Otro aspecto similar ocurre con la seguridad en el ámbito aeroportuario que es prestada por la Policía Aeronáutica.

Por su parte dentro de este grupo de aeropuertos, el concesionario, tiene a su cargo la administración, explotación y funcionamiento, con carácter de exclusividad y bajo su responsabilidad. Designa al Administrador de Aeropuerto para ejercer las funciones de su competencia dentro del mismo, debiendo actuar en colaboración, consulta y coordinación, en los casos que fuere necesario, con el Jefe de Aeropuerto que designe la Fuerza Aérea.

Cabe consignar que el Administrador de Aeropuerto es la persona designada por el concesionario para asumir su representación en el aeropuerto en todos los aspectos relacionados con la concesión, en tanto que el Jefe de Aeropuerto es la autoridad designada por la Fuerza Aérea Argentina para el ejercicio de las funciones que le competen en el ámbito del aeropuerto.

La gestión ambiental integrada en el marco de la política ambiental: la referencia conceptual.

La gestión ambiental hace referencia a la acción que en el marco de una política ambiental genera programas o sistemas de intervención sobre el ambiente involucrado. El criterio de integración da cuenta de una dinámica de relaciones entre componentes que se vinculan en este caso con agentes del Estado y con los del ámbito empresarial concesionario de aeropuertos.

La política ambiental del ORSNA, como política pública, se ha estructurado desde el planteo del rol que juegan las instituciones frente a los procesos de control ambiental y de la efectividad de las innovaciones institucionales para responder a este control. A partir del planteo se esboza un sistema de intervención que incorpora

la cuestión ambiental desde la óptica de la regulación y considera premisas de la gestión ambiental de la empresa.

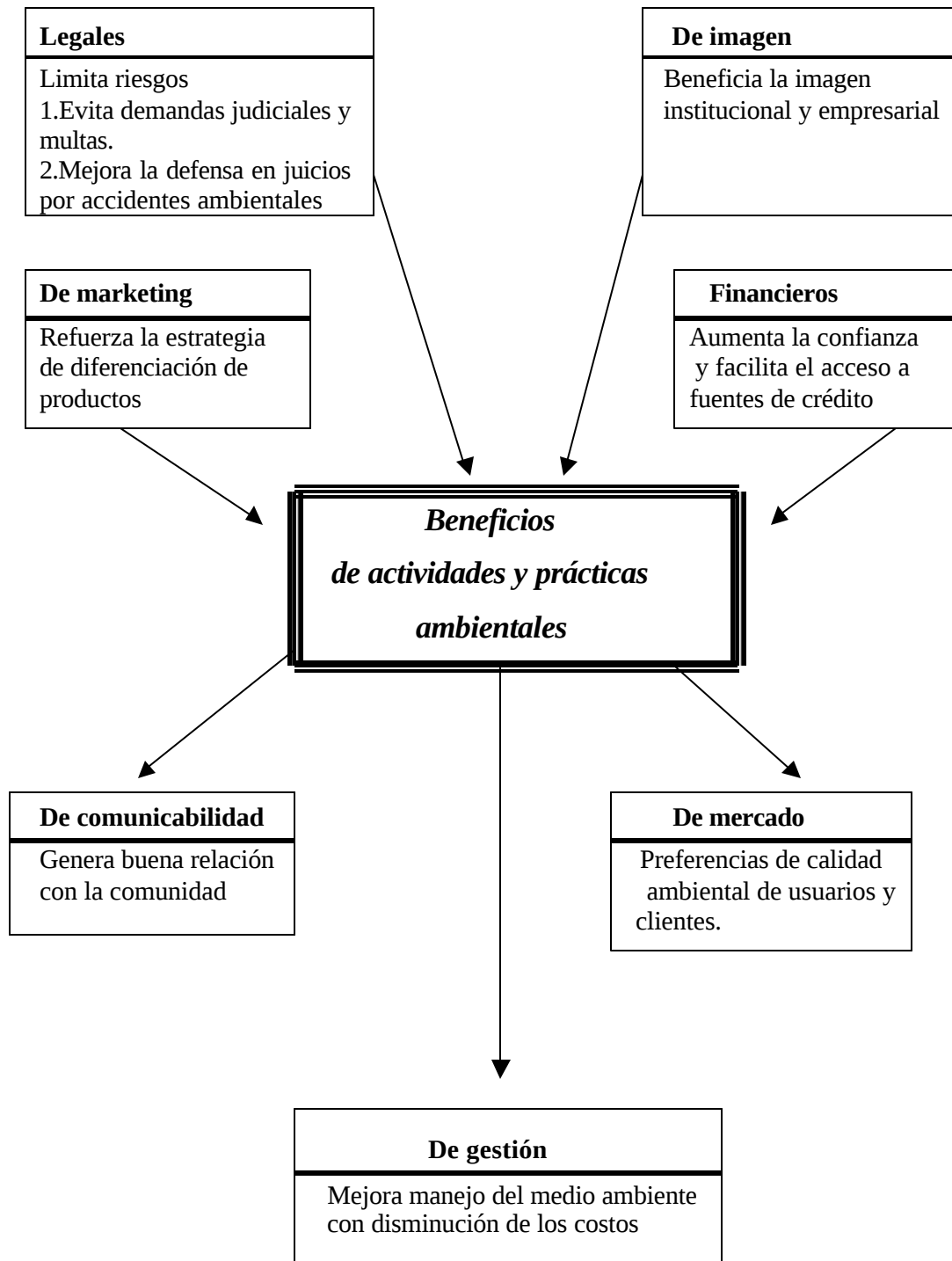
En este sentido la acción tiene, en el campo de la política ambiental del organismo regulador, tres dimensiones: La preventiva - destinada a evitar el daño ambiental *ex ante* -, la punitiva - destinada a sancionar comportamientos impropios *ex post* - y la restauradora destinada a remediar en lo posible los daños causados. No obstante lo señalado, el propósito básico tiene una vocación esencialmente preventiva dado que la reparación del daño, en ocasiones irreversibles, no siempre es posible¹.

La prevención acompaña la gestión empresarial desde el convencimiento del beneficio otorgado por las correctas prácticas ambientales. Este accionar conlleva la disminución de demandas legales y mejora la defensa en juicios por accidentes ambientales, beneficia la imagen institucional y empresarial, refuerza la estrategia de diferenciación de productos aumentando los niveles de competitividad, facilita el acceso a fuentes de crédito, genera buena relación con la comunidad, disminuye el uso de recursos naturales etcétera (Ver esquema 1).

La innovación institucional se intenta establecer a partir de considerar la cuestión ambiental, al interior de la institución ORSNA, como sujeta a definiciones no ya desde una concepción interprofesional y de incorporación de la cuestión ambiental al organigrama administrativo y a las acciones de regulación, sino intraprofesional ambientalizando las acciones. La cuestión ambiental no se “agrega” al control, forma parte inescindible del mismo.

La política ambiental del organismo regulador de aeropuertos de Argentina trata de contemplar la dialéctica contemporánea en torno al concepto de ambiente y la protección derivada

¹Ideas extraídas de Ludevid M, (2000) La gestión ambiental de la empresa Ariel Economía, Barcelona,



ESQUEMA 1

Toda la preocupación actual por la problemática ambiental responde a la necesidad de encontrar bases para un conocimiento que se oriente a la acción. Ello es así pues la problemática ambiental ha conducido, sobre todo desde la década del '70, a la continua y todavía no acabada discusión acerca de su significado, propuestas y estrategias de solución, tanto en el nivel local y nacional como en el plano global. Ella no sólo ha introducido el caos en la realidad sino también lo ha provocado en todas las disciplinas, teorías, perspectivas, visiones, que tratan de dar cuenta de ella.

Es evidente que desde el Informe Brundtland (WCED 1987) y desde la Conferencia sobre Medio Ambiente y Desarrollo realizada en Rio de Janeiro en 1992, la sustentabilidad se ha convertido en la palabra-clave y el **desarrollo sustentable** ha sido proclamado ampliamente como el objetivo de políticas públicas pluriescales.

El desarrollo sustentable es definido desde aquí como aquel que:

- * persigue la finalidad de satisfacer las necesidades y mejorar la calidad de vida de las generaciones presentes y futuras,
- * promueve la justicia social para eliminar la pobreza mediante el desarrollo económico sostenido en el contexto del desarrollo sostenible,
- * maximiza a largo plazo el potencial productivo de los ecosistemas a través de tecnologías adecuadas a estos fines
- * incentiva la activa participación de la población en las decisiones fundamentales de desarrollo.

Se abordan así los problemas acuciantes de hoy y también se trata de preparar al mundo para los desafíos del próximo siglo, reflejando un consenso mundial y un compromiso político y cooperación para un desarrollo socialmente equitativo y ecológicamente racional

Sin embargo, pesar de lo atractiva que suele resultar la lista de requerimientos sobre lo que se tiene que hacer en función de un desarrollo sustentable, el problema es definir, entre otras básicas cuestiones cómo poner en marcha un proceso de desarrollo sustentable; cómo se contrapone con el o los estilos de desarrollo hoy

dominantes; cuáles son las fuerzas que movilizan los distintos estilos de desarrollo; cómo se pasa de uno a otro; cómo se distingue a nivel macro y micro entre un proyecto más sustentable de otro menos sustentable.

Las dificultades planteadas se originan en la polisemia de los conceptos intervinientes:

1- polisemia del término “sustentable” que evoca una diversidad de objetivos o posibles sub-objetivos, que son entre sí más o menos reconciliables. Según CHATTOPADHYAY², existen al menos 3 definiciones del concepto sustentabilidad. En ellas se ponen énfasis diferentes en las siguientes problemáticas:

- la supervivencia de los seres humanos y la satisfacción de necesidades básicas;
- la sobrevivencia de otras formas de vidas;
- la conservación del ambiente biofísico;
- la preservación de la calidad ambiental;
- la justicia social y participación;
- la estabilización demográfica mundial;
- la promoción de valores y ética.

2- en la polisemia del concepto “ambiente”.

El ambiente puede ser analizado desde diferentes concepciones. Puede ser entendido como una variable más, una dimensión, una visión, hasta como un enigmático nuevo paradigma civilizatorio, que hace replantear, filosófica, ideológica y políticamente, el antiguo problema de la naturaleza de los hombres.³

El ambiente puede ser considerado como un sistema autoorganizado, aunque el término “sistema” también es utilizado desde posiciones diferentes. Desde el momento en que un sistema no está definido sino que es definible, su

² CHATTOPADHYAY, S (1993) citado por JONES (1995) “Sustainable Management Policies in Marginal Areas” en: International Geographical Union (1995) Development Issues in Marginal Regions II. Policies and Strategies. Study Group on Development Issues in Marginal Regions. Universidad Nacional de Cuyo, Mendoza.

³ SEJENOVICH, H. (1994) El ambiente, la ciencia y los científicos. En: UNIVERSIDAD ABIERTA, Revista de Información y Debate, UNLu, n° 2, Luján. (Pp. 6-7)

fundamentación, aunque con implicaciones metodológicas, es estrictamente epistemológica.⁴

Para algunos autores es necesario desarrollar un enfoque multidimensional, donde el ambiente sea comprendido como un sistema complejo, donde la relación sociedad/naturaleza conforma un todo integrado y articulado donde subsiste la unidad y la diversidad, competencia y cooperación, hegemonía y fragmentación, en una situación de imbricadas estructuras⁵.

Cuando toman de la teoría del caos la metáfora matemática del espacio de fase multidimensional, FUNTOWICZ y RAVETZ, incluyen en las dimensiones del ambiente las de los atributos mecánicos (espacio, tiempo, propiedades mensurables); los atributos complejo-ordinarios de estructura y función; y los de los dominios técnico, económico, social, personal y moral. Alta dimensión que concierne al conocimiento y la conciencia, y por supuesto, no implica el mismo tipo de relaciones métricas que en las dimensiones inferiores.

La noción de ambiente implica así tomar conciencia sobre la responsabilidad social respecto del medio creado y recreado por el hombre, donde las relaciones entre las diferentes perspectivas o proyecciones pueden variar enormemente. Los distintos actores involucrados pueden apreciar las complementariedades entre ellas, o pueden producir debates o aún conflictos sobre los resultados que se reflejan en las variadas perspectivas.

Según estos autores⁶, los problemas ambientales globales actuales son muy diferentes a las cuestiones resueltas exitosamente por la ciencia tradicional: son

⁴ GARCÍA, R. (1986) "Estudio de los sistemas complejos" en: LEFF, E. (Coord) Los problemas del conocimiento y la perspectiva ambiental del desarrollo. Siglo XXI Editores, México.

⁵ FUNTOWICZ AND RAVETZ (1994) "Emergent Complex Systems ", FUTURES 1994 26(6) 568-582

⁶ FUNTOWICZ, S. Y RAVETZ, J. (1993) "Riesgo global, incertidumbre e ignorancia" En: Epistemología política, ciencia con la Gente. Colección Los fundamentos de las Ciencias del Hombre. CEAL, BsAs. (Pp.11 a 42)

complejos en estructura (sistémicos, inciertos y acumulativos), globales en alcance, de larga duración en impacto y requieren de urgentes decisiones. Por lo tanto, todo proyecto de eliminación de la incertidumbre debería ser abandonado.

En este sentido es que van apareciendo experiencias de desarrollo de Redes Sociales Informales de carácter transdisciplinario y transgeneracional autoconvocadas para una nueva percepción y entrelazamiento de miradas sobre la mutación global, la complejidad y la planetarización del mundo en curso.⁷

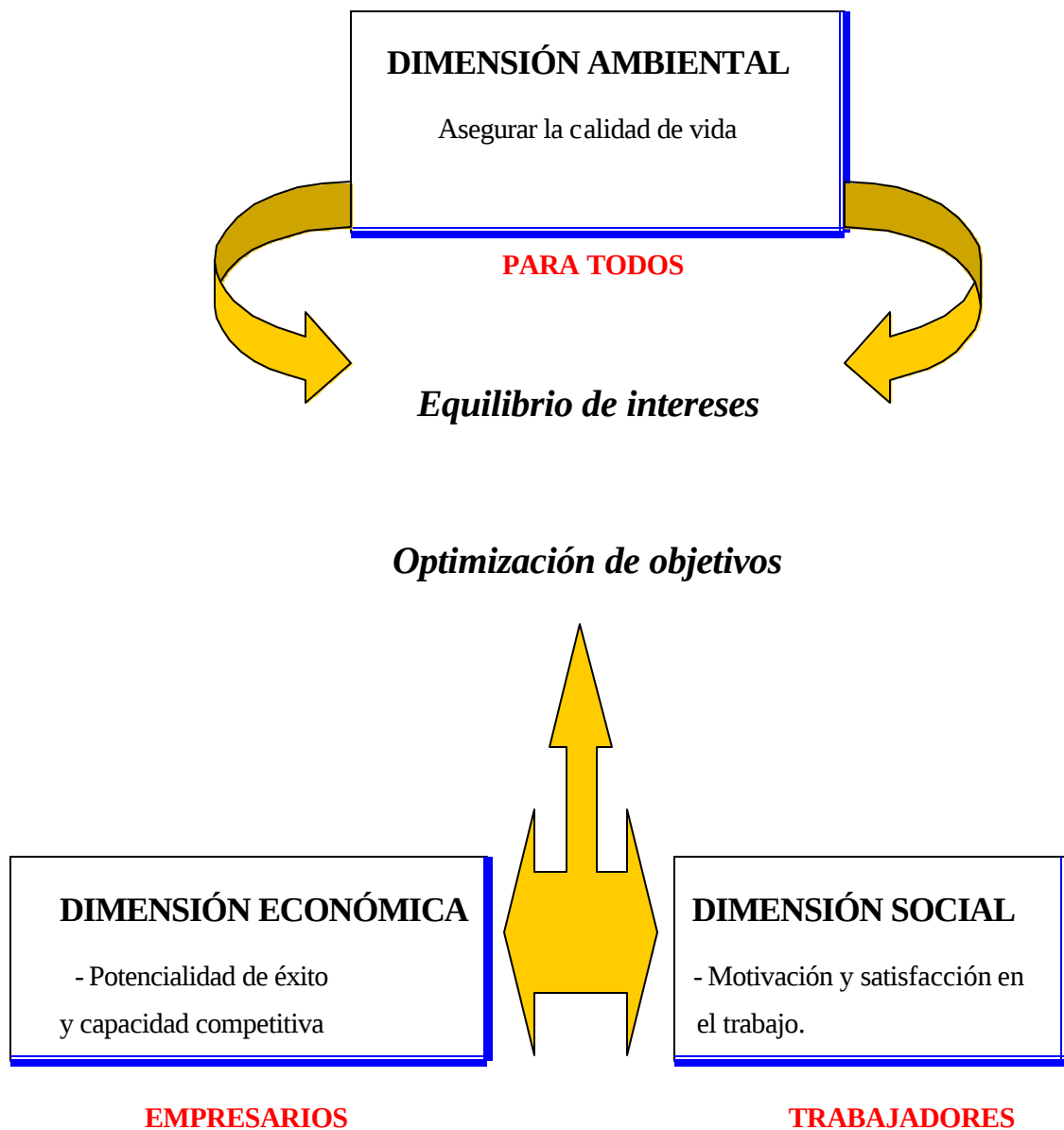
Por otra parte, para "operacionalizar" la sustentabilidad como objetivo de la política ambiental ha crecido una industria para encontrar medidas e indicadores de sustentabilidad,⁸ considerados sobre la base de sus tres aspectos: económico, social y ecológico.

Desde esta tríada de dimensiones es visible que se avanza hacia un nuevo sistema económico y empresarial y se habla de una economía ecosocial de mercado⁹. Las relaciones entre empresas y sociedades contemplan en este marco una dimensión estrictamente económica, que se expresa en términos de rentabilidad, de productividad y de capacidad competitiva. Una dimensión social que se atribuye con indicadores de motivación y satisfacción en el trabajo, y una dimensión ambiental atribuida por el ahorro de materia prima, la reducción de emisiones contaminantes, la minimización de residuos etc. La primera dimensión contiene a los empresarios, la segunda a los trabajadores y la tercera los reúne en un equilibrio de intereses para la optimización de los objetivos (ver Esquema 2).

Siguiendo la visión de la complejidad emergente, se sostiene que estas tres dimensiones son radicalmente inseparables, pues existen dimensiones sociales y

⁷ MOTTA, R. (1995) *Transdisciplinariedad en Acto*. En: COMPLEJIDAD, Publicación del "Programa de Animación Permanente de Redes de Pensamiento Complejo en América Latina y el Caribe", año 1 n° 0, junio-agosto. (Pp. 13 -14)

⁸ CASTELLS-CABRE, FROGER, MUNDA, O'CONNOR (1995) Post-normal science and policy for sustainability.



políticas irreductibles. En este sentido, hay autores que plantean la imposibilidad de valorar crematísticamente el ambiente. Pues los grupos sociales diferenciados por espacio, tiempo, herencia cultural, identidad colectiva, experiencias de vida y "preferencias" tienen prioridades divergentes. Las personas y los grupos tienen compromisos acerca de su ambiente que son literariamente "invaluables" y en estos casos la cuantificación puede engañar profundamente. Así, cualquiera sea la unidad de medida, en la construcción de indicadores surgen problemas de agregación y de conmensurabilidad ya que ningún número puede capturar la diversidad de perspectivas y valuaciones que están presentes en cualquier asunto concerniente al ambiente.¹⁰

La existencia de valores plurales e inconmensurables hace nacer conflictos prácticos, que no son fácilmente resueltos con cualquier regla de prioridad. Mencionan CASTELLS-CABRE, FROGER, MUNDA Y O'CONNOR las dificultades que surgen para decidir acciones y proponer normas de sustentabilidad, pues el conocimiento y la práctica científica, incluyendo la investigación y la diseminación de los resultados, están entrelazadas por procesos de elecciones políticas. Los indicadores como mediadores entre la realidad y la política, frecuentemente forman parte de los debates sobre políticas. Así, los indicadores que asisten una agenda política pueden frustrar otra.

Se mantienen, de esta manera, fuertes expectativas relacionadas con la forma de definir políticas ambientales y (re)definir instituciones sociales que sean a la vez multidimensionales y pluriescalares¹¹; que no sólo satisfagan los objetivos sociales, sino que al mismo tiempo permitan un entendimiento dinámico y flexible capaz de adaptarse a las sorpresas generadas por el comportamiento incierto de los sistemas complejos.

Se intenta entonces en el ORSNA, y sobre la base de estos condicionamientos, elaborar estrategias habilitantes para llevar adelante una gestión integrada del ambiente que oriente para reducir al mínimo el riesgo ambiental en la

¹⁰ MARTINEZ ALIER, J. "La valoración económica y la valoración ecológica como criterios de la política ambiental". En: Archipiélago. Cuadernos de crítica de la cultura. N°8 "Ecología o barbarie". España-

¹¹ Basado no en un análisis con múltiples escalas (multi-scale analysis) sino en un análisis que atraviese las diferentes escalas temporo-espaciales (cross-scale analysis).
En: PRITCHARD, L. Y otros (1998) The problem of fit between Ecosystems and Institutions.

actividad empresarial-concesionaria y maximice la calidad ambiental de los territorios aeroportuarios para beneficio de los usuarios y de los habitantes del entorno.

Componentes de la gestión integrada en el ORSNA: la prevención y la reparación ambiental como vectores de base.

Los componentes de la gestión integrada tienen como vectores de base misiones concretas que se vinculan con la remediación de pasivos ambientales - dimensión reparadora -, con la generación de normas que resguardaran la calidad ambiental- dimensión punitoria- y con controles de gestión de la actividad aeroportuaria –dimensión preventiva-.

La reparación ambiental

El accionar para restaurar daños causados en el sistema ambiental se vincula con tareas que fueron rizomáticamente desencadenado otras tales como:

- Análisis de los estudios de líneas de base ambiental y determinación de pasivos ambientales.
- Firma del Convenio de Cooperación Interinstitucional con la Secretaría de Desarrollo Sustentable y Política Ambiental (SDSyPA), para que como autoridad nacional competente en materia ambiental supervisara la determinación de pasivos.

El objetivo del convenio tiene como base establecer un marco de mutua cooperación para la conservación, mejoramiento y recuperación de la calidad ambiental y el uso sustentable de los recursos naturales en el Sistema Nacional de Aeropuertos, a efectos de facilitar el ejercicio de las competencias específicas de ambos organismos en la materia.

En el marco del convenio la SDSyPA, además de supervisar la determinación de pasivos señalados, adoptó una conceptualización de pasivos ambientales que permite reputar acciones de la actividad aeroportuaria –pasadas, presentes y futuras- sujetas a

remediación para la recuperación de la calidad ambiental de los aeropuertos y de su entorno.

- Elaboración de un Plan Global de Remediación que establece las prioridades para eliminar pasivos ambientales durante el año 2001 vinculados con: contaminación a partir de estaciones transformadoras, basurales, efluentes líquidos, suelos contaminados por hidrocarburos y otras sustancias peligrosas.
- Sanción de la Resolución ORSNA 306/00 que regula todo el proceso de remediación de pasivos en los aeropuertos concesionados

El resguardo normativo: normas para el control ambiental de la actividad aeroportuaria

Contenidas en el Decreto 163/98 del Contrato de Concesión de Aeropuertos

Por Decreto N° 163/98 se aprueba el Contrato de Concesión del Grupo A del Sistema Nacional de Aeropuertos. Por artículo 13 inciso IX, del citado Contrato, el Concesionario AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 SOCIEDAD ANONIMA tiene la obligación de adecuar su accionar al objetivo de preservar y/o mejorar los ecosistemas involucrados con el desarrollo de su actividad, cumpliendo con las normas destinadas a la protección del medio ambiente, y evaluar técnicamente y a su costo el impacto ambiental que puedan producir las obras de construcción previstas a los efectos del cumplimiento del respectivo contrato, mediante los estudios y ensayos correspondientes.

La citada disposición contractual establece que el Concesionario no será responsable de las contingencias y daños ambientales o reparaciones de las instalaciones por actividades anteriores a la toma de tenencia de los aeropuertos a partir de la cual será responsable de la contaminación ambiental producida por la propia actividad o por situaciones medioambientales sobrevinientes.

Contenidas en manuales de planificación aeroportuaria y de insumo básico para las resoluciones ambientales del ORSNA.

La selección de la mejor alternativa que de lugar a una gestión sustentable del ambiente se vincula con la selección de estrategias de planificación pensadas en la dirección de disminuir riesgos. La selección puede estar orientada de acuerdo a normas y/o sugerencias nacionales o internacionales que marcan pautas a seguir. El Manual de Planificación de Aeropuertos de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), las circulares de la Administración Federal de Aviación del Departamento de Transporte de Estados Unidos (FAA), las disposiciones IATA y las leyes nacionales, provinciales y ordenanzas municipales que establecen regulaciones ambientales, se constituyen como insumo válido para la toma de decisiones.

El manual de OACI en su Parte 2: Utilización del terreno y control del medio ambiente, dice que un plan director es una guía para la determinación de los efectos de la construcción y operación del aeropuerto en el medio ambiente. Todas las fases que componen el proceso de un plan director, sugeridos por la OACI, y los datos necesarios para cumplimentarlas- demanda y tráfico, datos del entorno, datos físicos, planes de desarrollo gubernamentales- deben constituirse como variables a ser interpretadas también para dimensionar riesgos ambientales y dar marco a los Estudios de Impacto Ambiental.

La OACI a partir del criterio de compatibilidad establece que *la planificación de los aeropuertos debe considerarse como una parte integral de un programa de planificación completo que abarca toda una zona*. Sugiere que la compatibilidad se logra desde la armonización entre ubicación, tamaño y configuración del aeropuerto con la forma en que se utiliza el suelo en las adyacencias; teniendo en cuenta los efectos del aeropuerto sobre las personas, la flora, la fauna, la atmósfera, los cursos de agua, el relieve y el suelo. Establece además consideraciones a tener en cuenta para la concreción de medidas de control ambiental.

La Advisory Circulars-150/5070-6-06/01/1985 de la FAA establece que un Plan Maestro debe contemplar la viabilidad ambiental. Los componentes de dicha

viabilidad se relacionan fundamentalmente con la aceptabilidad política y pública, y con el cumplimiento de requerimientos legales e institucionales. La viabilidad ambiental debe considerarse en forma paralela a la viabilidad económica y a la de ingeniería.

Según esta circular las acciones a implantarse se clasifican en tres categorías:

1. Exclusiones categóricas (que no implican potencialmente un impacto ambiental significativo).
2. Acciones que requieren un informe de evaluación ambiental (la evaluación se focaliza en medidas de atenuación y determina la posibilidad de impacto significativo)
3. Acciones que requieren un informe de evaluación de impacto ambiental (conllevan la urgencia de la declaración de impacto, la revisión del plan y/o la selección de alternativas).

La determinación de categorías y estrategias a seguir, según las indicaciones sugeridas, deben adecuarse a la FAA Order 5050.4. La circular 150/5070-6 establece también sugerencias para la asignación de recursos económicos para los posibles estudios de impacto ambiental o intervenciones para el control ambiental.

En vinculación con las evaluaciones ambientales IATA –International Air Transport Association – en su Airport Development Reference Manual, recomienda que el planeamiento aeroportuario contemple los efectos de las actividades aeroportuarias dentro de los límites del aeropuerto en directa relación con la comunidad que lo rodea. Refiere un planeamiento integrado en donde se destaquen no sólo los efectos negativos- ruido, polución- sino también los positivos- aumento de empleo y mejora en la actividad económica -. Sugiere que los encargados del planeamiento se acostumbren al contacto permanente con las cuestiones locales para definir el desarrollo del aeropuerto y de sus actividades, evitando así conflictos ambientales.

Destacando específicamente el cuidado en la producción de ruido, polución y generación de residuos, señala la importancia de la elaboración cuidadosa de los

informes ambientales advirtiendo que la precariedad de dichos estudios son a menudo la causa de la interrupción de proyectos.

Contenidas en Resoluciones del ORSNA

La Resolución ORSNA 307/00 establece que todo proyecto de obra de infraestructura de los aeropuertos del Sistema Nacional de Aeropuertos que se presente para la aprobación del ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS deberá contener un Informe Ambiental Básico (IAB).

El Informe Ambiental Básico (IAB) es un documento escrito que debe adecuarse, a partir del análisis del proyecto y de su relación de viabilidad y compatibilidad con el ambiente, a las sugerencias OACI-IATA y considerar el criterio de selección y calificación de efectos ambientales de la FAA (ORDER 5050.4 A. y modificatorias) y los impactos acumulativos. Se ha considerado como impacto acumulativo a aquel que resulta de los impactos incrementales de una obra, toda vez que se añade a otros pasados, presentes o previsibles a futuro. Se derivan de los efectos de más de un proyecto que se esté realizando simultáneamente, de la combinación de efectos pequeños que resultan de un impacto de envergadura y de los efectos combinados de proyectos que se desarrollan en un lapso.

El control de la gestión ambiental empresaria en los aeropuertos del Sistema Nacional

El control de gestión ambiental aeroportuaria, por parte del ORSNA, tiene como objetivo la prevención de situaciones de riesgo verificando el ajuste a estándares ambientales establecidos por normas legales, e informar oportunamente incumplimientos a las autoridades competentes responsables en materia ambiental. En el marco de la gestión integrada desde el organismo regulador se mantiene un

diálogo permanente con la empresa concesionaria para poder prevenir y resolver conjuntamente problemas ambientales divergentes y emergentes.

Este diálogo no representa el abandono en ninguna circunstancia de los propósitos y misiones particulares de cada una de las partes. Los de la empresa vinculados con la disminución de riesgo cumpliendo normas para la protección de la calidad ambiental, y los del ORSNA relacionados con el control de la calidad ambiental revisando el cumplimiento de las mencionadas normas.

El control ambiental del ORSNA tiene dos ejes direccionales: el funcionamiento aeroportuario y las obras de infraestructura a realizarse.

El funcionamiento aeroportuario

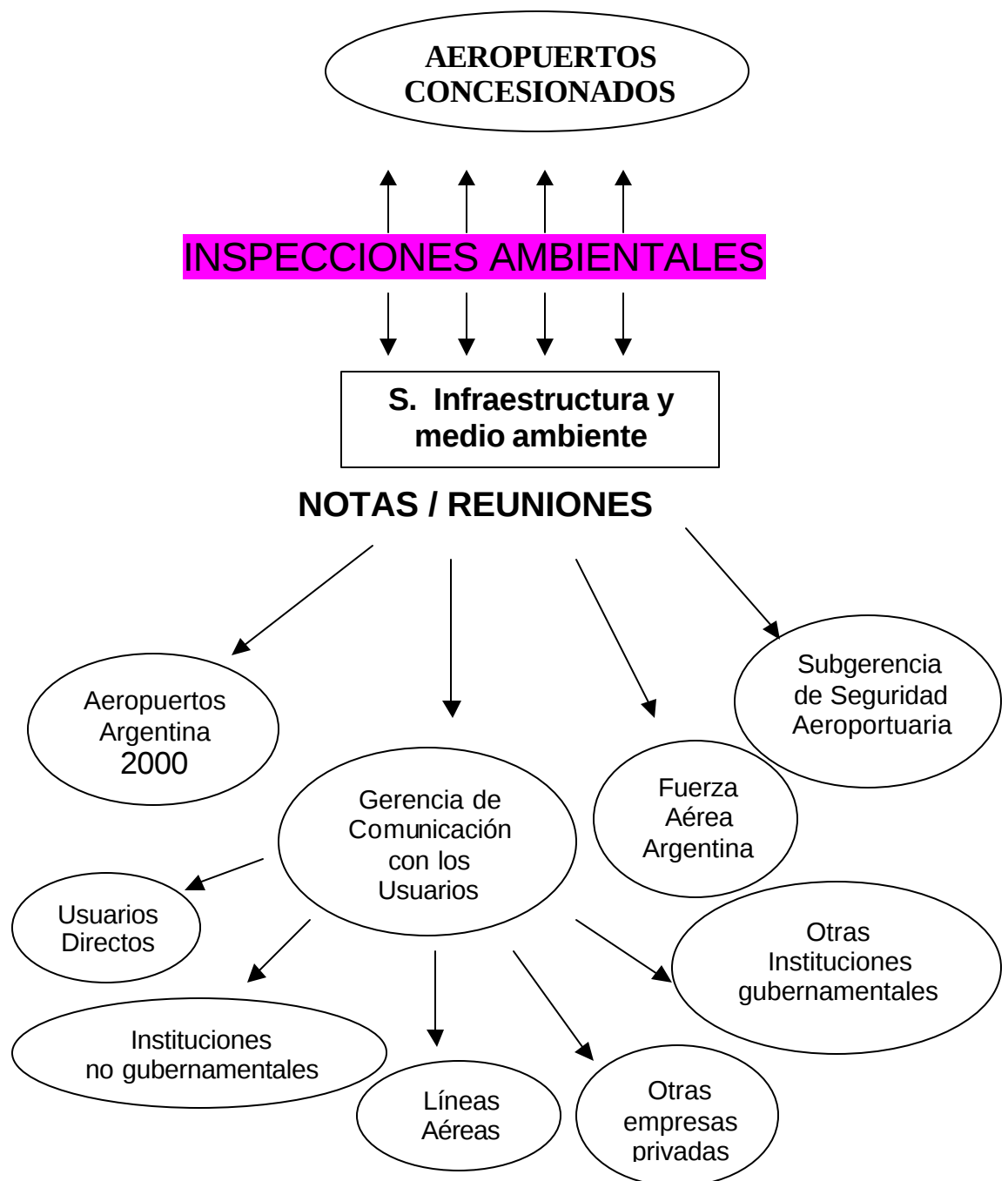
La verificación del funcionamiento, ajustado a normas, se realiza sobre la base inspecciones parciales e integrales por año y por aeropuerto. Las inspecciones conllevan un procedimiento que en un flujo ordenado de tareas comprende:

- 1.Control del contenido de las planillas de inspección.
- 2.Preparación de instructivos para el completamiento de las planillas.
- 3.Charlas informativas periódicas sobre problemáticas ambientales y eje de la política ambiental del ORSNA con los inspectores.
4. Inclusión de acciones emergentes derivadas de las relaciones con otras áreas del organismo y con entes del Estado y privados (ver esquema: Acciones emergentes).
- 5.Planificación y diagramación de las inspecciones.
- 6.Realización de la inspección.
- 7.Preparación del informe.
- 8.Procesamiento de la información.
9. Intervención y/o comunicación si fuera necesario.

:

ACCIONES EMERGENTES

RELACIONES CON OTRAS ÁREAS DEL ORGANISMO Y CON ENTES DEL ESTADO Y PRIVADOS.



Para la diagramación de las inspecciones se tienen en cuenta cuatro factores básicos

- A) Movimiento de pasajeros.
- B) Importancia turística.
- C) Obras de infraestructura
- D) Asegurar un mínimo de cuatro inspecciones al año en cada aeropuerto

En el mapa 2, en tablas y gráficos siguientes se muestra una distribución de inspecciones realizadas en aeropuertos concesionados por regiones, así como también la distribución de items inspeccionados por rubro.

Las inspecciones ambientales cubren los siguientes items:

- Agua para consumo.
- Servicios cloacales.
- Otros efluentes líquidos.
- Cestos para residuos.
- Generación de residuos urbanos, patógenos, peligrosos.
- Disposición de residuos y control de manifiestos.
- Uso y ocupación del entorno aeroportuario.
- Conflictos con el entorno aeroportuario.
- Estado de espejos de agua.

Las obras de infraestructura a realizarse

Se realiza evaluación de informes ambientales básicos, procedimentada por Resolución ORSNA 307/00, para verificar si por su efecto las obras de infraestructura pueden considerarse como:

- categóricamente excluidas.
- de impacto no significativo (con inclusión de un plan de control, monitoreo y eventual mitigación de las acciones sospechadas como menos tolerables que

puedan llegar a un nivel crítico, incluyendo en el informe el grado de efectividad de la mitigación).

- de impacto significativo que demanden Estudios de Impacto Ambiental y sujetos a Declaración de Impacto Ambiental por parte de la Secretaría de Desarrollo Sustentable y Política Ambiental dependiente del Ministerio de Desarrollo Social y Medio Ambiente de la Nación.

El control del peligro aviario como otro vector de base en la gestión integrada

En el marco de la gestión integrada que intenta una relación intraprofesional e intragerencial la Subgerencia de Infraestructura y Medio Ambiente y la Subgerencia de Seguridad Aeroportuaria del ORSNA actúan mancomunadamente para reducir el peligro que representan las aves en la actividad aeroportuaria.

El ORSNA observa como de suma importancia para la seguridad aeroportuaria el control del peligro aviario y considera necesario, dentro de su política de gestión, la instrumentación de responsabilidades, metodología y alcance para el logro del objetivo de disminución de riesgo.

Entre los propósitos del Ente Regulador está el de producir una normativa que contenga aspectos fundamentales de la prevención, dispersión y responsabilidades conducentes a lograr una operación aérea segura en los aeropuertos y sus inmediaciones.

Como insumo básico para la estructuración del contenido de la normativa se propone realizar un relevamiento de la situación en cada aeropuerto del sistema nacional vinculada con :

- Acciones de prevención empleada.
- Utilización de los terrenos.
- Problemas detectados en las inmediaciones de los aeropuertos.
- Acciones de control y dispersión.
- Equipamiento para la dispersión.

- Control de fauna silvestre (excepto aves)
- Estadística de avistaje.
- Estadística de impactos.
- Clasificación de aves por riesgo potencial.
- Organización, capacitación y dotación de personal para el peligro aviario.

El contenido de la normativa intentará establecer procedimientos inherentes a la reducción del peligro aviario y fijar las responsabilidades que le competen a todos los sectores involucrados en los aeropuertos.

Paralelamente al relevamiento para la obtención de la información referida al accionar el ORSNA trata de incluir, en un intento de gestión asociada, el compromiso de los Municipios circundantes a los aeropuertos para erradicar elementos atractores de aves. Se establece vinculación también con la Secretaría de Desarrollo Sustentable y política Ambiental del Ministerio de Desarrollo Social y Medio Ambiente de la Nación. La inclusión de la Secretaría se realiza a los efectos de que como autoridad competente en materia ambiental actúe como vínculo mediador de la gestión asociada entre el ente regulador, las empresas concesionarias, los administradores de aeropuertos y los municipios.