



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 41° PERÍODO DE SESIONES
COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 17: Protección del medio ambiente – La aviación internacional y el cambio climático

**MEDICIÓN DE EMISIONES DE CO₂ GENERADAS POR LOS VEHICULOS DE ACCESO TERRESTRE
A LOS AEROPUERTOS (GAV)**

(Nota presentada por Argentina con el apoyo de dos
Estados miembros de la CLAC: Costa Rica y Perú)

RESUMEN

La presente nota de estudio expone la importancia de realizar mediciones de CO₂ generadas por los vehículos de acceso terrestre a los aeropuertos (GAV, según su sigla en inglés) y la necesidad de contar con una metodología de cálculo de la OACI. Además, se indican los avances que la República Argentina ha realizado en materia de análisis y medición de este tipo de emisiones de CO₂.

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

- a) tomar nota de la información presentada;
- b) tener en cuenta los avances de la República Argentina en favor a la protección del medio ambiente, en particular los análisis realizados en materia de medición de emisiones de CO₂ generadas por los vehículos de acceso terrestre a los aeropuertos, así como la metodología propuesta;
- c) continuar fortaleciendo las capacidades de los Estados, especialmente los que se encuentran en vías de desarrollo, para que puedan realizar sus propias mediciones de emisiones de CO₂ en el ámbito aeroportuario; y
- d) promover a través del CAEP, el análisis de las emisiones de CO₂ generadas por los vehículos de acceso terrestre a los aeropuertos y la elaboración y reporte de una metodología para su cálculo.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico — <i>Protección del Medio Ambiente</i> .
<i>Repercusiones financieras:</i>	No requiere recursos financieros adicionales para la implementación de iniciativas en materia de medio ambiente.
<i>Referencias:</i>	Resolución A40-18: <i>Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático</i> . <i>Manual de planificación de aeropuertos</i> , Parte I, Segunda edición, 1987 (Doc 9184). <i>Manual de planificación de aeropuertos</i> , Parte II, Cuarta edición, 2018 (Doc 9184). <i>Air Quality Management at Airports — Eco-Airport Toolkit e-collection</i> .

¹ Versión en español proporcionada por Argentina.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Los vehículos de acceso terrestre a los aeropuertos (GAV, según su sigla en inglés) incluyen a todos los vehículos con los que pasajeros, empleados, visitantes y cargas acceden a los aeropuertos. Estos vehículos son importantes generadores de emisiones de CO₂ en los recorridos desde y hacia las terminales aeroportuarias.

1.2 El acceso terrestre a los aeropuertos fue incluido por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en la Parte I de su *Manual de Planificación de Aeropuertos* (1987), en el que se menciona que “*el medio más utilizado para el acceso por tierra al aeropuerto es, predominantemente, el automóvil, tanto en lo que se refiere al transporte público como al privado, y es probable que continúe siendo así en el futuro*” (párrafo 11.2).

1.3 En el mismo documento se indica que “*para que un aeropuerto pueda prestar servicios eficientes es indispensable que los pasajeros y las mercancías tengan acceso rápido y cómodo al mismo*” (párrafo 5.5.13). Asimismo, se afirma que “*además de los vehículos particulares, es importante tener en cuenta los servicios de transporte público, tales como autobuses, ferrocarriles, taxis (...)*” (párrafo 5.5.15).

1.4 En 2018 la OACI publicó la Parte II de dicho manual, y en ella se expresa que, en los procesos de construcción o expansión de los aeropuertos “*puede preverse la incorporación de instalaciones y servicios de transporte multimodal*” y “*proporcionar a los pasajeros conexión a redes ferroviarias ligeras, convencionales o de alta velocidad, así como a autobuses regionales y locales*” (párrafo 3.6.14).

1.5 También se hace referencia a las emisiones generadas por los GAV en el documento *Air Quality Management at Airports* que forma parte de la colección de documentos *Eco-Airport Toolkit e-collection* de la OACI.

1.6 El *Manual de Gestión Ambiental Integral Aeroportuaria*², en su párrafo 2.3.2 hace referencia al cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) generadas por los GAV, que son incluidos en el conjunto de fuentes de alcance 3, es decir, aquellas sobre las cuales el explotador aeroportuario no tiene decisión directa, pero podría influir.

1.7 Argentina presentó a la OACI en diciembre de 2021 la actualización del *Plan de Acción del Estado Argentino para la Reducción de Emisiones de CO₂ en la Aviación*, en el que, por primera vez, se realizaron cálculos estimativos de emisiones de CO₂ para los GAV. Para la realización de ese cálculo se tuvieron en cuenta las variables indicadas en el párrafo 3.1, del presente documento.

2. METODOLOGÍA DE CÁLCULO DE EMISIONES DE CO₂

2.1 La metodología para calcular las emisiones de los GAV debe contemplar, entre otras, las siguientes variables:

- Tipo de vehículo;
- Cantidad total de vehículos;
- Repartición modal;
- Distancia recorrida;

² Publicado en 2019 mediante la Resolución Conjunta 2/2019, de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) y el Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA).

- Tipos de combustibles (gasolina, diésel, gas natural vehicular, etc.); y
- Factores de emisión por tipo de combustible.

3. ACCIONES PROPUESTAS

3.1 Se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota de la información presentada;
- b) tener en cuenta los avances de la República Argentina en favor a la protección del medio ambiente, en particular los análisis realizados en materia de medición de emisiones de CO₂ generadas por los vehículos de acceso terrestre a los aeropuertos, así como la metodología propuesta;
- c) continuar fortaleciendo las capacidades de los Estados, especialmente los que se encuentran en vías de desarrollo, para que puedan realizar sus propias mediciones de emisiones de CO₂ en el ámbito aeroportuario; y
- d) promover a través del CAEP, el análisis de las emisiones de CO₂ generadas por los vehículos de acceso terrestre a los aeropuertos y la elaboración y reporte de una metodología para su cálculo.

— FIN —