



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 16: Protección del medio ambiente – Disposiciones generales, ruido de las aeronaves y calidad del aire local

CONTRIBUCIONES Y AVANCES DE LA AVIACIÓN CIVIL EN LATINOAMÉRICA EN MATERIA DE RUIDO Y CALIDAD DEL AIRE LOCAL

[Nota presentada por El Salvador y apoyada por los Estados miembros que conforman la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC²)]

RESUMEN

Esta nota de estudio presenta los avances que la región latinoamericana ha realizado en materia de medio ambiente, enfocado en ruido y calidad del aire local, basado en lo establecido en el Anexo 16, volúmenes, I, II, II, como en las Resolución A40-17 aprobada en el 40º periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI. Los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) han sido proactivos en cuanto a la promoción de iniciativas para mejorar el desempeño ambiental para lo cual han realizado acciones para la reducción de ruido y mejora de la calidad del aire local, reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, planificación de instalaciones aeroportuarias, entre otras, los cuales se han materializado a través de regulaciones aeronáuticas u otras iniciativas que han mejorado las condiciones socio ambientales en las áreas aledañas a los aeropuertos.

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

- tomar nota de la información presentada;
- tomar en cuenta los avances de los Estados latinoamericanos en pro de la protección del medio ambiente y las iniciativas para el cumplimiento de la normativa OACI en la materia;
- continuar con el fortalecimiento de capacidades a los Estados a través de seminarios y talleres en materia de medio ambiente; y promover acciones concretas para el acceso al financiamiento, formación y transferencia de tecnología para Estados en vías de desarrollo como los latinoamericanos.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico <i>Protección del medio ambiente</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	Se requieren recursos financieros adicionales para la implementación de iniciativas en materia de medio ambiente.
<i>Referencias:</i>	

¹ La versión en español fue proporcionada por El Salvador.

² Argentina, Aruba (Reino de los Países Bajos), Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de).

1. INTRODUCCIÓN

1.1 De acuerdo con el Convenio sobre Biodiversidad Biológica (2016), la región de América Latina y el Caribe (ALC) alberga una rica diversidad biológica: en ella se encuentra alrededor del setenta por ciento de la vida terrestre del planeta, junto a una diversa flora y fauna marina y de agua dulce. Los biomas de la región ALC varían desde humedales y ecosistemas costeros a desiertos, bosques tropicales, extensas praderas de sabana y hábitats andinos de gran altitud.

1.2 En congruencia con los objetivos estratégicos de la OACI, la temática ambiental ha sido ampliamente abordada desde la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, (CLAC), por medio de sus grupos de especialistas, teniendo como resultado la elaboración de documentos e instrumentos para coadyuvar a la aplicación de la normativa relacionada con el ruido y la calidad de aire local impulsada desde la OACI, mismas que cada Estado latinoamericano ha promovido a lo interno de sus normativas.

2. ANÁLISIS

2.1 En relación con el ruido, los Estados han incorporado a sus respectivas normativas requisitos para minimizar este impacto ambiental, en consonancia con lo establecido en el Volumen I, del Anexo 16. En el caso salvadoreño la regulación Civil RAC-21: “Regulación de procedimientos de aceptación de certificados de productos aeronáuticos” se establece que la Autoridad de Aviación Civil emitirá un certificado de homologación de ruido para aquella aeronave que ha pasado por un proceso de convalidación o certificación, en cuanto cumpla con las normas aplicables especificadas en el Anexo 16 de la OACI.

2.2 En el caso del Estado ecuatoriano, se cumple con lo estipulado en su norma ambiental vigente y aplicable al sector aeronáutico, realizando monitoreos de ruido y si excede los niveles permisibles de realiza medidas de mitigación según el caso. En la actualidad, todos los aeropuertos del Ecuador cumplen con la normativa establecida por el Ministerio de Ambiente de este país.

2.3 En el caso de Panamá, se hizo la Adopción del Anexo 16, Volumen I, a través del Reglamento de Aviación Civil de Panamá Libro XIX- Partes I y II, y la verificación del cumplimiento de las etapas, mediante la certificación de homologación del ruido en las aeronaves de registro panameñas, que aplican. Así mismo, el mayor operador aéreo nacional incorporo a su flota, aeronaves nuevas, con funcionamiento más eficientes en ahorro de combustible y los B-737 Max. Ello ha provocado una desafectación de las comunidades circundantes a los aeropuertos domésticos e internacionales del país, con ello, la disminución de quejas del público y comunidad asentadas en áreas aledañas. Así mismo, Panamá invierte anualmente en el mantenimiento de sus bosques, parques y áreas protegidas, que, cuentan con árboles, rastrojos, pastos marinos y manglares del país, los cuales son grandes secuestradores de dióxido de carbono, que han sitiado a Panamá como el tercer país carbono negativo del mundo.

2.4 En el caso del Perú, dentro de las acciones implementadas por el Estado, para la reducción de los impactos derivados del ruido aeronáutico, la Ley N° 30370, que regula la gestión ambiental del ruido generado por aeronaves, además de la NTC-001-2013 “Niveles de ruido máximos para aeronaves nacionales y extranjeras que operan en territorio peruano y “Los procedimientos de aceptación y emisión de certificados de homologación acústica”, Decreto Supremo N°005-2019-MINAM, donde se establecen límites máximos permisibles de ruido generado por las aeronaves que operan en el territorio nacional.

2.4.1 Así mismo, de acuerdo con el Reglamento de la Ley N° 27261, Ley General de Aeronáutica Civil, toda construcción, rehabilitación, ampliación, mejoramiento y modificación de los aeródromos, requieren de autorización previa de la DGAC, para obtener dicha autorización, debe incluirse un Estudio de Impacto Ambiental, debiendo ser compatible con el normal desarrollo de la vida de la comunidad y la protección del medio ambiente, de conformidad con la Ley, su reglamento y el anexo técnico. Estos dispositivos permiten supervisar y vigilar que la actividad aeroportuaria, cumpla con las normas nacionales vigentes e internacionales, a través de la identificación de impactos y la mitigación de estos, permitiendo realizar el seguimiento de los compromisos asumidos en su instrumento ambiental.

2.5 En el caso de Argentina, su Autoridad Nacional de Aviación Civil, ANAC, ha establecido una Política Ambiental (Resolución 299/2017) y el Manual de Gestión Ambiental Aeroportuaria (Resolución conjunta con el ORSNA 02/2019), que a su vez apoya al medio ambiente en materia de calidad del aire.

2.6 En el caso de México, en 2021, se realizaron actualizaciones de los mapas de ruido con el fin de obtener un mapa de ruido con un grado mucho más elevado de precisión para cada aeropuerto. Los resultados de estas mediciones se comparten con partes interesadas, para toma de decisiones. Como resultado de dicha actualización, se observó una reducción en todos los niveles de ruido (55 a 60 decibelios, 60 a 65 decibelios, 65 a 70 decibelios, 75 a 80 decibelios, y arriba de 80 decibelios), en todos los aeropuertos. estas reducciones se debieron en gran parte a la implementación de una metodología más exacta de medición.

2.6.1 Se han realizado considerables inversiones en mejorar la infraestructura para crear suficiente capacidad operacional, y ha construido salidas rápidas en la mayoría de las pistas que dan una ruta más directa para que las aeronaves rueden desde y hacia los edificios terminales. Se ha invertido en la adquisición de vehículos eléctricos, como tractores de remolque para aeronaves. Se asiste a las aerolíneas en la reducción de sus emisiones de carbono, asegurando que los procedimientos de rodaje en tierra sean rápidos y eficientes para las aeronaves después de aterrizar y antes de despegar. Esto reduce las distancias que las aeronaves deben recorrer, y por ende la cantidad de combustible quemado, lo cual se traduce en una sustantiva reducción de emisiones de carbono.

2.6.2 Se tiene un control de los mantenimientos preventivos y correctivos de vehículos, aeronaves, instalaciones y equipos. Se cuenta con barreras naturales, con vegetación, para evitar la dispersión de partículas en el área de influencia de los aeropuertos. Se está trabajando en un plan de eficiencia energética y descarbonización, para evitar las emisiones de gases y otras partículas asociadas a calidad del aire.

2.7 El Estado cubano, adquirió nuevas aeronaves con mejores tecnologías y menos emisiones de ruido y ha realizado un mejoramiento de los procedimientos de aproximación y de despegue. Así mismo cuenta con la elaboración de procedimientos sobre el arranque de motores en plataforma en posiciones alejadas al área de estacionamiento, con lo cual se aprecia una disminución del ruido durante los despegues y aterrizajes de las aeronaves. Disminución del ruido en plataforma y taxeo de las aeronaves. La adquisición de nuevas aeronaves con mejores tecnologías trae consigo menos consumo de combustible. - modernización del equipamiento a bordo de las aeronaves. A su vez, se ha realizado un mejoramiento de las rutas y los Procedimientos de aproximación, con lo cual se ha logrado una disminución de las emisiones, a partir de los informes anuales presentado por los operadores (requerimiento nacional).

2.8 El Estado de Chile, realiza la operación de un sistema de monitoreo de ruido, en el aeropuerto Arturo Merino Benítez, para la reducción de uso de pista por variable ruido. Así mismo, se han elaborado mapas de ruido en red primaria de aeropuertos como herramienta válida para considerar en los Instrumentos de Planificación territorial y realizado la prohibición de operación de aeronaves etapa II. A partir del año 2021, las nuevas aeronaves que operen en el territorio nacional, deben ser etapa IV. Vale destacar la disminución de la huella del mapa de ruido en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez desde el año 2016.

2.8.1 En lo relativo a la temática de calidad del aire, para el Aeropuerto Arturo Merino Benítez, aplica el control mensual aleatorio a las emisiones de gases a los vehículos de apoyo en plataforma. Control de emisiones a los vehículos de apoyo a las operaciones de aeronaves, limpieza de pistas y calles de rodaje; reemplazo de grupo electrógeno de GS/APU por conexión eléctrica a los puentes de embarque, control de encendido de motores (remolque de aeronaves sin uso de motores); gestión del tráfico en plataforma; disminución ciclos LTO. Además, la implantación del sistema avanzado de guía y control de movimiento en superficie, A-SMGCS, ello ha coadyuvado en el aporte en la disminución a la contaminación del aire local, en los aeropuertos.

2.9 El Estado venezolano, ha establecido en la legislación aeronáutica civil venezolana RAV36, los límites máximos permisibles de emisiones de ruido generado por los aviones a reacción subsónica, propulsado por hélice, supersónico, de rotor basculante y helicópteros y se aplica a todos explotadores aéreos nacionales o extranjeros que operen o pretendan operar en, desde y hacia el país. De conformidad a las disposiciones establecidas en la RAV36, se generan: Certificado de homologación acústica: el cual certifica que la aeronave cumple con los requisitos de adecuación y seguridad desde el punto de vista de las emisiones de ruidos o sonidos intensos, de conformidad a lo establecido en el Convenio de la Aviación Civil Internacional, Anexo 16.

2.10 En lo que respecta a la planificación y gestión de la utilización de los terrenos, se han incorporado requisitos relacionados con la aplicación de indicadores de desarrollo sustentable, los cuales han permitido a los Estados verificar y dimensionar periódicamente las actuaciones ambientales en términos de ruido aeronáutico (contaminación en las zonas cercanas al aeródromo), calidad del aire (contaminación en zonas próximas al aeródromo, donde las emisiones de la actividad del aeródromo puedan influir), residuos (generación total de residuos, segmentados por tipo orgánicos, peligrosos, reciclables), inventarios de gases de efecto invernadero (emisiones totales de GEI por las diferentes fuentes móviles y fijas de superficie), biodiversidad (impacto directo e indirecto del aeropuerto sobre la diversidad de fauna y flora en áreas circunvecinas), recursos hídricos (consumo final y su afectación de la calidad de aquellos recursos hídricos utilizados dentro del aeropuerto), uso de materiales y de recursos (reutilización).

2.11 Dentro de los marcos regulatorios nacionales se han incluido disposiciones relacionada con la planificación y gestión de la utilización de los terrenos y se han incluido aspectos de protección en materia de seguridad de las operaciones aéreas en regulaciones ambientales, tal cual lo realizado en el Estado de Guatemala en su normativa interna.

3. CONCLUSIONES

3.1 Los Estados miembros de la CLAC, conscientes de la importancia de la protección del medio ambiente, han impulsado de manera regional e individual importantes iniciativas en pro de la mejora del desempeño ambiental del sector.

3.2 Se pondera la necesidad de un trabajo coordinado entre los diferentes actores (Autoridades de Aviación Civil, concesionarios aeroportuarios, líneas aéreas) o del ámbito propiamente ambiental como las Autoridades Nacionales de Medio Ambiente de los Estados. Ello permitiría concentrar esfuerzos, recursos, tecnología y/o herramientas de diagnóstico de medición y establecimiento de indicadores de desempeño ambiental.

3.3 Es necesario que los países en vías de Desarrollo, como lo son los Estados Latinoamericanos tengan facilidades para el acceso y formación de capacidades con un acompañamiento de la OACI y/o por Estados Desarrollados, para la planificación de los Terrenos, ruido y calidad de aire, con vistas a insertarse en las normas y métodos recomendados por OACI.

3.4 Los Estados miembros de CLAC, reconocen los valiosos esfuerzos y orientaciones que la Organización de Aviación Civil Internacional realiza en relación con la temática del medio ambiente vinculado al transporte aéreo, instando a continuar con ese trabajo y asistencia a los Estados para consolidar acciones relacionadas con el cuidado y protección de los sistemas ambientales del planeta.

4. Se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota de la información presentada;
- b) tomar en cuenta los avances de los Estados latinoamericanos en pro de la protección del medio ambiente y las iniciativas para el cumplimiento de la normativa OACI en la materia;
- c) continuar con el fortalecimiento de capacidades a los Estados a través de seminarios y talleres en materia de medio ambiente; y
- d) promover acciones concretas para el acceso al financiamiento y transferencia de tecnología para Estados en vías de Desarrollo como en este caso, los Estados de Latinoamérica.

— FIN —