



ASAMBLEA — 36º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 17: Protección del medio ambiente

LOS AEROPUERTOS Y EL MEDIO AMBIENTE

(Nota presentada por el Consejo Internacional de Aeropuertos)

RESUMEN

Tratar los aspectos medioambientales es fundamental para que los aeropuertos puedan mantener los actuales niveles de operación y tramitar la creciente demanda de transporte aéreo.

ACI y sus aeropuertos miembros consideran que el ruido es la cuestión medioambiental más importante y el documento de orientación de la OACI sobre el Enfoque equilibrado (Doc 9829) sigue siendo la base para gestionarla. La reducción del ruido en la fuente solo se logra mediante el plan de homologación acústica de la OACI y ACI insta a esa organización a que se asegure de que las normas permanecen actualizadas revisando regularmente la rigurosidad en los reglamentos sobre el ruido del Anexo 16, Volumen I.

La calidad del aire local es también una cuestión fundamental en muchos aeropuertos e influye en el proceso de aprobación de ampliaciones de infraestructura. Los aeropuertos continúan tratando las fuentes de emisiones dentro de su control directo mediante programas de mitigación, aunque las normas sobre emisiones de las aeronaves corresponden a la OACI. ACI insta a la OACI a que se asegure de que sus reglamentos del Anexo 16, Volumen II se revisan regularmente para que reflejen la tecnología de vanguardia.

En algunas regiones, la contribución de la aviación a las emisiones que afectan el cambio climático ha pasado a ser un aspecto que comienza a incidir sobre la planificación de infraestructura. ACI trabaja para asegurar que sus aeropuertos miembros tratan las fuentes de emisiones y el uso de energía dentro de su control y espera el liderazgo de la OACI para alcanzar medidas globales.

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

- aprobar la medida de que las normas de rigurosidad de la OACI para homologación acústica y certificación de emisiones se revisen con carácter regular, como en cada dos ciclos del CAEP, es decir, cada seis años;
- aprobar el requisito de que las nuevas normas de homologación acústica requieran mejoras mínimas en los tres puntos de homologación acústica (eje en aproximación, eje en despegue y línea lateral en despegue) así como un total acumulado de los tres; y
- elaborar una Hoja de ruta para tratar las emisiones de la aviación que producen cambios climáticos.

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

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo Estratégico C (<i>Protección del medio ambiente — Minimizar los efectos perjudiciales de la aviación civil mundial en el medio ambiente</i>).
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se aplica.
<i>Referencias:</i>	<i>Orientación sobre el Enfoque equilibrado para la gestión del ruido de las aeronaves</i> (Doc 9829) CAEP/7-WP/18 CAEP/7-IP/16

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Los aspectos medioambientales de la aviación continúan siendo de fundamental importancia para la capacidad de los aeropuertos en satisfacer la demanda actual y futura de transporte aéreo. El ruido tiene las consecuencias más claramente identificables en las comunidades locales y es el aspecto medioambiental que más probablemente movilice a una comunidad local contra las operaciones existentes e infraestructura futura o la ampliación de capacidad. La calidad del aire local y las contribuciones de las fuentes de emisiones aeroportuarias y de aeronave llaman cada vez más la atención de los reglamentadores y afectan los planes de ampliación. En los últimos doce meses, algunas regiones han estado debatiendo la importancia de los gases de efecto invernadero (GHG) y el cambio climático. Las presiones públicas y mediáticas aumentan para limitar las emisiones de la aviación, identificada a veces como importante y creciente contribuyente a los volúmenes de GHG.

1.2 Los aeropuertos enfrentan continuamente estos y otros problemas ambientales. ACI tiene la función de proporcionar políticas y directrices sobre mejores prácticas para asegurar que todos los aeropuertos miembros tengan acceso a la mejor información y puedan compartir conocimientos y experiencia. Otra función importante de ACI es representar los intereses de los aeropuertos ante la OACI, para asegurar que esta organización y el CAEP cuentan con aportes de los aeropuertos y que los resultados de la OACI proporcionen las máximas ventajas posibles para los aeropuertos y la industria aeronáutica.

2. RUIDO

2.1 Importancia del problema

2.1.1 El ruido sigue siendo la causa más importante de objeciones a la operación y ampliación de aeropuertos tanto en países desarrollados como en desarrollo, y la presión pública contra las operaciones actuales y el desarrollo de nueva infraestructura podría tener influencia negativa en el futuro crecimiento de la industria aeronáutica.

2.1.2 La OACI tiene el objetivo declarado de “reducir o limitar el número de personas afectadas por ruidos significativos de las aeronaves.” No obstante, como se indicó en la labor preliminar sobre Evaluación de las metas ambientales (CAEP/7-WP/18), el crecimiento previsto de la aviación resultará en un aumento del número de personas afectadas por ese ruido significativo de las aeronaves. Esto conducirá muy probablemente a una creciente oposición de las comunidades al futuro crecimiento de los aeropuertos.

2.2 **Enfoque equilibrado para la gestión del ruido en los aeropuertos**

2.2.1 ACI apoya la versión actualizada del Enfoque equilibrado para la gestión del ruido de las aeronaves aprobada por la Reunión CAEP/7, incluyendo su ampliación para incorporar “el aspecto humano”.

2.2.2 ACI opina que el enfoque equilibrado debería implantarse dando igual énfasis a sus cuatro elementos – reducción del ruido en la fuente, planificación y gestión de la utilización de los terrenos, procedimientos operacionales para la atenuación del ruido y restricciones a las operaciones. Debido a que deben tenerse en cuenta las condiciones locales, la implantación continuará haciéndose aeropuerto por aeropuerto, como se señala en el documento.

2.3 **Reducción del ruido de las aeronaves en la fuente**

2.3.1 Este elemento del enfoque equilibrado se refiere específicamente a la reducción del ruido “mediante la adopción y aplicación de las normas de homologación acústica (de la OACI) ... especificadas en el Anexo 16” y está más allá del control de cada aeropuerto. Este es el único elemento que garantizaría las mejoras del clima acústico en los aeropuertos. Este enfoque debe tener carácter mundial porque los aeropuertos o Estados no pueden controlar individualmente los criterios de diseño de aeronaves establecidos por la OACI.

2.3.2 La rigurosidad acústica del Capítulo 4 fue aprobada en CAEP/5 en 2001 y se implantó en 2006. Aunque se aplica solamente a las aeronaves homologadas después de 2006, casi todas las aeronaves en producción en 2001 ya se ajustaban a la nueva norma. En consecuencia, la norma del Capítulo 4 no resultaría en una mejora del medio acústico alrededor de los aeropuertos.

2.3.3 Además, la rigurosidad del Capítulo 4 se define en términos de 10 dB acumulativos por debajo de las normas del Capítulo 3. No existe requisito para una mejora mínima en cada uno de los tres puntos de referencia para medición del ruido. Dado que el ruido de las aeronaves afecta a las comunidades vecinas de los aeropuertos así como por debajo de las rutas de aproximación y de salida, el Capítulo 4 no garantiza una mejora en todos los puntos de referencia para medición del ruido y, como resultado, no garantiza un avance hacia el logro del objetivo de la OACI de limitar o reducir el número de personas afectadas por el ruido.

2.3.4 Por consiguiente, ACI insta a la OACI a adoptar un nuevo enfoque de la homologación acústica que reconozca explícitamente la necesidad de continuar ajustando los requisitos para homologación acústica en ciclos regulares del CAEP a fin de adaptarse al crecimiento de la aviación y las mejoras tecnológicas y proporcionar una mayor certidumbre a la industria.

2.3.5 Además, ACI insta a la OACI a asegurarse de que las futuras mejoras de sus normas de homologación acústica de las aeronaves incluyan una reducción de los niveles máximos de ruido en cada uno de los tres puntos de referencia para homologación acústica, así como una mejora del nivel acumulado mínimo.

3. **EMISIONES QUE AFECTAN A LA CALIDAD DEL AIRE LOCAL**

3.1 **Importancia de la cuestión**

3.1.1 La mitigación de consecuencias adversas para la calidad del aire local (LAQ) constituye una grave preocupación para la operación, ampliación y construcción de aeropuertos en todo el mundo. Los NO_x son importantes contaminantes emitidos por fuentes aeroportuarias y motores de aeronave y

representan normalmente del 60 al 80% de los volúmenes de NO_x en los aeropuertos. Problemas en el cumplimiento de las normas regionales de calidad del aire local y la creciente contribución de la aviación al problema podrían afectar la aptitud de los aeropuertos para satisfacer las necesidades de la aviación en cuanto a la ampliación de la capacidad.

3.2 Avances

3.2.1 ACI ve con agrado el nuevo texto de orientación de la OACI sobre calidad del aire en los aeropuertos y continúa participando en la elaboración de las nuevas secciones sobre medición, mitigación e interdependencia.

3.2.2 Los aeropuertos aplican una amplia gama de medidas de mitigación de las emisiones locales dirigiéndose a las fuentes dentro de su control inmediato, incluyendo el uso de equipo de servicios en tierra con combustibles alternativos, como vehículos eléctricos y CNG/LPG, fuentes eléctricas alternativas y suministros aéreos preacondicionados para las aeronaves en las puertas de la terminal, así como la modernización de las plantas generadoras de electricidad y calor y la creación de redes de transporte terrestre para pasajeros y personal.

3.3 Función de la OACI

3.3.1 La OACI es el foro indicado para establecer normas de rigurosidad para las emisiones de los motores de las aeronaves, según figura en el Anexo 16, Volumen II. Teniendo en cuenta el crecimiento previsto de la industria aeronáutica, aumentar la rigurosidad será una parte fundamental de las actividades de la OACI para lograr su objetivo declarado de “limitar o reducir las consecuencias de las emisiones de la aviación en la calidad del aire local”.

3.3.2 ACI insta a la OACI a que adopte un enfoque de la certificación de las emisiones de las aeronaves que reconozca explícitamente la necesidad de continuar ajustando los requisitos de certificación en los ciclos regulares del CAEP para adaptarse al crecimiento de la aviación y las mejoras tecnológicas así como para proporcionar una mayor certidumbre a la industria.

4. EMISIONES QUE AFECTAN EL CAMBIO CLIMÁTICO

4.1 Importancia de la cuestión

4.1.1 Aunque responsable de aproximadamente el 2% al 3% de las emisiones de GHG mundiales, la aviación es un sector en rápido crecimiento y no existen alternativas inmediatas a los combustibles fósiles. No hay posibilidades a corto o mediano plazo para mitigar plenamente su aumento de las emisiones de GHG mediante tecnología y operaciones mejoradas. En un escenario en que otras industrias logran considerables reducciones en las emisiones, la aviación podría encontrarse siendo responsable de una mayor proporción de las emisiones. Además, permanecen incertidumbres con respecto a las emisiones en altitud y las consecuencias de las estelas de vapor y nubes cirrus. Si bien los aeropuertos y las fuentes terrestres producen una pequeña proporción de las emisiones de GHG totales de la aviación, la cuestión tiene consecuencias para toda la industria.

4.1.2 Las percepciones negativas en los medios de difusión y el público con respecto a la aviación y el medio ambiente, en particular en algunas regiones, continúan generando oposición a la planificación de ampliaciones de capacidad e infraestructura, y también es probable que la oposición llegue a ser importante en otras regiones.

4.2 **Posición de ACI sobre el cambio climático**

4.2.1 ACI publicó sus políticas sobre el cambio climático en 2006 (CAEP/7-IP16), que incluyen lo siguiente:

- La aviación debería enfrentar sus consecuencias sobre el cambio climático a nivel mundial.
- ACI apoya que la OACI asuma una función de liderazgo en la generación de consenso internacional para tratar el problema.
- Los aeropuertos deberían adoptar medidas para minimizar las emisiones de GHG y el consumo de energía dentro de su control.
- ACI opina que la política que tendría el menor impacto negativo sobre la aviación sería la integración de las emisiones de CO₂ de la aviación en un sistema mundial de comercio de derechos de emisión. ACI reconoce que existen considerables diferencias en actitudes respecto del cambio climático en las distintas regiones y, por ello, apoya soluciones regionales de las consecuencias sobre el cambio climático como medida provisional a espera de una solución mundial.

4.3 **Liderazgo de la OACI**

4.3.1 ACI sugiere que el liderazgo de la OACI podría adoptar la forma siguiente:

- Elaborar una Hoja de ruta con una estrategia a largo plazo que identifique medidas medioambientales efectivas, eficientes desde el punto de vista económico y políticamente viables para cada categoría de emisión, así como etapas para su implantación.
- Incluir un Plan de acción que identifique etapas provisionales, medidas concretas e hitos de política para alcanzar los objetivos sobre emisiones de la aviación para 2050, con objetivos concretos a mediano plazo.
- El Plan de acción también debería identificar las medidas y cronogramas para tratar las consecuencias de los NO_x y estelas de vapor/cirrus una vez que exista mayor certidumbre sobre la escala y carácter de esas consecuencias. En el futuro, si la aviación trata las consecuencias de los NO_x y otras emisiones gaseosas no abarcadas por Kyoto, será importante que también otros sectores industriales y del transporte las traten.