



COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL

LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/39-NE/05
10/08/17

**TRIGÉSIMO NOVENA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS
POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/39)**

(San Salvador, El Salvador, 15 al 17 de agosto de 2017)

**Cuestión 2 del
Orden del día:**

Gestión Aeroportuaria

**Cuestión 2.1 del
Orden del día:**

**Planificación aeroportuaria y desarrollo armónico de la ciudad-
aeropuerto**

(Nota de estudio presentada por Chile)

Antecedentes

1. En la Trigésimo Séptima Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/37), celebrada en la ciudad de Lima, Perú, entre el 7 y 8 de julio de 2016, el Grupo *ad hoc* "Gestión Aeroportuaria", presentó la NI/05 relacionada con el Manual Regulatorio de Aeropuertos y Eficiencia Aeroportuaria, y se planteó la necesidad de contar con un Manual de dichas características.

2. Reconociendo esta necesidad, Chile considera relevante tener presente elementos de planificación aeroportuaria que aseguren el desarrollo normal de los aeropuertos en su relación con la expansión de las ciudades, de manera de propender al desarrollo armónico ciudad-aeropuerto.

Análisis

3. El crecimiento horizontal de las ciudades ha ido paulatinamente poniendo en riesgo el normal desarrollo de los aeropuertos y de la actividad aeronáutica. Durante el paso del tiempo, muchos aeropuertos se han ido rodeando de asentamientos humanos y, a consecuencia de ello, se han visto expuestos a restricciones en su operación aérea por parte de la autoridad como forma de mitigar las externalidades negativas que generan a las poblaciones vecinas.

4. En efecto, los asentamientos humanos colindantes a aeródromos se encuentran expuestos a distintas formas de contaminación –de las cuales la más evidente es la acústica- como consecuencia del normal funcionamiento de la infraestructura (fuente de contaminación fija) y de la operación aérea (fuente de contaminación móvil).

5. A fin de corregir o paliar los efectos contaminantes, las autoridades suelen adoptar medidas que terminan afectando el normal funcionamiento de los recintos aeroportuarios. Un ejemplo de esto es lo ocurrido en Chile, donde a propósito del proyecto de construcción de la segunda pista del aeropuerto de Santiago, la autoridad medioambiental requirió una declaración de impacto ambiental que terminó estableciendo restricciones de uso a la nueva pista durante el horario nocturno con el objeto de mantener los niveles de ruido máximos tolerables por las personas durante esas horas. Restricciones como la descrita generan un importante impacto en el desarrollo aeronáutico, ya que disminuyen las posibilidades de expansión del tráfico aéreo al reducir su capacidad de uso de pistas.

6. Esta difícil coexistencia entre los aeropuertos y sus poblaciones aledañas ha propiciado que distintos Estados busquen mecanismos para lograr un equilibrio en el desarrollo de las ciudades y los aeropuertos. Por una parte, se pueden generar incentivos para la reducción de contaminantes y también generar una ordenación y gestión del suelo que permita una convivencia armónica entre la actividad aeroportuaria y las otras actividades humanas que la circundan.

7. Existen casos, como el de Estados Unidos, en el cual las autoridades locales son las encargadas de la planificación urbana, zonificación y regulación del suelo, mientras que el gobierno federal ejerce el rol de facilitador en la coordinación entre los aeropuertos, la comunidad local, los condados y las agencias de coordinación regional para asegurar que exista un uso compatible de suelos alrededor de las zonas de aeropuertos. La Administración de Aviación Federal (FAA) desarrolla un programa que otorga asistencia financiera a los operadores de aeropuertos de uso público para evaluar los impactos del ruido producido, e identificar y llevar a cabo medidas que busquen su reducción, los cuales corresponden a programas de compatibilidad de ruido y programas de aislación de ruido.

8. Un tratamiento distinto es el adoptado por España, que ha buscado conciliar la actividad aérea y el desarrollo urbano a través de servidumbres aeronáuticas acústicas. En este modelo regulatorio, el área afecta a servidumbre se determina mediante mapas de ruidos elaborados por la autoridad competente (municipios o comunidades autónomas), en cuya área las inmisiones podrán superar los objetivos de calidad acústica normalmente aplicables, imponiendo una menor protección de contaminación por ruido. Esto dará lugar a limitaciones para determinados usos de suelo, actividades, instalaciones o edificaciones a fin de generar compatibilidad entre esta zona y la actividad aeronáutica. Por otra parte, con el objeto de prevenir, vigilar y reducir la contaminación acústica se deben elaborar planes de acción, los cuales contendrán medidas preventivas, compensatorias o correctivas (planes de aislamiento acústico).

9. Ante el objetivo de conciliar el desarrollo urbano y el aeronáutico, Chile se ha trazado como desafío contar con un marco regulatorio que vincule la planificación aeronáutica y la urbana. Actualmente, la legislación chilena carece de un instrumento legal que propenda a un equilibrio entre la ciudad y el aeropuerto, por lo cual se ha identificado la necesidad de contar con una planificación aeronáutica de largo plazo.

10. Para esto, se ha elaborado un anteproyecto de ley que incorporará a los planes maestros de aeródromos la definición de una “zona de influencia”, entendida como el área destinada a compatibilizar las actividades o edificaciones del entorno del aeródromo con el ruido generado por las operaciones del mismo. Dicha zona de influencia se determinará según el mapa de ruido proveniente de fuentes fijas y móviles correspondientes al aeródromo, y será definida por el nivel máximo de ruido de acuerdo al estándar mínimo de acondicionamiento acústico exigido para las edificaciones.

11. Una vez determinada, la zona de influencia será vinculante para los instrumentos de

planificación territorial, los cuales identificarán dicha zona como un “área de restricción de aeropuertos” en la cual se definirán usos de suelo y actividades permitidos, así como mecanismos de mitigación al impacto acústico, por ejemplo, estableciendo el uso exclusivo de actividades industriales o transitorias, en contraposición al asentamiento habitacional.

Conclusión

12. La planificación aeroportuaria requiere considerar las externalidades medioambientales de la operación aérea y propender a objetivos de compatibilidad entre el desarrollo urbano y la actividad aeronáutica, sea mediante instrumentos regulatorios o incentivos que favorezcan el equilibrio.

Medias propuestas al GEPEJTA

13. Se invita al GEPEJTA a:
- a) Tomar nota de la información presentada; y,
 - b) Expresar los comentarios que se estime pertinentes.