



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

LA GESTIÓN DEL RUIDO POR LOS AEROPUERTOS

[Nota presentada por el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) y la Organización de Proveedores de Servicios de la Navegación Aérea (CANSO)]

RESUMEN

En esta nota se presenta la opinión de ACI y CANSO sobre la gestión del ruido por los aeropuertos, incluyendo consideraciones sobre la pertinencia de factores que no son acústicos para definir estrategias de gestión del ruido y elaborar políticas apropiadas que aborden los niveles de exposición acústica así como las molestias relacionadas con el ruido de aeronaves. Se propone añadir la participación de la comunidad como elemento intersectorial del enfoque equilibrado de la OACI para la gestión del ruido de las aeronaves.

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

- tome nota de la opinión de ACI y CANSO sobre la gestión del ruido en torno a los aeropuertos;
- pida al Consejo que continúe explorando la comprensión de los factores que no son acústicos como medio para apoyar posiblemente la elaboración de políticas que aborden adecuadamente las molestias que plantea el ruido de las aeronaves para la comunidad; y
- pida al Consejo que incluya la participación de la comunidad como elemento intersectorial del enfoque equilibrado.

| | |
|-----------------------------------|---|
| <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-WP/354 EX/148 |

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

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La tecnología de aeronaves ha reducido enormemente la huella acústica de cada movimiento de aeronave en las últimas décadas. No obstante, en muchos sectores estos progresos en la reducción del ruido de las aeronaves en la fuente han debido enfrentar aumentos mundiales en el tráfico y la introducción de aeronaves más grandes. También ha sido más difícil identificar nuevas formas de mejorar considerablemente la performance acústica técnica de las aeronaves. El resultado ha sido un aumento de los niveles acumulativos de ruido en torno a algunos aeropuertos.

1.2 Además, a pesar de la reducción de la huella acústica de cada aeronave, combinada con la introducción amplia de los programas de aislamiento acústico y nuevos procedimientos operacionales, cada vez más individuos y comunidades expresan actitudes negativas hacia los aeropuertos e instalaciones aeronáuticas. Esto sucede frecuentemente a través del mayor uso de medios sociales, resultando en un número enormemente aumentado de quejas sobre ruido y oposición pública al ruido de aeronaves en algunos aeropuertos, lo que podría a su vez tener un impacto negativo en la capacidad de crecimiento de la aviación para satisfacer la mayor demanda.

1.3 Asimismo, recientes novedades como la implementación de la navegación basada en la performance (PBN) y la posible introducción de nuevas aeronaves supersónicas, podrían aumentar la complejidad de la gestión del ruido de las aeronaves. La industria de la aviación debe proporcionar una eficaz gestión del ruido con soluciones viables para todas las partes interesadas.

1.4 Aunque el ruido absoluto es importante, las investigaciones han demostrado que los factores acústicos son solamente responsables de alrededor del 30% de las molestias para la comunidad relacionadas con el ruido. ACI y CANSO recomiendan que los Estados y la industria comprendan mejor el restante 70%, para poder elaborar y planificar en consecuencia políticas y medidas.

1.5 Las comunidades siempre han estado en el centro del compromiso de los aeropuertos y de las iniciativas de gestión del ruido. La OACI ha reconocido que se debería involucrar a las comunidades al definir soluciones para abordar el ruido, ya en su Circular 351 *Participación de la comunidad en la gestión ambiental en la aviación*. Además, en la *Orientación sobre el enfoque equilibrado para la gestión del ruido de las aeronaves* (Doc 9829) de la OACI se identifica la necesidad de consultar a los miembros del público cuya calidad de vida pueda verse afectada. ACI y CANSO opinan que la participación de la comunidad debería pasar a indicarse mejor como elemento intersectorial que apoye la implementación del enfoque equilibrado de la OACI.

2. FACTORES QUE NO SON ACÚSTICOS

2.1 Las molestias para la comunidad constituyen un problema complejo, al igual que la relación entre los aeropuertos y sus comunidades locales. La forma en que los residentes perciben el ruido comprende un nivel de subjetividad que no puede explicarse plenamente basándose solamente en factores acústicos. Además del ruido y las frecuencias de vuelos, hay muchos “factores que no son acústicos”, que pueden originar molestias. Esos factores pueden comprender el nivel de confianza que los residentes tienen en el aeropuerto o las autoridades en general, así como su actitud respecto de la aviación. Las investigaciones han demostrado que la exposición al ruido (factores acústicos), es responsable de solamente el 30% de las molestias de ese tipo.

2.2 Sin comprometer la necesaria atención en la reducción del ruido, se requiere una perspectiva nueva y más amplia. Los factores que no son acústicos son importantes para determinar el nivel de molestia y deben utilizarse ahora en el diseño de estrategias de gestión del ruido y en la elaboración de políticas correspondientes. Estas deben basarse en la comprensión adecuada de los factores

que influyen en las respuestas comunitarias respecto del ruido y, muy importante, en las formas y posibilidades de modificarlas.

2.3 A pesar de lo anterior, hasta la fecha las políticas gubernamentales nacionales y las estrategias de gestión del ruido de las aeronaves se han concentrado en medidas para reducir la exposición al ruido

3. EL ENFOQUE EQUILIBRADO DE LA OACI

3.1 El Enfoque equilibrado de la OACI es una solución de política basada localmente que identifica medidas para reducir el ruido en los aeropuertos y sus inmediaciones. Proporciona un marco para el análisis de las diversas medidas disponibles de modo que puedan adoptarse decisiones de política en la forma más eficaz posible. Los cuatro elementos del enfoque equilibrado son: reducción del ruido en la fuente; planificación y gestión efectivas de la utilización de los terrenos; procedimientos operacionales de atenuación del ruido; y restricciones de las operaciones. Estas últimas deberían aplicarse solamente como último recurso. El enfoque equilibrado se ha implantado en la legislación de algunos ámbitos, por ejemplo, en la Unión Europea (UE) mediante el Reglamento (UE) 598/2014.

3.2 ACI y CANSO opinan que el enfoque equilibrado de la OACI debería seguir siendo el fundamento de la gestión del ruido de las aeronaves en todo el mundo, puesto que proporciona un marco armonizado globalmente, adecuado para la aviación como industria internacional, reconociendo al mismo tiempo las diversas condiciones locales de los aeropuertos y ofreciendo la necesaria flexibilidad para abordarlas.

3.3 La *Orientación sobre el Enfoque equilibrado de la gestión del ruido de las aeronaves*, de la OACI, prescribe que debería consultarse a las partes interesadas, incluyendo los miembros del público cuya calidad de vida pueda verse afectada. Además, al establecer las consultas, se recomienda prestar cuidadosa consideración a la definición de “interesado directo”, puesto que la experiencia ha demostrado que las personas que habitan fuera de las áreas de curva de ruido publicadas, pero debajo o cerca de trayectorias de vuelo concurridas, pueden querer participar en los procesos de consulta.

3.4 Este punto ha resultado aún más pertinente después de la introducción de la PBN, por la cual, con los cambios de ruta, las nuevas comunidades emplazadas más allá del aeropuerto han comenzado a verse expuestas a frecuente ruido de aeronaves. Además, la PBN plantea el problema de la concentración del ruido en trayectorias de vuelo específicas. Otro impacto comunitario se relaciona con la posible reintroducción de aeronaves supersónicas, que podían exceder de los niveles de ruido máximos actuales y aumentar posiblemente el número de personas expuestas al ruido de las aeronaves.

3.5 La complejidad de las molestias relacionadas con el ruido de las aeronaves, combinada con los retos planteados por los nuevos desarrollos tecnológicos y el posible impacto del ruido de las aeronaves en un más amplio grupo de interesados, exige una solución mundial más práctica. En muchos lugares, ésta ya existe y los aeropuertos están trabajando en colaboración con sus comunidades; por ejemplo, la PBN puede ser tanto parte del problema acústico como parte de su solución. Puede aplicarse para gestionar, y por consiguiente atenuar, la concentración del ruido que dicho sistema puede provocar, como ha ocurrido en algunos aeropuertos donde se han definido zonas y horas apropiadas de atenuación en consulta con los interesados directos. La experiencia ha demostrado que las soluciones son más eficaces cuando se elaboran recurriendo a observaciones y comentarios de las comunidades.

3.6 La participación de la comunidad puede brindar buena información a todos los que participan en la planificación de rutas. Bien llevadas, las consultas con la comunidad también pueden

resultar rentables debido a que se evita la implantación de soluciones que no reflejan bien la información recibida de los interesados afectados, reduciendo así el riesgo de fracaso.

3.7 Considerando que una buena participación de la comunidad con carácter local se acepta universalmente como la mejor práctica y que ya ha sido reconocida por la OACI, ACI y CANSO opinan que dicha participación debería reconocerse como elemento intersectorial o transversal del enfoque equilibrado de la OACI, con miras a identificar soluciones prácticas que comprendan la información recibida de las comunidades, siempre que sea posible, para apoyar los cuatro pilares de dicho enfoque.

4. RESOLUCIÓN A39-1 DE LA OACI

4.1 ACI y CANSO ven con agrado la propuesta del Consejo de la OACI de incluir una referencia a la participación de la comunidad y a la Circular 351 *Participación de la comunidad en la gestión ambiental de la aviación*, de la OACI, en el texto de la Resolución A39-1 como se propone en la nota A40-WP/57 ACI y CANSO proponen, además, ajustar la redacción de la Resolución para incluir la participación de la comunidad como elemento intersectorial o transversal del enfoque equilibrado – indicándose los cambios en tipo de letra ***negrita cursiva subrayada***:

“Considerando que el enfoque equilibrado para la gestión del ruido elaborado por la OACI consiste en determinar el problema del ruido en un aeropuerto y luego analizar las diversas medidas aplicables para reducirlo considerando cuatro elementos principales, con el apoyo de un elemento intersectorial – participación de la comunidad, a saber:

- *reducción en la fuente;*
- *planificación y gestión de la utilización de los terrenos;*
- *procedimientos operacionales de atenuación del ruido;*
- *restricciones a las operaciones, con miras a resolver el problema del ruido de la forma más económica; y*
- ***participación de la comunidad como elemento intersectorial que debería apoyar los cuatro pilares anteriores, con el objetivo de identificar soluciones prácticas que incluye las observaciones y comentarios de las comunidades, siempre que sea posible.***”