



ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

A35-WP/153¹

EX/65

23/9/04

Español, francés e inglés
únicamente

ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 15: Protección del medio ambiente

LOS AEROPUERTOS Y EL MEDIO AMBIENTE

[Nota presentada por el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI)]

RESUMEN

La protección del medio ambiente es de interés fundamental para los aeropuertos y es particularmente crítica para los aeropuertos sensibles al ruido. Los niveles de ruido y emisiones de aeronave mayores que lo aceptable afectan la posibilidad de que los aeropuertos amplíen la capacidad para satisfacer futuras demandas. Dado que las políticas, normas y textos de orientación de la OACI tienen influencia determinante en los niveles de ruido y emisiones de las aeronaves, tanto en los aeropuertos como en las comunidades vecinas, es fundamental que las preocupaciones de los aeropuertos se traten adecuadamente.

ACI apoya la orientación de la OACI sobre el enfoque equilibrado que figura en el Doc 9829 pero subraya que la ulterior labor que emprende el CAEP para mejorar dicha orientación es fundamental para que el documento resulte más útil a los aeropuertos. Los aeropuertos también necesitan, lo antes posible, normas más estrictas sobre ruido y emisiones de aeronaves para incorporar en el Anexo 16.

ACI apoya la labor de la OACI sobre las opciones basadas en el mercado para la reducción de emisiones, incluyendo el comercio de derechos de emisión, la imposición de derechos (con excepción de gravámenes como impuestos) y los acuerdos voluntarios.

En esta nota se presentan las opiniones de ACI sobre estos aspectos fundamentales.

La decisión de la Asamblea figura en el párrafo 22.

¹ Las versiones en español, francés e inglés fueron suministradas por el ACI.

INTRODUCCIÓN

1. La protección del medio ambiente es cada vez de más interés para los aeropuertos de todo el mundo, dado que las comunidades vecinas exigen continuamente niveles inferiores de ruido y emisiones. Tales demandas constituyen una gran limitación para el desarrollo de capacidad aeroportuaria. Los aeropuertos han agotado ampliamente sus propias opciones para evitar que las comunidades sufran el impacto ambiental del mayor tráfico. Se necesita una mayor severidad en las normas relativas a ruido y emisiones de las aeronaves para alentar a los fabricantes a producir, y a las líneas aéreas a explotar, aeronaves y motores más silenciosos. Esto permitiría que los aeropuertos puedan operar con eficiencia óptima y mantener la posibilidad de ampliar su capacidad para satisfacer la creciente demanda.

2. ACI apoya las políticas de la OACI sobre el medio ambiente y sus objetivos en el cumplimiento de su responsabilidad por lograr la máxima compatibilidad entre el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil y la calidad del medio ambiente mediante la limitación o reducción del número de personas afectadas por el ruido de las aeronaves, la limitación o reducción del impacto de las emisiones de la aviación sobre la calidad del aire local y la limitación o reducción del impacto de las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación sobre el clima mundial (según se señala en el Apéndice A de la Resolución A33-7 revisada que se presenta en la nota WP/77).

3. ACI reconoce la importante labor desarrollada por el Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) y su grupo de trabajo en el que ACI ha participado activamente y continuará participando.

RUIDO DE LAS AERONAVES

Enfoque equilibrado de la gestión del ruido de las aeronaves

4. La OACI indica en la nota WP/56 (párrafo 2.5.2) que su *Orientación sobre el enfoque equilibrado de la gestión del ruido de las aeronaves* en el Doc 9829 contiene información sobre todos los elementos de dicho enfoque equilibrado y el desarrollo de un análisis de costo/beneficio para la implantación de ese enfoque. La OACI indica además que las directrices no son prescriptivas sino que tienen por objeto ilustrar las buenas prácticas en la realización de análisis económicos que pueden utilizar los Estados o aeropuertos para alcanzar los objetivos de la Resolución A33-7.

5. ACI y sus aeropuertos miembros han apoyado desde hace tiempo e implantado un enfoque equilibrado de la gestión del ruido de las aeronaves. ACI apoya la política de la OACI sobre el enfoque equilibrado según figura en la Resolución A33-7 de la Asamblea de la OACI, adoptada unánimemente por el 33º período de sesiones de dicha Asamblea en 2001. El enfoque equilibrado otorga igual peso a los cuatro elementos: reducción del ruido en la fuente; planificación de la utilización de terrenos; procedimientos operacionales para atenuación del ruido y restricciones a las operaciones.

6. ACI considera que el Doc 9829 de la OACI representa la orientación sobre el enfoque equilibrado. No obstante, como señaló ACI en la CAEP/6, ciertos sectores del documento de orientación necesitan ser más elaborados para asegurar que la orientación tiene carácter práctico para la gestión del ruido en los aeropuertos. Los temas que deben tratarse comprenden un mayor énfasis en la reducción del ruido en la fuente para darle igual importancia que los otros tres elementos; una función realista para la planificación de la utilización de terrenos; el refinamiento del índice de ruido y las descripciones de curvas de nivel; y la flexibilidad en el análisis de costo-beneficio para tener en cuenta elementos no cuantificables. La flexibilidad en la aplicación también es importante para hacer lugar a diferentes necesidades y situaciones ambientales de carácter regional, nacional y local, y proporcionar soluciones prácticas a las circunstancias específicas de cada aeropuerto.

7. Además de los sectores que exigen mayor elaboración mencionados en el párrafo 6, cabe señalar que la Sección sobre análisis de costo/beneficio da la impresión general y errónea de que cada elemento del enfoque equilibrado es fácilmente cuantificable y que existe una fórmula sencilla para encontrar la medida más rentable. No obstante muchos de los factores relacionados con los problemas de ruido en las comunidades tienen consecuencias sociales y políticas que son a menudo imposibles de cuantificar en términos monetarios. Se requiere flexibilidad en el análisis de costos para tener en cuenta los elementos no cuantificables.

8. El CAEP está emprendiendo una actualización del Doc 9829 como parte de su futura labor. ACI está participando activamente en este proceso y espera que se publiquen las enmiendas necesarias lo antes posible.

Reducción del ruido de las aeronaves en la fuente

9. El primer elemento del enfoque equilibrado – la reducción del ruido en la fuente – ha sido una cuestión fundamental y continua en la OACI y el CAEP. ACI reitera su objetivo de larga data de reducir el impacto del ruido en torno de los aeropuertos y considera que las aeronaves más silenciosas son la clave para asegurar el futuro desarrollo sostenible de la capacidad aeroportuaria del transporte aéreo para beneficio del público viajero, las líneas aéreas, los aeropuertos, sus comunidades vecinas y las economías regionales y nacionales. Las líneas aéreas que cuenten con una flota de aeronaves silenciosas se beneficiarán más probablemente a largo plazo de la mayor flexibilidad y las crecientes oportunidades operacionales, especialmente en los aeropuertos sensibles al ruido.

10. ACI continúa subrayando la necesidad de lograr la reducción del ruido en la fuente mediante una mayor severidad de las normas de certificación en todos los puntos de medición (sobrevuelo, lateral y aproximación) más allá de las actuales que figuran en el Anexo 16, Volumen I, Capítulo 4 de la OACI y que entrarán en vigor en 2006. Estas normas no reflejan la plena medida de la actual tecnología de reducción del ruido de las aeronaves en producción, no fomentarán una mejor performance acústica de las futuras aeronaves en cada uno de los tres puntos de medición del ruido y no contribuirán significativamente a la reducción del ruido en torno de los aeropuertos. ACI insta a que el CAEP emprenda una labor tendiente a aumentar más aún la severidad de las normas de homologación acústica del Anexo 16 para implantarlo lo antes posible.

REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE LAS AERONAVES

11. ACI desea reiterar que las emisiones, al igual que el ruido, se están transformando cada vez más en un factor que limita la ampliación de la capacidad aeroportuaria y la posibilidad de enfrentar el futuro crecimiento del tráfico. La calidad del aire local es un aspecto ambiental cada vez más importante para los aeropuertos, en particular a medida que se implanten con carácter nacional e internacional nuevas normas gubernamentales.

12. ACI apoya un mayor aumento de la severidad de las normas sobre emisiones de aeronaves que reflejarían verdaderamente la más elevada viabilidad tecnológica, la racionalidad económica y las ventajas ambientales. Si bien algunos instrumentos de mitigación basados en el mercado como el comercio de emisiones ofrecen una solución al problema, la reducción en la fuente permanece siendo, al igual que para el ruido, la única solución creíble a largo plazo.

13. ACI considera que la reciente adopción en el Anexo 16 de una mayor severidad del 12% para la norma de certificación de emisiones NOx de los motores de las aeronaves, por encima de la norma adoptada por la CAEP/4 en 1998 es insuficiente, dado que no refleja la plena extensión de la actual tecnología NOx para los motores. No obstante, observa que esto es parte de un proceso en dos etapas que

incluye la consideración de normas más severas para las emisiones de los motores de las aeronaves, especialmente NOx (véase la nota WP/56, párrafo 3.2.1), que se completará para 2010.

14. ACI opina que es fundamental que la ulterior reducción de NOx en particular se introduzca a una fecha anterior a 2010. El proceso del CAEP que ha de seguirse para el establecimiento de objetivos a mediano y largo plazo para la reducción de NOx a efectos de contribuir al establecimiento de futuras normas deberían producir las considerables reducciones requeridas por los aeropuertos.

15. La ulterior labor del CAEP sobre la evaluación de la información científica disponible sobre emisiones de aeronaves, tanto mundialmente como a nivel de superficie, es importante. ACI observa que se ha elaborado textos de orientación sobre el uso de datos de certificación LTO para evaluación de impactos operacionales. ACI apoya la continuación de la elaboración de estos textos para aplicación práctica por los aeropuertos.

16. ACI toma nota de que los Estados han otorgado recientemente atención al aspecto de los contaminantes de aire peligrosos (HAP) generados por las operaciones de aeronaves. Actualmente, existen pocos datos fiables sobre las emisiones de los contaminantes o sobre las posibles consecuencias para la salud humana. ACI insta al CAEP a que asuma una función de dirección en la elaboración de información creíble sobre este tema.

MEDIDAS BASADAS EN CRITERIOS DE MERCADO PARA LIMITAR O REDUCIR LAS EMISIONES

17. Los aeropuertos están interesados y apoyan las opciones basadas en criterios de mercado como medio de reducir las emisiones y satisfacer los requisitos del futuro crecimiento del tráfico aéreo.

18. ACI apoya la continua labor sobre opciones basadas en criterios de mercado para la reducción de las emisiones, incluyendo el comercio de derechos de emisión, la imposición de derechos (con excepción de gravámenes relacionados con las emisiones u otros impuestos que vayan más allá de la Resolución del Consejo del 9 de diciembre de 1996) y de acuerdos voluntarios reflejados en el Apéndice I de la Resolución A33-7 revisada que figura en la nota WP/76.

19. Las opciones basadas en criterios de mercado deberían ofrecer objetivos medibles y aceptables de una reducción absoluta de emisiones. Deberían incorporar un proceso de adjudicación y distribución de emisiones que resulte claro y transparente. Los programas de implantación para cualquier opción basada en el mercado deberían incluir un plan para vigilar y evaluar su efectividad en la satisfacción de los objetivos identificados.

20. ACI apoya la continuación del desarrollo de un sistema de comercio de derechos de emisión abierto para la aviación internacional concentrado en los dos enfoques identificados en el proyecto de revisión del Apéndice I de la Resolución A33-7 revisada, que figura en WP/76, concretamente desarrollar un sistema de comercio voluntario que los Estados y organizaciones interesadas puedan proponer, y proporcionar orientación para incorporar las emisiones de la aviación internacional en los planes de comercio de derechos de emisión de los Estados con arreglo al proceso de la CMCC de las Naciones Unidas. ACI también apoya los acuerdos voluntarios según se indican en el Apéndice I de la Resolución A33-7 revisada.

PRONOSTICACIÓN Y ANÁLISIS ECONÓMICO

21. Finalmente, corresponde reconocer la importancia de la labor de apoyo proporcionada al proceso del CAEP por el Grupo de estudio sobre pronosticación y análisis económico (FESG). Durante

muchos años este grupo fue conducido por la Secretaría de la OACI en forma eficaz e imparcial, lo que resulta esencial para la aceptación de su labor. ACI opina que, a pesar de las limitaciones de recursos, sería análogamente beneficioso contar con algún nivel de participación de la Secretaría en esta labor.

DECISIÓN DE LA ASAMBLEA

22. Se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota del apoyo general de ACI al papel conductor de la OACI, sus políticas en la Resolución A33-7 y su labor en la esfera del medio ambiente y la aviación;
- b) tener en cuenta las opiniones de ACI presentadas en esta nota, en particular cuando considere enmiendas de las políticas y prácticas de la OACI en la Resolución A33-7 de la Asamblea, presentada en WP/77;
- c) fomentar la labor actualmente en marcha en el CAEP para enmendar la orientación sobre el enfoque equilibrado a la gestión del ruido de las aeronaves (Doc 9829) de la OACI para tratar eficazmente con las mejoras requeridas y publicar enmiendas lo antes posible a efectos de aumentar su valor práctico para los aeropuertos:
- d) convenir en que el CAEP realice un esfuerzo para desarrollar medidas más severas sobre el ruido para el Anexo 16 que reflejen la actual tecnología de reducción del ruido de las aeronaves en producción para introducir tan pronto como sea posible, contribuir a mejorar el entorno acústico de los aeropuertos y facilitar el desarrollo de capacidad aeroportuaria para enfrentar el futuro crecimiento del tráfico;
- e) apoyar un considerable aumento futuro de la severidad de las normas sobre emisiones del Anexo 16 (más allá de las recomendadas por CAEP/6) en la segunda etapa prevista, en fecha anterior a 2010, que refleje la viabilidad tecnológica, la racionalidad económica y las ventajas ambientales; y
- f) tomar nota del apoyo de ACI para que se otorgue prioridad a la propuesta labor ulterior de la OACI sobre opciones basadas en criterios de mercado para la reducción de las emisiones, incluyendo el comercio de derechos de emisión, la imposición de derechos (con la excepción de gravámenes como impuestos) y los acuerdos voluntarios (Apéndice I de la Resolución A33-7 revisada, que figura en WP/77).