



Organización de Aviación Civil Internacional

GRUPO REGIONAL DE PLANIFICACIÓN Y EJECUCIÓN CAR/SAM (GREPECAS)

Quinta Reunión del Subgrupo del GREPECAS de Aeródromos y Ayudas Terrestres / Planificación Operacional de los Aeródromos (AGA/AOP/SG/5)

Montevideo, Uruguay, 20 al 24 de noviembre de 2006

AGA/AOP/SG/5-NE/23

31/10/06

**Cuestión 6 del
Orden del Día:**

**Revisión de Otros Asuntos Técnicos
6.4 Sistema de Gestión Ambiental de Aeropuertos**

REVISIÓN DE OTROS ASUNTOS TÉCNICOS

(Nota presentada por la Secretaría)

RESUMEN

Los Aeródromos son instalaciones de gran tamaño, cuya construcción, operación y mantenimiento interfieren el medio ambiente de sus áreas circunvecinas y, en especial, en la estructuración de espacio urbano y en las relaciones sociales y económicas. La necesidad de identificar los aspectos e impactos ambientales y la consecuente implantación de un sistema de gestión ambiental con el correspondiente monitoreo son esenciales para mantener una relación amistosa y de mutuo beneficio. En tal contexto, es de vital importancia el trabajo conjunto, coordinado y efectivo entre las Autoridades Ambientales Nacionales, Municipales, de Aviación Civil y Aeroportuarias. Lo anterior, permitirá actuar en forma rápida y objetiva para minimizar oportunamente los efectos de los impactos ambientales manteniendo la debida armonía entre la operación del sistema aeronáutico y las actividades de la comunidad circunvecina.

Referencias:

- OACI, RLA/92/031 Manual Guía de Protección Ambiental para Aeropuertos
- OACI, Carta a los Estados, AN 1/17-06/77, 3 Octubre 2006
- OACI, Carta a los Estados, AN/ 1/17-05/91, 30 Septiembre 2006
- OACI, Carta a los Estados, AN 1/17-IND/06/20, 8 Septiembre 2006
- OACI, A35-5 Resoluciones Asamblea, Doc 9848

1. Introducción

1.1 OACI y el Medio Ambiente

Los asuntos relativos al medio ambiente en el ámbito de OACI están recibiendo una gran atención, prueba de ello es que el asunto ambiental forma parte de sus Objetivos Estratégicos y Actividades específicas correspondientes. La responsabilidad de llevar adelante la obtención de dicho Objetivo de Minimizar los efectos perjudiciales de la aviación civil mundial en el medio ambiente es del Comité sobre la Protección del Medio Ambiente y la Aviación (CAEP). Este Comité dependiente de la Dirección de Transporte Aéreo ya ha realizado 6 Reuniones a partir del 1986. El CAEP esta conformado

por 21 Estados y 12 Observadores. Las Regiones CAR/SAM cuentan con tan sólo dos (2) representantes (Argentina y Brasil).

1.2 Transformaciones Ambientales

Estas transformaciones en el ámbito de aeródromo están dadas en tres etapas distintas: la primera correspondiente a la planificación y evaluación de las necesidades de instalación/ampliación de la infraestructura (vertical y horizontal) y de los servicios del aeródromo, una segunda relacionada con la construcción o ampliación de las capacidades del aeródromo y una tercera que considera la operación y mantenimiento de su infraestructura y de los servicios aeronáuticos y servicios en tierra. Estas transformaciones consideran tanto los aspectos e impactos (positivos y negativos). **Ver Apéndice A.**

1.3 Identificación de los Impactos

La identificación de los impactos que pueden generar situaciones de conflictos entre el aeródromo y el medio ambiente de sus áreas circunvecinas tienen su origen en los medios físicos, biótico y antrópico (socioeconómico). Dentro de esta calificación, los impactos pueden ser directos e indirectos o inducidos.

1.4 Aspectos Legales y Normativos

En el caso de la protección del ambiente vinculada a la actividad aeronáutica en todo su espectro, cada Estado debe estar atento a la orientación proporcionada por OACI y al establecimiento y actualización de la legislación y reglamentos pertinentes, capaces de hacer viables sus propias decisiones en este ramo. De igual forma, cada Estado y Territorio debiera observar el cumplimiento de sus compromisos ante la comunidad (local, regional, mundial) hacia la cual, dentro del concepto contemporáneo de interdependencia, se incrementa la responsabilidad de cada país en la medida en que los hechos que genere o que ocurran en su territorio o que traspasen sus fronteras y afecten el medio ambiente en forma global.

1.5 Acciones de monitoreo ambiental

Estas acciones pueden ser básicamente de distinta naturaleza, éstas pueden ser: acciones de monitoreo propiamente tal, de manejo ambiental, de integración regional y de emergencia.

1.6 Relación entre Autoridades Locales y Aeroportuarias sobre asuntos ambientales

La variada importancia de los aeródromos en el medio donde se ubiquen, su dinámica, la complejidad de su operación desde una perspectiva sistémica, motivan la necesidad de que exista una muy buena relación cooperativa, armoniosa y efectivamente coordinada con su entorno, es decir con la comunidad (autoridades locales, sectores de opinión político y económico, organizaciones relacionadas con el ambiente).

2. Declaración refundida de las Políticas y Prácticas permanentes de la OACI relativas a la Protección del Medio Ambiente (Res A35-5 Asamblea de la OACI)

2.1 Este punto tiene una especial relevancia para todas aquellas organizaciones, profesionales y técnicos que están directamente ligado a la operación de un sistema aeronáutico, de manera especial los operadores de aeronaves y las administraciones aeroportuarias. En esa línea la OACI requiere de los Estados y Territorios, dentro de sus responsabilidades "limitar o reducir la cantidad de personas afectadas por el ruido considerable de las aeronaves; limitar o reducir las repercusiones de las emisiones

procedentes de la aviación sobre la calidad del aire; limitar o reducir las repercusiones de las emisiones de gases con efecto invernadero procedentes de la aviación en el clima mundial; planificar y gestionar efectivamente la utilización de los terrenos circunvecinos con finalidad de permitir la operación segura y eficiente de los aeropuertos y mejorar la calidad del medio ambiente, además, de la gestión efectiva del resto de los aspectos e impactos relativos al uso de recursos no renovables, desechos líquidos y sólidos, erosión del suelo, la flora y la fauna, la preservación de las napas subterráneas entre otros aspectos.

2.2 *CAEP/7 (Carta a los Estados AN 1/17-IND/06/20 de 8 de septiembre de 2006)*

Entre el 5 al 16 de Febrero de 2007 tendrá lugar en Montreal-Canadá la CAEP/7, en la oportunidad se revisarán las propuestas relacionadas con las emisiones de los motores de aeronaves, incluyendo la enmienda del Anexo 16, Vol. II; revisión de las opciones basadas en criterios de mercado para limitar o reducir emisiones; revisar las propuesta relacionadas con el ruido de aeronaves, incluyendo la enmienda del Anexo 16, Vol. I. Es de real importancia que los Estados CAR/SAM sea agreguen a este tipo de reuniones en una primera etapa como observadores.

2.3 *Reducción/mitigación de los gases de efecto invernadero (GHG) en el sector de la aviación (Carta a los Estados AN 1/17-06/77 de 3 de octubre de 2006)*

Las medidas basadas en criterios de mercado ofrecerán al sector de la aviación la flexibilidad necesaria para lograr objetivos ambientales, a un costo muy inferior al que se suponen las medidas de reglamentación tradicionales. Las medidas o actividades de carácter voluntario, constituyen una de las medidas basadas en criterios de mercado que la OACI ha analizado y estudiado. Estas medidas voluntarias, establecidas mediante acuerdos voluntarios en los que se fijan objetivos ambientales concretos, así como las responsabilidades correspondientes al sector de la aviación y las organizaciones estatales interesadas, podrían resultar especialmente atractivas y útiles como un primer paso hacia la reducción/mitigación de las emisiones de GHG. Se ha elaborado un modelo de acuerdo voluntario entre el sector de la aviación y las organizaciones estatales, este se encuentra en el sitio web de la OACI http://www.icao.int/icao/en/env/Caep_Template.pdf. Los Estados interesados deben llenar un Cuestionario que se adjuntaba a la Carta ya descrita.

2.4 *Manual Guía de Protección Ambiental para Aeropuertos*

Debido a que la Conclusión 12/80 de GREPECAS se ha cumplido, se debe determinar cuando será posible que los Estados y Territorios puedan disponer de este documento para su utilización.

3. **Control del Medio Ambiente como Estrategia Corporativa**

El control de medio ambiente, es un tema de nivel corporativo, que cruza a las organizaciones verticalmente y horizontalmente. En este sentido es fundamental que las iniciativas de protección ambiental cuenten con el apoyo directo del más alto nivel de una organización. La protección del medio ambiente debe ser un compromiso que debe ser parte de la visión, misión, políticas, y esta debe asumir objetivos estratégicos y metas bien definidas. Para esto, se requiere del diseño e implantación de una Estrategia Corporativa de Control del Medio Ambiente en el Aeropuerto, se propone una estrategia de desarrollo que representa tal planteamiento y se adjunta como **Apéndice B**.

4. **Discusión**

4.1 De la lectura de los puntos precedentes se puede concluir que el control del medio ambiente es un factor que condiciona la planificación, diseño, operación, mantenimiento y certificación de los sistemas aeronáuticos, por esta razón deber formar parte de la estrategia corporativa de desarrollo.

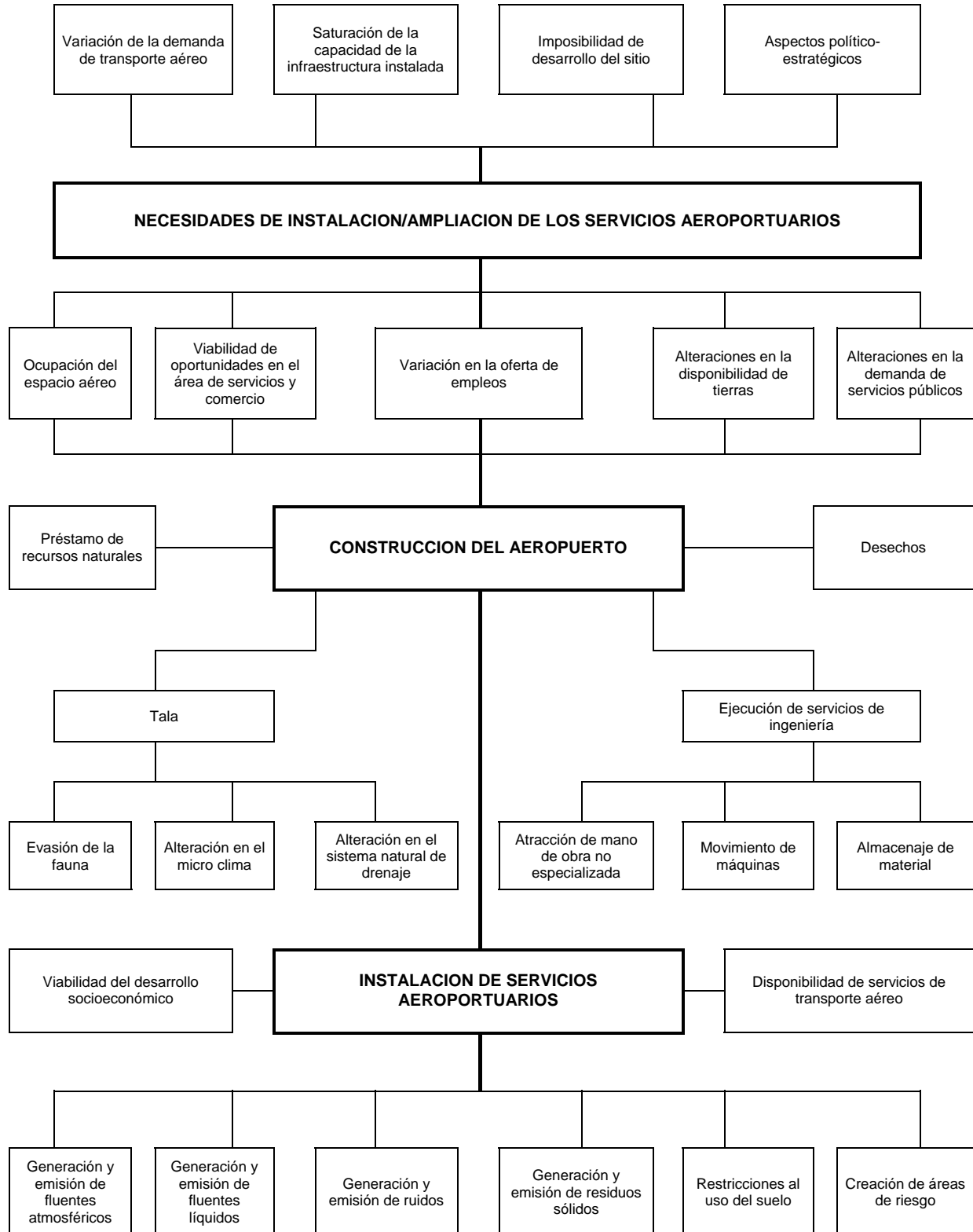
Esto permitirá una valoración y reconocimiento efectivo de la comunidad usuaria y por lo tanto una relación llevadera.

5. **Acción sugerida**

5.1 La Reunión invita a tomar nota, compartir experiencia respecto del tema, revisar y comentar la presente nota de estudio.

APÉNDICE A

TRANSFORMACIONES AMBIENTALES



APÉNDICE B

Estrategia Corporativa de Control del Medio Ambiente en Aeródromo (Ref. Sydney Airport Corporation Limited)

A.- Introducción

- Localización AD.
- Componentes AD.
- Importancia Socio-económica del AD. en su entorno
- Entorno ambiental
- Síntesis Desarrollo Histórico AD.
- Modalidad Gestión AD.

B.- Estrategia Ambiental

- Requerimientos Ambientales
 - Nacional / Estatal / Municipal
- Plan Maestro
- Definición estrategia corporativa para logros de metas y objetivos con sus indicadores de gestión y desempeños correspondientes.
- Benchmarking

C.- Gestión ambiental

- **Marco Legislativo**
 - Regulaciones OACI / Regulaciones del Estado / Regulaciones AAC / / Regulaciones Municipales
- **Organización, deberes y responsabilidades**
 - Visión
 - Misión
 - Organización
 - Administración
 - Unidad Gestión Ambiental / Comité
- **Gestión Ambiental**
 - Política
 - Estrategias
 - Tácticas
 - Evaluación y gestión de riesgos
 - Conciencia y capacitación
 - Auditoria
 - Revisión y retroalimentación
 - Reporte anual
- **Aprobación proceso de desarrollo**
 - Evaluación
 - Aprobación procesos
 - Términos de referencia para las obligaciones

D.- Plan de Acción a X años..

- Descripción
- Relación con los Grupos Interesados (legislación y estándares – Gobierno, Estados, Municipalidades, Organizaciones no gubernamentales, Grupos Internacionales relacionados con el medio ambiente.
- Ruido (Curvas de ruido- dB(A)
 - Fuentes móviles (aeronave, UPS, vehículos)
 - Fuentes fijas (SPS..)
- Emisiones gases (VOCs, CO₂, CO, NO_x, H₂O, SO₂, PM₁₀, humos) en kg/día
 - Fuente fijas
 - Fuentes móviles
 - Obras civiles
- Calidad agua (Toma muestras periódicamente)
- Suelo (erosión) y Napas subterráneas
- Flora y fauna
- Obras artes
- Materiales peligrosos
- Emergencias ambientales (Planes de Contingencia)
- Desechos líquidos y sólidos
- Recursos no renovables (uso)

E.- Master Plan Desarrollo de Conceptos

- Descripción
- Desarrollo lado aire y cuestiones ambientales
- Terminales de pasajeros y cuestiones ambientales
- Terminal de carga y cuestiones ambientales
- Área aviación corporativa y cuestiones ambientales
- Lado tierra y cuestiones ambientales
- Desarrollo comercial y cuestiones ambientales
- Matriz Aspectos v/s Impactos ambientales y desarrollo AD.

E.- Publico conocimiento

- Proceso consulta
- Encuentros de trabajo
- Exhibición pública de Borrador preliminar

Referencias (literatura relacionada)

Apéndices

- Regulaciones / Matriz comparativa Benchmarking (con otros ADs.)

- B3 -

Gráficas

Plano de Localización Ad. / Fotografía aérea / Carta Organización / Carta Organización Unidad Gestión Ambiental / Matriz descripción aspectos – impactos AD. / Tablas-Gráficas contribución de emisiones del AD. respecto del total de la ciudad / Diagrama de Comunicaciones ante Emergencia Ambiental.

- FIN -