

## **CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO: RETOS Y OPORTUNIDADES DE LA LIBERALIZACIÓN**

**Montreal, 24 - 29 de marzo de 2003**

**Cuestión 2 del  
orden del día: Examen de aspectos clave de la reglamentación en la liberalización  
2.2: Acceso a los mercados**

### **AMPLIACIÓN DE LA CAPACIDAD AEROPORTUARIA: MITIGACIÓN DE LAS LIMITACIONES AMBIENTALES**

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

#### **RESUMEN**

El ruido de las aeronaves es el factor individual más importante que fundamenta la oposición de la comunidad a la construcción y ampliación de capacidad aeroportuaria. La reducción del ruido en la fuente, es decir aeronaves más silenciosas, es la única manera de aumentar la capacidad en muchos aeropuertos sensibles al ruido. Las restricciones y razones comerciales en los aeropuertos, y no las normas de homologación acústica de la OACI, es lo que lleva a los fabricantes a producir aeronaves más silenciosas. Por consiguiente, los progresos en cuanto a la reducción del ruido en la fuente dependen de restricciones acústicas adicionales en los aeropuertos, lo que a su vez reduce más aún la capacidad. Para romper este círculo vicioso, las normas de certificación acústica del Anexo 16 de la OACI deben ser más estrictas para alentar a los fabricantes a producir aeronaves más silenciosas.

La medida propuesta a la Conferencia figura en el párrafo 4.1.

## **1. INTRODUCCIÓN**

1.1 Como se señaló en la nota ATConf/5-WP/8, las limitaciones ambientales han impedido en algunos casos la construcción y ampliación de aeropuertos. La experiencia de los explotadores aeroportuarios indica que el ruido de las aeronaves es el factor individual más importante que galvaniza la oposición política y comunitaria a la construcción y ampliación de los aeropuertos. Esta oposición

---

<sup>1</sup> Las versiones en español y francés son proporcionadas por el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI).

constituye una importante limitación del desarrollo del sistema aeronáutico y ha provocado extremas dificultades en la construcción de nuevos aeropuertos, la ampliación de los aeropuertos existentes y la programación de las operaciones de aeronave, especialmente por la noche. En esta nota se describen los problemas relacionados con la mitigación del impacto adverso del ruido de las aeronaves en la capacidad aeroportuaria.

1.2 Actualmente, muchos aeropuertos que representan una porción considerable del tráfico mundial tienen limitaciones acústicas y este número aumentará a menos que se encuentre una solución efectiva para mitigar las consecuencias del ruido de las aeronaves y permitir que en los aeropuertos desarrollen su capacidad y puedan enfrentar el crecimiento de tráfico aéreo previsto con una mayor liberalización del transporte aéreo.

1.3 El Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) de la OACI es el órgano competente de la Organización para tratar asuntos del medio ambiente, incluyendo el ruido. Si bien observadores y participantes ofrecen asesoramiento sobre la base de su propia experiencia técnica, y el CAEP depende de tal apoyo para su labor, el poder de decisión permanece en manos de los expertos miembros del CAEP designados por los Estados. Normalmente, las decisiones se adoptan por consenso. El enfoque equilibrado para la gestión del ruido de las aeronaves recomendado por la Reunión CAEP/5 (2001) y adoptado por los Estados contratantes de la OACI en la Resolución A33-7 de la Asamblea, consiste en la reducción del ruido en la fuente (es decir células y motores más silenciosos), la planificación de la utilización de los terrenos, procedimientos operacionales para la atenuación del ruido y restricciones a las operaciones de las aeronaves.

## 2. ANÁLISIS

2.1. ACI apoya un enfoque equilibrado que brinde igual peso y condición a cada uno de sus cuatro elementos y que pueda aplicarse rápidamente en todos los aeropuertos. Esto se debe a que en muchos aeropuertos sensibles al ruido las posibilidades de la planificación de la utilización de terrenos y los procedimientos de atenuación del ruido ya se han agotado completamente. La reducción del ruido en la fuente es el único camino que queda a tales aeropuertos, dado que todo aumento en la capacidad dependerá de mantener o reducir los niveles generales de ruido entorno de ellos. Incluso la capacidad de los aeropuertos que actualmente no presentan esos problemas en cuanto a mantener o ampliar la capacidad disminuirá con el tiempo debido a limitaciones ambientales. Por todas estas razones, una reducción progresiva y creíble del ruido de las aeronaves en la fuente, que constituyan una ventaja efectiva y tecnológica permanente, es la única manera significativa de asegurar un futuro crecimiento del transporte aéreo en un marco de crecientes limitaciones ambientales.

2.2 El enfoque equilibrado de la OACI deja en manos de los fabricantes la reducción del ruido en la fuente, lo que también dependerá de progresos tecnológicos y señala que la adopción de las normas de homologación acústica del Capítulo 4 de la OACI por los Estados lograría por sí sola tal reducción. No obstante, los fabricantes aplican tecnología de reducción del ruido para satisfacer ciertas restricciones acústicas en ciertos aeropuertos y por fines comerciales, y no para cumplir con las normas de la OACI que, con arreglo al enfoque equilibrado continúan reflejando la tecnología actual. Dado que las restricciones al ruido en los aeropuertos, y no las normas de la OACI, son las que impulsan la tecnología de reducción del ruido, la introducción de aeronaves más silenciosas depende de restricciones acústicas adicionales en los aeropuertos, lo que a su vez reduce aun más la capacidad aeroportuaria. Para romper este círculo vicioso, las normas de homologación acústica del Anexo 16 de la OACI deben ser más estrictas de modo que puedan fomentar la introducción de aeronaves más silenciosas.

### 3. **CONCLUSIONES**

3.1 No se espera que disminuyan las limitaciones ambientales. Los aeropuertos sensibles al ruido dependen de una reducción creíble del ruido en la fuente para ampliar su capacidad y las normas de homologación acústica del Anexo 16 de la OACI deben ser más estrictas a efecto de fomentar la introducción de aeronaves más silenciosas.

### 4. **MEDIDA PROPUESTA A LA CONFERENCIA**

4.1 Se invita a la Conferencia a:

- a) reconocer los esfuerzos de los explotadores aeroportuarios para ampliar la capacidad de sus instalaciones;
- b) convenir en que las normas de homologación acústica del Anexo 16 de la OACI deben ser más estrictas para fomentar la introducción de aeronaves más silenciosas sin depender de las restricciones aeroportuarias; y
- c) recomendar que esta necesidad se ponga en conocimiento del CAEP.

– FIN –