



## ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

## COMITÉ EJECUTIVO

## Cuestión 17: Protección del medio ambiente

## OPINIÓN EUROPEA SOBRE EL IMPACTO AMBIENTAL LOCAL DE LA AVIACIÓN

(Nota presentada por Lituania en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros<sup>1</sup> y de los otros Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil<sup>2</sup>)

## RESUMEN

Europa acoge con satisfacción el progreso de la OACI en la consideración del impacto ambiental local de la aviación, incluyendo la decisión de la reunión CAEP/9 sobre las normas sobre el ruido del nuevo Capítulo 14, y el buen progreso del CAEP en la formulación de una norma sobre materia particulada no volátil (nvPM). Este progreso es particularmente importante dadas las limitaciones crecientes al crecimiento del transporte aéreo impuestas por el impacto ambiental en los alrededores de los aeropuertos. Este impacto es motivo de preocupación creciente en algunos aeropuertos europeos y sus alrededores. Europa apoya la implementación efectiva del enfoque equilibrado, y la Comisión Europea presentó una propuesta legislativa para reforzar su aplicación en la Unión Europea. Debería alentarse a los fabricantes de motores de aeronave a que contribuyan activamente al trabajo de muestreo y medición de nvPM en distintos tipos de motores, para que en la reunión CAEP/10 pueda adoptarse una buena norma sobre nvPM.

**Decisión:** Se invita a la Asamblea a considerar la recomendación que figura en a) y a adoptar, para inclusión en la resolución, el texto que se propone en b) y c) a continuación:

- tomar nota de que el desarrollo de la aviación internacional está sujeto a limitaciones crecientes como resultado de una fuerte oposición política local al impacto ambiental en los aeropuertos congestionados en áreas de alta densidad de población;
- acoger con satisfacción los resultados obtenidos en la CAEP/9 incluyendo, en particular, el acuerdo de aplicar la norma sobre el ruido del nuevo Capítulo 14 a partir de 2017, y desde 2020 para las aeronaves de menos de 55 toneladas de peso, en concordancia con el primer pilar del enfoque equilibrado (reducción del ruido en la fuente); y
- alentar a los fabricantes de motores de aeronave a que cooperen, según sea necesario, para asistir en el trabajo de muestreo y medición necesario para llegar a la adopción de una buena norma sobre nvPM en la CAEP/10.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico C – <i>Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	La mayoría de las actividades de la OACI mencionadas estarán incluidas en el presupuesto regular de la Organización.
<i>Referencias:</i>	Resolución A37-18 de la Asamblea de la OACI - <i>Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Disposiciones generales, ruido y calidad del aire.</i>

<sup>1</sup> Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido Rumania y Suecia.

<sup>2</sup> Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Islandia, La ex República de Macedonia, Mónaco, Montenegro, Noruega, República Checa, República de Moldova, San Marino, Serbia, Suiza, Turquía y Ucrania.

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 El impacto ambiental local sigue imponiendo limitaciones al futuro desarrollo del tráfico aéreo. La oposición política de las comunidades locales a la expansión de los aeropuertos es particularmente fuerte en Europa, aunque también lo es cada vez más en otras partes del mundo en donde el transporte aéreo se está desarrollando rápidamente por ser fundamental para su progreso económico. El efecto de las molestias del ruido y de las emisiones locales en la salud son motivo de preocupación creciente para las comunidades y autoridades locales, y la investigación científica de estos temas está avanzando.

1.2 El crecimiento previsto del tráfico aéreo de aquí a 2036 aumentará considerablemente el impacto ambiental local si no se adoptan medidas ambiciosas para mitigarlo. Según la última evaluación del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) del Consejo de la OACI, se prevé que la población total mundial expuesta al ruido de las aeronaves por encima de 55 DNL aumentará significativamente, de 21,2 millones en 2006 a entre 26,6 y 34,1 millones en 2036. Con respecto a las emisiones locales, en la evaluación de la OACI también se prevé que las emisiones mundiales de NO<sub>x</sub> por debajo de los 3000 pies aumentarán de una base de referencia de 0,25 millones de toneladas métricas en 2006, a entre 0,52 Mt y 0,72 Mt en 2036. El aumento de las emisiones mundiales de materia particulada (PM) por debajo de 3000 pies sigue una tendencia similar a la del NO<sub>x</sub>, es decir, se duplicará, o más, con respecto a la base de referencia de 2006.

## 2. RUIDO EN LOS AEROPUERTOS

2.1 Una de las principales metas ambientales de la OACI es limitar o reducir el número de personas afectadas por ruido significativo. Aunque se ha progresado considerablemente en la reducción de la exposición al ruido, en particular en términos de niveles máximos de ruido alrededor de los aeropuertos, la situación sigue siendo un problema grande para muchos aeropuertos y autoridades. La exposición al ruido alrededor de los aeropuertos es el tema predominante de las quejas de las poblaciones que viven alrededor de los aeropuertos y, en años recientes, ha limitado el crecimiento del tráfico en muchos aeropuertos. Esto es particularmente cierto en Europa, que cuenta con una alta densidad de población alrededor de los aeropuertos y pocas opciones de aeropuertos nuevos. Las autoridades aeroportuarias están enfrentando una sensibilidad creciente de los residentes locales al aumento de la molestia del ruido y un mayor reconocimiento de los efectos consiguientes en la salud.

2.2 La molestia del ruido en los aeropuertos ha generado un vivo interés por el impacto que tiene el ruido de las aeronaves, especialmente el nocturno, en la salud. La oposición de las comunidades locales conduce a peticiones de restricciones operacionales y límites a la expansión de los aeropuertos. Después de estudiar plenamente la situación específica en cada aeropuerto, se ha aplicado el enfoque equilibrado y ha sido necesario introducir restricciones operacionales en muchos aeropuertos europeos de alta densidad de tráfico. Al construir pistas nuevas, las restricciones operacionales podrían ser la única forma de equilibrar los intereses de los habitantes en las inmediaciones de los aeropuertos con los de los pasajeros, las líneas aéreas y el aeropuerto mismo.

## 3. CAEP/9

3.3.1 Europa aprecia la alta calidad del trabajo de evaluación realizado por el CAEP, que condujo a la excelente decisión, en la CAEP/9, de aplicar la norma sobre el ruido del nuevo Capítulo 14 a partir de 2017 y a partir de 2020 para aeronaves con de menos de 55 toneladas de peso. Pronto todos los Estados podrán informar a las comunidades locales acerca de los importantes logros obtenidos gracias al trabajo del CAEP de la OACI, al aplicar el primer pilar del enfoque equilibrado para el manejo del ruido en los aeropuertos – la reducción del ruido en la fuente.

3.3.2 Actualmente se está consultando a los Estados acerca de la nueva norma sobre el ruido. Europa apoya plenamente la adopción del nuevo Capítulo 14, así como la recomendación de la CAEP/9 de que el nuevo Capítulo 14 no se invoque para introducir restricciones operacionales en los aeropuertos.

### 3.4 El enfoque equilibrado

3.4.1 Europa considera que es importante que los Estados apliquen el enfoque equilibrado para el manejo del ruido en los aeropuertos y que éste se implemente de una manera transparente y coherente. Es particularmente importante que todas las medidas se estudien y analicen en términos de su eficacia en función de los costos antes de contemplar la introducción de restricciones operacionales.

3.4.2 La Unión Europea está estudiando la consolidación de la implementación del enfoque equilibrado mediante una enmienda de la actual reglamentación de la UE. Esta podría incluir las etapas formales del proceso, sin prejuzgar el nivel apropiado de protección contra el ruido del tránsito aéreo, ni la esencia de las medidas de mitigación del ruido. Esto último sería responsabilidad de los Estados miembros de la UE.

## 3. CALIDAD DEL AIRE LOCAL

3.1 Europa acogió con satisfacción la adopción en la OACI, durante la reunión CAEP/8, de una nueva norma sobre el NOx, y ha participado activamente en el trabajo que está efectuando el CAEP para formular una norma sobre materia particulada no volátil (nvPM) durante el ciclo de la CAEP/9, y ahora de la CAEP/10.

3.2 Europa acoge también el progreso realizado en el ciclo de la CAEP/9 con respecto a nvPM, lo que ahora significa que hay una fuerte posibilidad de que la CAEP/10 establezca un requisito de certificación de nvPM y una norma correspondiente.

3.3 No obstante, el progreso ulterior dependerá en gran medida del trabajo que realizarán los fabricantes de motores. Esto implica la instalación de sistemas de muestreo y medición, su validación en la fábrica, y la medición de motores, tanto nuevos como en producción, durante las campañas de prueba. Esto generará confianza en las especificaciones del sistema de muestreo y permitirá establecer un banco de datos para tener una idea general de las emisiones de nvPM de los motores. Las futuras campañas de prueba europeas contribuirán en este trabajo.

## 4. CONCLUSIÓN

4.1 Europa apoya la continuación del trabajo de la OACI con respecto al impacto ambiental local. La contribución de la OACI, especialmente a través del CAEP, para mejorar los conocimientos científicos y adoptar normas internacionales es de gran importancia, a la luz de la mayor sensibilidad de las comunidades locales y de las autoridades al impacto en la salud que tienen el ruido y las emisiones en los aeropuertos y sus alrededores, y de las limitaciones que esto puede imponer al sector del transporte aéreo y su desarrollo futuro.