



A35-WP/146¹
EX/61
16/9/04

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 15: Protección del medio ambiente

CONTRIBUCIÓN DE LA GESTIÓN DEL TRÁNSITO AÉREO A LA PROTECCIÓN MEDIOAMBIENTAL

(Nota presentada por 41 Estados contratantes², miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil)

RESUMEN

La gestión del tránsito aéreo puede aportar grandes mejoras en relación con el impacto medioambiental, sin comprometer la seguridad.

La prueba más reciente de la capacidad de la gestión del tránsito aéreo para reducir el impacto medioambiental de la aviación es el efecto de la introducción de la separación vertical mínima reducida de (RVSM) en 41 Estados (CEAC más el área de transición asociada), que ha permitido reducir el consumo de carburante y las emisiones en un 5% en la atmósfera superior.

Este documento describe una serie de actividades medioambientales paneuropeas en curso, cuya posibilidad de aplicación a nivel mundial merece ser considerada.

El documento ha sido elaborado y coordinado por EUROCONTROL.

DECISIÓN DE LA ASAMBLEA

El apartado 4 recoge la decisión que se propone a la Asamblea.

¹ Las versiones en español, francés, inglés y ruso fueron suministradas por la CEAC.

² Albania, Alemania*, Armenia, Austria*, Azerbaiyán, Bélgica*, Bosnia y Herzegovina, Bulgaria, Chipre*, Croacia, Dinamarca*, Eslovaquia*, Eslovenia*, España*, Estonia*, Finlandia*, Francia*, Grecia*, Hungría*, Irlanda*, Islandia, Italia*, La ex República Yugoslava de Macedonia, Letonia*, Lituania*, Luxemburgo*, Malta*, Moldova, Mónaco, Noruega, Países Bajos*, Polonia*, Portugal*, Reino Unido*, República Checa*, Rumania, Serbia y Montenegro, Suecia*, Suiza, Turquía y Ucrania.

* En la lista precedente, se indican con asterisco los Estados miembros de la Unión Europea.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En el 32° período de sesiones de su Asamblea, la OACI reconoció que la gestión del tránsito aéreo podría contribuir a reducir el impacto medioambiental del transporte aéreo y emprendió acciones, a través de su Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP), encaminadas a tratar de cuantificar los beneficios medioambientales de la CNS/ATM (Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente, A32/8).

1.2 En el 33° período de sesiones de la Asamblea de la OACI, EUROCONTROL señaló, por primera vez, varias áreas en las que la gestión del tránsito aéreo podría contribuir a atenuar el impacto de la aviación en el medio ambiente (A33-WP/58) y, en su Declaración refundida sobre protección del medio ambiente (A33/7), la OACI puso de manifiesto el importante papel que la gestión del tránsito aéreo podría desempeñar a la hora de mitigar los efectos del tránsito aéreo en el cambio climático y el ruido en los aeropuertos.

1.3 La prueba más reciente de la capacidad de la gestión del tránsito aéreo para reducir el impacto medio ambiental de la aviación es el efecto de la implantación, el 24 de enero de 2002, de separación vertical mínima reducida de (RVSM) en 41 Estados (CEAC más el área de transición asociada), lo cual ha permitido reducir el consumo de carburante y las emisiones de gases en un 5% en la atmósfera superior, gracias a la introducción de seis nuevos niveles de vuelo que permiten distribuir el tránsito de forma más segura y eficaz.

1.4 La introducción de la RVSM en otras regiones del mundo ofrecería la posibilidad de realizar un análisis global de impacto medioambiental y examinar las posibles ventajas.

2. EJEMPLOS DE ACTIVIDADES PANEUROPEAS

2.1 Generalidades sobre las iniciativas

2.1.1 Las actividades que EUROCONTROL ha realizado en los últimos años en materia de medio ambiente se han concentrado en apoyar las políticas a escala internacional y en promover la investigación y el desarrollo. A este respecto, EUROCONTROL se ha centrado principalmente en: elaborar medidas para reducir el impacto medioambiental y social de la aviación en los aeropuertos y sus proximidades; desarrollar instrumentos y metodologías para limitar el consumo de combustible y las emisiones por medio de los perfiles de vuelo, la calidad del espacio aéreo en los aeropuertos y el desarrollo de estelas de condensación de los aviones; y ajustar sus sistemas de recogida de datos sobre el consumo de combustible de las aeronaves para mejorar el seguimiento de las repercusiones medioambientales de la aviación.

2.2 Cooperación internacional

2.2.1 La OACI ocupa un lugar destacado en los trabajos de EUROCONTROL, especialmente a través de su Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP). Entre las contribuciones que ha aportado a la CAEP se encuentran el desarrollo, junto con la FAA, de un modelo que hace estimaciones mundiales de emisiones y consumo de combustible; la evaluación de las repercusiones de diversos avances en materia de CNS/ATM; las aportaciones a la recientemente publicada Circular 303 sobre posibilidades operacionales de reducir el consumo de combustible y las emisiones de la aviación; y el apoyo de las iniciativas relativas a medidas comerciales.

2.2.2 EUROCONTROL trabaja con la CEAC en la reciente actualización de un estudio de los cambios relativos al crecimiento del tránsito aéreo europeo y, asimismo, aporta su contribución a las actividades de la CEAC en el ámbito del medio ambiente, que abarcan el ruido, las emisiones de gases y las cuestiones económicas.

2.2.3 Por otra parte, EUROCONTROL colabora estrechamente con las direcciones generales de la Comisión Europea y de la Agencia Europea de Medio Ambiente en apoyo del Programa europeo sobre el cambio climático y tendrá claramente en cuenta la Estrategia de desarrollo sostenible aprobada en el Consejo Europeo de Gotemburgo.

2.3 **Medidas operacionales para reducir el impacto medioambiental y social en los aeropuertos y sus proximidades**

2.3.1 Se espera que la mejora clave que habrá de introducirse a nivel paneuropeo a partir de 2005 sea la aplicación generalizada de la aproximación de descenso continuo (CDA), cuyo efecto inmediatamente perceptible es la reducción del ruido percibido en tierra. No obstante, como reconoce la Circular 303 de la OACI, tiene la ventaja añadida de reducir tanto el consumo de combustible como la emisión de gases.

2.3.2 El punto de mira se encuentra actualmente en las posibilidades de implantación de la CDA P-RNAV y en el fomento de la introducción paralela de los procedimientos de CDA tácticos, que pueden resultar más fácilmente sostenibles en situaciones de máxima capacidad. Tales procedimientos están ya siendo aplicados al menos en un Estado. El ruido, el consumo de combustible y las emisiones de gases deberían verse reducidos en razón del aumento de la eficacia del perfil de vuelo, lo cual supondría una mejora de la protección del medio ambiente y ayudaría a garantizar la futura capacidad aeroportuaria.

2.3.3 El éxito de la introducción de los procedimientos CDA descansa en la estrecha cooperación entre la compañía aeroportuaria, el control de tráfico aéreo local y las principales compañías aéreas. Con este fin, se propone que las partes mencionadas creen foros de gestión medioambiental conjunta (CEM) en los que todas las partes interesadas puedan desempeñar sus competencias colectivas a la hora de reducir el impacto medioambiental de las operaciones del tránsito aéreo en los aeropuertos.

2.4 **Reducción de la incidencia climática de la aviación**

2.4.1 EUROCONTROL y la Agencia Espacial Europea (ESA) patrocinan, mediante su Acuerdo de cooperación, un estudio sobre la detección de cirros formados por estelas de condensación, la evaluación de la radiación forzada correspondiente y la validación de un modelo de predicción de estelas de condensación. Se espera que dicho estudio contribuya a mejorar la comprensión científica del fenómeno de estela de condensación/cirros, la cual es de especial relevancia para la gestión del tránsito aéreo, debido a las repercusiones potenciales sobre las operaciones de los vuelos.

2.4.2 Fundamentándose en las conclusiones del Informe especial sobre la aviación y la atmósfera global del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre Cambio Climático (IPCC), EUROCONTROL considera prudente investigar tales hipótesis en el marco de su compromiso de integración de las mejoras medioambientales en su planificación estratégica a largo plazo.

2.4.3 Por lo que respecta a las acciones a corto plazo, los interlocutores en materia de gestión del tránsito aéreo a nivel paneuropeo están terminando la planificación pormenorizada de un programa de mejora del espacio aéreo de primer orden que permitirá un uso mucho más dinámico de la red paneuropea de gestión del tránsito aéreo. Se prevé que esto aumente considerablemente la eficacia de los vuelos.

2.5 **Seguimiento de los resultados en materia de medio ambiente**

2.5.1 La CEAC ha aprobado recientemente un método de cálculo de las emisiones basado en datos de movimiento del tránsito aéreo. Varias agencias medioambientales de los Estados miembros de la CEAC cooperan ahora estrechamente con sus proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) nacionales para introducir esta metodología en la creación de informes de inventario. Los datos relativos al movimiento del tránsito aéreo pueden utilizarse para perfeccionar las estimaciones del consumo de combustible y las emisiones de gases correspondientes a la hora de elaborar inventarios nacionales sobre las emisiones de gases de efecto invernadero que han de transmitirse a la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMCCNU).

2.5.2 EUROCONTROL tiene previsto ofrecer a sus socios del sector, antes de finales de 2005, un nuevo servicio estratégico consistente en la elaboración de estimaciones de consumo de combustible y de emisión de gases por parte de las aeronaves. Dicho servicio se utilizará para la comunicación de datos relativos a los efectos medioambientales en la red ATM paneuropea, la evaluación de la eficacia de vuelo y la determinación de las tendencias históricas basadas en datos de movimiento registrados desde 1997. Así pues, el nuevo servicio debería ofrecer la base para el establecimiento de objetivos de alto nivel relativos al medio ambiente, con respecto a los cuales poder medir los resultados, y para la validación de varias de las posibilidades operacionales de reducir al mínimo el consumo de combustible y la emisión de gases, mencionadas en la Circular 303 de la OACI.

2.5.3 El Memorando de cooperación entre la Comisión Europea y EUROCONTROL, recientemente aprobado, prevé el intercambio de estadísticas sobre tránsito aéreo y medio ambiente. Se ha creado un grupo de trabajo común para determinar el mejor modo de explotar tales datos en beneficio de ambas partes y de sus socios.

3. **CONCLUSIÓN**

3.1 La gestión del tránsito aéreo tiene un papel crucial que desempeñar en materia de protección medioambiental. En este documento se ha descrito un número creciente de tareas encaminadas a producir programas y servicios que reduzcan y controlen el impacto medioambiental de la aviación en el medio ambiente. Estas actividades seguirán beneficiándose de una atención cada vez mayor a nivel mundial, y podrían ser utilizadas también en los debates sobre la fijación de políticas a nivel internacional como ejemplo de mejoras que muchas regiones y Estados podrían introducir con relativa rapidez. Si este hecho fuera reconocido por la Asamblea y, en consecuencia, se viera reflejado en los procedimientos de trabajo de la OACI, se fortalecería considerablemente el papel que a la gestión del tránsito aéreo corresponde desempeñar en materia de protección medioambiental.

4. **DECISIÓN DE LA ASAMBLEA**

4.1 Se invita a la Asamblea a que:

- a) tome nota de los trabajos de protección medioambiental en relación con la gestión del tránsito aéreo y acoja positivamente el fortalecimiento del apoyo de EUROCONTROL a la OACI por lo que respecta a las cuestiones medioambientales;
- b) insista en el papel significativo que corresponde desempeñar a la gestión del tránsito aéreo a la hora de reducir el impacto medioambiental del transporte aéreo e inste a los órganos competentes de la OACI a que incluyan en sus cometidos la contribución a la gestión del tránsito aéreo; y

- c) pida a la OACI que inste a los Estados que hagan de los estudios de impacto medioambiental una parte integrante de sus programas de puesta en práctica de la RVSM.

— FIN —