

**DEFINICIÓN DE LA POLÍTICA AMBIENTAL DE LA ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL****1. Introducción**

El ser humano es reconocido como uno de los agentes de mayor injerencia en los cambios climáticos en la historia del planeta, su intervención en la evolución del medio ambiente ha sido más significativa que cualquier otra especie que lo haya habitado, llegando a una situación en la que parece difícil poder revertir esta tendencia.

En los últimos años el hombre ha comenzado a adquirir conciencia de que al dañar la naturaleza está causando un perjuicio, que tarde o temprano alcanzará al hombre mismo. Se han iniciado así una serie de movimientos a nivel mundial que confluyen en el respeto a la naturaleza y la búsqueda sistemática del crecimiento. De aquí surge el concepto de "desarrollo sostenible", que implica tener plena conciencia de nuestra relación con el ambiente y del impacto que pueden tener sobre el mismo las decisiones que tomamos día a día.

En este contexto, resulta imprescindible adoptar políticas coordinadas que concienticen, instruyan y ubiquen en un plano preponderante la protección del medio ambiente en el desarrollo de las actividades relacionadas con las operaciones de la aviación civil, y nos permitan dejar de ser "utilizadores" para convertirnos en "administradores" de ese medio.

Los inicios de la aviación datan de los albores del 1900, con la actividad aérea de los hermanos Orville y Wilbur Wright; aunque no fue sino hasta después de la Primera Guerra Mundial (1914-1918) que el medio aéreo adquirió relevancia y se presentó como una nueva y revolucionaria vía de comunicación.

Los adelantos tecnológicos de la Segunda Guerra Mundial dieron un impulso notable a la industria aeronáutica. Este avance técnico sumado al incremento sistemático de las operaciones de la aviación de transporte, impulsaron en el año 1944 una iniciativa en la que representantes de varios estados del mundo se reunieron en los Estados Unidos de América y firmaron lo que se conoció como el *Convenio de Aviación Civil Internacional* (Convenio de Chicago), una de cuyas consecuencias sería el nacimiento de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), principal organismo generador de derecho aeronáutico del mundo, que regula la aviación internacional a través de sus normas y métodos recomendados.

El advenimiento de los motores a reacción y su evolución, que permitió utilizarlos para propulsar aeronaves comerciales de gran porte, conforman un punto significativo en la historia de la aviación comercial ya que permitió a las nuevas aeronaves incrementar sensiblemente las distancias recorridas y sus velocidades de vuelo, reduciendo los tiempos necesarios para llegar a destinos alejados.

La llegada de la primera generación de jets comerciales traería aparejada, producto de sus operaciones, una importante consecuencia respecto del deterioro del medio ambiente: *la contaminación sonora*. Los efectos producidos por la exposición al ruido de los aeropuertos son los de mayor incidencia sobre la población.

Como consecuencia de esto, se inicia en la década del sesenta en los organismos vinculados a la aviación civil, un proceso de concientización ecológica y trabajo internacional que conllevará la creación del *Comité sobre Ruido de las Aeronaves* (Committee on Aircraft Noise – CAN), de la OACI, que tuvo como uno de sus principales logros, en abril de 1971, la adopción de las **Normas y métodos recomendados en cuanto al ruido de aeronaves**.

Con el incremento del tránsito aéreo, se observa que éste trae consigo un incremento en la emisión de los Gases de Efecto Invernadero (GEI). La aviación es responsable a nivel mundial de cerca del 2,5 por ciento de las emisiones de Dióxido de Carbono (CO<sub>2</sub>) como un subproducto directo de la combustión. Como resultado de la evolución de este estudio se creó el *Comité sobre la Emisión de los Motores de Aviación* (Committee on Aircraft Engine Emissions – CAEE), de la OACI, cuyo trabajo llevó a la confección del Anexo 16 que se denominó **Protección del Medio Ambiente**, dentro del cual se incluyó el tema de las Emisiones de los Motores de las Aeronaves.

Promediando la década del 80, el CAN y el CAEE se unificaron para formar el *Comité sobre la Protección del Medio ambiente y la Aviación* (Committee on Aviation Environmental Protection – CAEP), también de la OACI, el que hasta la actualidad asesora al Consejo de la OACI en los temas relacionados a la protección medioambiental.

En octubre de 2010, la 37° Sesión de la Asamblea de la OACI adoptó la Resolución A37-19 sobre la protección del medio ambiente y el cambio climático. Esta Resolución aspira a mejorar significativamente el rendimiento del combustible de uso aeronáutico, estableciendo metas globales para la aviación internacional entre los años

2010, 2020 y 2050, con el fin de reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> producidas por las operaciones relacionadas con la aviación civil.

La Argentina ha dado importancia prioritaria a los desafíos del cambio climático. Desde diferentes áreas de gobierno se ha trabajado arduamente en el proceso de negociación internacional en temas ambientales.

En el ámbito de la aviación civil, el Estado Argentino participa a través de representantes de la ANAC en el CAEP, y ha establecido un fuerte compromiso con la protección del medio ambiente desde las actividades que son propias a la aviación civil.

Desde el año 2006, explotadores aéreos, prestadores de servicios, empresas y otros organismos del sector aeronáutico han adoptado medidas concretas tendientes a reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> y otros GEI. Estas acciones, sumadas a compromisos futuros, han permitido que la Argentina, voluntariamente, haya desarrollado y presentado a la OACI el *Plan de Acción del Estado Argentino para la Reducción de las Emisiones de CO<sub>2</sub>*, desarrollo en el que participaron activamente el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto y la empresa Aerolíneas Argentinas S.A. (ARSA). Dado que el Plan de Acción se actualiza cada tres años, se ha invitado a otras aerolíneas nacionales a participar aportando datos para dicha actualización.

Adicionalmente, el Ministerio de Transporte se encuentra en proceso de análisis respecto de la factibilidad de producir combustibles alternativos sustentables de uso en la aviación comercial en nuestro país, conjuntamente con equipos de trabajo multidisciplinarios integrados por expertos de la ANAC, Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF), el Instituto Nacional de Tecnología Industrial (INTI), el Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria (INTA), la Cámara Argentina de Biocombustibles (CARBIO) y ARSA.

Como parte de este proceso, se detallarán en este Proyecto los Objetivos, los Principios, los Instrumentos, las Acciones y los Compromisos que define la Política de Protección del Medio Ambiente de esta Administración Nacional.

## 2. Declaración de la Política de Gestión Medioambiental

En la ANAC se declara una política ambiental que reconoce que la protección del medio ambiente y la búsqueda de una mejor calidad de vida son directrices fundamentales que deben orientar los procesos de desarrollo. Estamos comprometidos a llevar a cabo un sistema de gestión ambiental fundado en la *Visión* y la *Misión* (Ver Punto 4), en los objetivos medio ambientales (Ver Punto 6) y en la gestión del riesgo ambiental, con el fin último de minimizar las emisiones producidas por las operaciones de la aviación civil y satisfacer las normas nacionales e internacionales en la prestación de nuestros servicios.

## 3. Definiciones particulares

A los efectos del presente documento se entiende:

- **Análisis de riesgo:** es el primer elemento del proceso de manejo de riesgos ambientales. Comprende la identificación y la estimación de dichos riesgos. Una vez que se han identificado los peligros, deben identificarse los riesgos asociados con esos peligros y estimarse su magnitud.
- **Cambio climático:** cambio de clima atribuido directa o indirectamente a la actividad humana, que altera la composición de la atmósfera mundial y que se suma a la variabilidad natural del clima observada durante periodos de tiempo comparables.
- **Efectos adversos del cambio climático:** cambios en el medio ambiente resultantes del cambio climático que pueden tener efectos nocivos significativos en la composición, la capacidad de recuperación, la productividad de los ecosistemas naturales o sujetos a ordenación, el funcionamiento de los sistemas socioeconómicos, la salud y el bienestar humano.
- **Estudio de evaluación de impacto ambiental:** estudio destinado a identificar y evaluar los impactos potenciales (efectos), positivos y negativos de proyectos, planes, programas o acciones normativas relativos a los componentes físico-químicos, bióticos, culturales y socioeconómicos del entorno. Su propósito principal es animar a que se considere el medio ambiente en la planificación y en la toma de decisiones en pos de una mayor compatibilidad con el mismo.
- **Emisiones:** liberación de gases de efecto invernadero, o sus precursores, en la atmósfera, en un área y un periodo de tiempo específicos.

- **Gases de Efecto Invernadero (GEI):** se entiende aquellos componentes gaseosos de la atmósfera, tanto naturales como antropogénicos, que absorben y re-emiten radiación infrarroja como lo son el Dióxido de Carbono (CO<sub>2</sub>), Monóxido de Carbono (CO), Óxido de Nitrógeno (NO<sub>x</sub>), Compuestos Orgánicos Volátiles (VOC), Hidrocarburos (HC), Materia Particulada (PM), Óxido Sulfúrico (SO<sub>x</sub>), Ozono (O<sub>3</sub>) y Plomo (Pb).
- **Fuente:** cualquier proceso o actividad que libera en la atmósfera un aerosol, un gas o un precursor de un gas de efecto invernadero.
- **Impactos Ambientales:** conjunto de incidencias, de carácter positivo o negativo, que sobre el medio ambiente produce una actividad dada. Dos amplias categorías de efectos son los "efectos directos" y los "efectos indirectos". Los efectos directos son los que provocan una acción determinada y ocurren en el mismo sitio al mismo tiempo que la acción. Los efectos indirectos se producen más tarde en el tiempo o a cierta distancia, aunque pueden ser razonablemente predecibles.
- **Indicadores de Desempeño Ambiental:** Indicadores de Situación Medioambiental (ISM) que nos dicen cómo está la situación medioambiental de nuestro entorno, e Indicadores de Comportamiento Ambiental (ICM) que nos dicen cómo está actuando nuestra organización o empresa respecto de la misma. Dentro de estos últimos se encuentran los Indicadores de Gestión Medioambiental (IGM) que nos brindan información sobre cómo está actuando el sistema de gestión de la Organización sobre el medio ambiente, y los Indicadores de Comportamiento Operacional (ICO) que nos dicen cómo están afectando el medio ambiente las actividades que realizamos.
- **Identificación de Impacto Ambiental:** correlación que se realiza entre las acciones y actividades de un proyecto, obra o actividad y los efectos que éstas producen sobre la población y los factores ambientales, medidos a través de sus atributos. Refiere, básicamente, a la cuantificación o, al menos, la descripción cualitativa de los impactos previstos de un proyecto sobre los factores ambientales.
- **Impacto Acumulativo:** aquel que, al prolongarse en el tiempo la acción de la causa, incrementa progresivamente su gravedad o beneficio, o aquel que resulta cuando a los efectos de una determinada actuación se añaden los de otras actuaciones (pasadas, presentes o futuras razonablemente previsibles), sin que importe qué o quién lleva a cabo esa actuación.
- **Medida de mitigación:** implementación o aplicación de cualquier política, estrategia, obra o acción, tendiente a eliminar o minimizar los impactos adversos que pueden presentarse durante las diversas etapas de desarrollo de un proyecto.
- **Mitigación:** intervención antropogénica para reducir las fuentes o mejorar los sumideros de GEI.
- **Monitoreo ambiental:** sistema de seguimiento continuo de la calidad ambiental a través de la observación, medidas y evaluaciones de una o más de las condiciones ambientales, con propósitos definidos.

#### 4. Misión, Visión y Valores de la ANAC

##### Misión

NORMAR, REGULAR Y FISCALIZAR LA AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA, INSTRUYENDO E INTEGRANDO A LA COMUNIDAD AERONÁUTICA.

##### Visión

GARANTIZAR LA SEGURIDAD Y EXCELENCIA EN EL DESARROLLO INTEGRAL DE LA AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA.

##### Valores

C ONFIABILIDAD  
E TICA  
T RANSPARENCIA  
E QUIPO  
C OMPETENCIA

En concordancia con lo antes mencionado, el Área de Medio Ambiente de la ANAC, dependiente de la Unidad de Planificación y Control de Gestión (UPyCG) se ha propuesto lo siguiente:

### **Función**

*Asesorar, impulsar y coordinar la adopción de medidas que permitan contribuir a la sustentabilidad del ambiente, en el ámbito nacional e internacional.*

### **Desafío**

*Lograr que la comunidad aeronáutica tenga plena conciencia de la importancia de los Principios del Desarrollo Sustentable del Ambiente y que los adopte en todas las operaciones aéreas mediante un proceso de mejora continua.*

### **Valores**

- 1- *Ética*
- 2- *Responsabilidad*
- 3- *Compromiso*
- 4- *Orientación a la comunidad*
- 5- *Trabajo en equipo*

## **5. Alcance**

El Programa de Protección del Medio Ambiente de la ANAC tendrá aplicación en todas las actividades relacionadas con la operación de la aviación civil en el territorio de la Nación y su espacio aéreo correspondiente.

## **6. Objetivos**

Constituye un objetivo prioritario para la ANAC el desarrollar sus actividades minimizando los riesgos para la salud, la seguridad operacional y el medio ambiente en coincidencia con las políticas, planes y programas gubernamentales nacionales y las normativas nacionales e internacionales relacionadas, de modo de contribuir a asegurar y proteger los recursos ambientales, naturales y culturales en la REPÚBLICA ARGENTINA.

En concordancia con el objetivo antes mencionado se establece el compromiso de:

- Fomentar la revisión periódica de los objetivos a fin de alcanzar las metas propuestas en la *Visión* de la ANAC.
- Verificar el cumplimiento de la legislación, normas, regulaciones y procedimientos ambientales vigentes.
- Identificar problemas ambientales producidos directa e indirectamente por la aviación civil, y establecer las acciones correctivas y/o preventivas pertinentes.
- Implementar el "*Enfoque equilibrado para la gestión del ruido*" a fin de mitigar el impacto sonoro producto de las operaciones aéreas.
- Fomentar la adopción de medidas tendientes a reducir progresivamente el nivel de GEI y otros contaminantes de las aeronaves, en el contexto de un programa integrado.
- Promover la gestión de los residuos que genera la actividad de aviación civil.
- Verificar que se integre el criterio de protección del ambiente en los proyectos de diseño y gerenciamiento del espacio aéreo.
- Incorporar a los proyectos de planificación de modificación, ampliación y/o desarrollo de nuevos aeropuertos, los estudios y evaluaciones de impacto ambiental de modo de adoptar las medidas necesarias.
- Promover el uso de las instalaciones optimizando los recursos y procurando que las innovaciones tecnológicas se desarrollen manteniendo los criterios de sustentabilidad antes citados.

- Estimular la conciencia ambiental a través de planes de capacitación para todo el sistema de la aviación civil, fomentando la participación social en los procesos de toma de decisión y promoviendo el uso racional y sustentable de los recursos naturales.
- Organizar e integrar la información ambiental que provenga de los diversos organismos oficialmente reconocidos y asegurar el acceso de la población a la misma.

## 7. Marco Normativo y Recursos

- ✓ Legislación Nacional;
- ✓ Política Ambiental Nacional;
- ✓ Estructuras de aquellos Organismos y empresas relacionados con la actividad aérea;
- ✓ Sistema Nacional de Aeropuertos (SNA);
- ✓ Centros de Instrucción de Aeronáutica Civil (CIAC) y Centros de Entrenamiento de Aeronáutica Civil (CEAC);
- ✓ Estructura Orgánica de la ANAC en su totalidad.

## 8. Principios del Desarrollo Sustentable del Ambiente

La ANAC basa su *Política de Protección del Medio Ambiente* en los Principios del Desarrollo Sustentable del Ambiente, considerados universalmente aceptados, y que se detallan a continuación:

- **Sustentabilidad:** se entiende "satisfacer las necesidades de las generaciones presentes sin comprometer las posibilidades de las futuras". Dicho concepto promueve una alianza entre naturaleza, cultura y sociedad, capaz de abordar el desarrollo económico desde una ética sensible a valores que privilegien la preservación de todas las formas de vida, a partir de una gestión equilibrada de los recursos del Planeta. El objetivo del desarrollo sustentable es definir proyectos viables y conciliar los aspectos *Económico, Social y Ambiental* de las actividades humanas.
- **Accionar responsable.**
- **Principio precautorio:** cuando haya peligro de daño grave o irreversible, la ausencia de información o evidencia científica no deberá utilizarse como razón para postergar la adopción de medidas eficaces, en función de los costos, que permitan impedir la degradación del medio ambiente.
- **Prevención:** Las causas y las fuentes de los problemas ambientales se atenderán en forma prioritaria e integrada con objeto de prevenir los efectos negativos que sobre el ambiente se pueden producir.
- **Sustitución:** de prácticas, sustancias y elementos por equivalentes menos contaminantes, y de procesos de alta intensidad energética por otros más eficientes, siempre que estén disponibles.
- **Cooperación:** promoviendo la integración de importantes grupos sociales, indispensables para la realización de las metas ambientales.
- **Participación:** de la tecnología y la ciencia respaldando los procesos.
- **Progresividad:** los objetivos ambientales deberán ser logrados en forma gradual, a través de metas parciales y finales, proyectadas en un cronograma de actividades.
- **Coordinación:** de la política ambiental propia con la de sectores relacionados y la integración de las cuestiones ambientales.

## 9. Instrumentos

Para llevar adelante la Política de Protección del Medio Ambiente esta Administración hará uso de:

- **Instrumentos de regulación directa:**

Conjunto de normas y disposiciones legales respecto del medio ambiente a nivel local, regional, nacional e internacional, que contienen mecanismos de aprobación, limitaciones y exigencias para el desarrollo de los procesos del sector.

- **Instrumentos administrativos:**

Evaluaciones, controles, autorizaciones y regulaciones, licencias y permisos. Algunos ejemplos son las evaluaciones de impacto ambiental.

- **Instrumentos técnicos:**

La promoción y aplicación de las mejores tecnologías disponibles tanto para acciones preventivas como correctivas, reflejadas en una Estrategia Medioambiental acordada y aplicada entre todos los Organismos afectados.

- **Instrumentos sociales o participativos y de información:**

La educación, la investigación, la participación, la asistencia técnica y la información ambiental son los puntos claves de este instrumento. Buscan concientizar a la sociedad a través de la educación ambiental, información pública e integración en proyectos ambientales.

- **Instrumentos de planificación:**

Identificación de los aspectos ambientales y su evaluación, en concordancia con los requerimientos legales y la finalidad de plantear programas y estrategias de trabajo vinculadas.

- **Instrumentos de comunicación:**

Desarrollo de un método sistemático para recibir, documentar y responder a las comunicaciones o consultas de carácter medioambiental provenientes de la organización, o de partes externas a la misma, como así también un canal de información interna y externa acerca de cuestiones relacionadas con el Sistema de Gestión Medioambiental.

## 10. Principales problemas ambientales

Se identifican como principales problemas ambientales relacionados con el desarrollo de la aeronáutica civil, los que a continuación se detallan:

- **Falta de educación ambiental y capacitación coordinada**

Todo el personal que realiza tareas relacionadas con las operaciones de la aviación civil, cuyo trabajo pueda ocasionar un impacto significativo sobre el medio ambiente, debe recibir capacitación que lo concientice en la necesidad de mitigar y controlar los impactos ambientales que produce su trabajo. No se cuenta en la actualidad con un plan de capacitación integral que involucre a la totalidad del sector.

- **Falta de procedimientos de Gerenciamiento de Tránsito Aéreo (ATM) y equipamiento moderno para reducir las emisiones.**

La implementación de los sistemas modernos de navegación y aproximación, equipamiento moderno y gerenciamiento del espacio aéreo adecuado, resultan necesarios para reducir las emisiones de las aeronaves.

- **Falta de modernización del parque aeronáutico de la aviación general.**

La aviación general se encuentra en proceso de adecuación de sus flotas a lo establecido en el Anexo 16 – Volumen I y II.

- **Falta de estudios y equipamiento para el monitoreo sistemático de ruido y gases.**

La medición de ruido y gases es el procedimiento por el cual se identifican las áreas de riesgo para la salud no solo de trabajadores y usuarios sino también de pobladores que habitan en las proximidades de los aeropuertos.

- Ruido aeronáutico:

El nivel de contaminación sonora en los aeropuertos deberá respetar los parámetros fijados por las normas y recomendaciones establecidas para el desarrollo de las actividades aeroportuarias. Un problema adicional, no

menos importante, se encuentra en los asentamientos poblacionales que de forma no planificada surgen en los alrededores de los aeropuertos.

Resulta una herramienta importante en la planificación del uso del suelo en proximidades de los aeropuertos, el estudio de niveles de ruido trazando curvas que delimiten las áreas en función del impacto sonoro (mapas de contornos de ruido).

▪ Gases contaminantes:

Para continuar con las medidas tendientes a proteger el medio ambiente, la ANAC debe generar estudios y monitoreo continuo de la calidad del aire tanto global como local. La falta de centrales de monitoreo de calidad del aire en los aeropuertos impide tener información para evaluar el impacto general y actualizado.

- **Incremento en los consumos de energía eléctrica.** La energía eléctrica es altamente utilizada en las instalaciones aeroportuarias, dado que es la fuente de alimentación de los sistemas de iluminación, aire acondicionado y ventilación, balizamiento luminoso de pistas, calles de rodaje y plataformas, máquinas, equipos y demás sistemas eléctricos y electrónicos.
- **Tratamiento de residuos.** Dependiendo del tipo de operación, un aeropuerto podrá generar distintos tipos de residuos, haciendo que su tratamiento resulte complejo.
- **Contaminación de las aguas.** Durante la construcción y operación de los aeropuertos debe evitarse que se produzcan aportes de material contaminante en los cauces hídricos. Resulta necesario el tratamiento de las aguas provenientes de aquellas actividades que son fuentes emisoras de aguas contaminadas.
- **Incidentes con mercancías peligrosas.** Resulta necesario establecer planes de emergencia para tratar incidentes producidos como consecuencia del transporte de mercancías peligrosas por medio aéreo, que consideren la emergencia ambiental que de estos se deriva.

## 11. Acciones

Todos quienes participen en las actividades relacionadas con la aviación civil argentina, tendrán en cuenta su grado de responsabilidad en el cuidado del medio ambiente desde las operaciones de las aeronaves y actividades relacionadas, se interiorizarán de los conceptos vertidos en esta Política de Protección Medioambiental y de sus objetivos y, reconociendo aquellas responsabilidades que son propias, adoptarán acciones correctivas para colaborar con la reducción de la contaminación ambiental.

Las acciones que se detallan a continuación serán aplicadas por el personal de esta Administración y su cumplimiento será motivo de observación de los auditores ambientales de las diferentes áreas cuando se encuentren en ejercicio de sus actividades específicas, pretendiendo ser orientadoras y de ningún modo excluyentes de aquellas que cualquier interviniente en la actividad aeronáutica civil considere oportuno adoptar para reducir el impacto ambiental de su actividad.

### -Escenario Doméstico

- **Acciones generales**

- Promover actividades que minimicen la generación de residuos y emisiones.
- Implementar sistemas de control y mediciones para minimizar impactos potenciales.
- Cumplir con las leyes y regulaciones ambientales.
- Promover la educación y sensibilización del personal respecto del concepto de sustentabilidad y la necesidad de proteger el medio ambiente desde las tareas en desarrollo.
- Promover la gestión sostenible y la cooperación en la conservación del medio ambiente.

- **Evaluación de impacto ambiental**

Toda obra o actividad que, en el ámbito de la aviación civil de la República Argentina, sea susceptible de degradar el ambiente, alguno de sus componentes, o afectar la calidad de vida de la población, estará sujeta a un procedimiento de evaluación de impacto ambiental, previo a su ejecución. Esta evaluación se efectuará también ante evidencia cierta que las actividades en desarrollo provocan las consecuencias detalladas precedentemente.

- **Educación ambiental**

Considerando que la educación ambiental constituye el instrumento básico para generar valores, comportamientos y actitudes que sean acordes con un ambiente equilibrado, la ANAC propondrá un *Plan de Capacitación en materia de Protección Ambiental*, que será ofrecido a todos los participantes de la actividad.

- **Información ambiental**

Las personas físicas y jurídicas, públicas o privadas, deberán promover y apoyar con su cooperación el intercambio pleno, abierto y oportuno de la información, proporcionando aquella que esté relacionada con la calidad ambiental y referida a las actividades que desarrollan.

- **Actitud ambiental proactiva**

A fin de revertir la tendencia reactiva ante los peligros y perjuicios más agudos que afectan al medio ambiente, las personas físicas y jurídicas, públicas o privadas que se relacionen con la actividad que regula esta Administración Nacional deberán promover y apoyar el desarrollo de actitudes proactivas que incorporen, dentro de cada área de gestión, la detección/diagnóstico de los problemas ambientales y la propuesta de medidas para resolver o mitigar dichos problemas.

- **Investigación científica y tecnológica**

Se promoverá y apoyará la investigación científica, tecnológica, técnica, socioeconómica y la observación sistemática relativa a la protección del medio ambiente desde las actividades relacionadas a la aviación civil.

- **Estrategia Ambiental**

Todos los aeropuertos y las empresas del sistema de aviación civil deberán trazar su Estrategia Ambiental en coincidencia con la Ley Nro: 25675/2002, Ley General del Ambiente, y con la presente Política Ambiental.

- **Impacto ambiental de los aeropuertos**

Gestionar los efectos que pueden producir los impactos ambientales asociados a la construcción y operación de los aeropuertos a fin de mitigarlos.

- **Determinación de niveles de ruido**

Se iniciará un proceso de determinación de niveles de ruido en los principales aeropuertos del Sistema Nacional de Aeropuertos (SNA), proponiendo la adopción de las medidas de mitigación que cada relevamiento muestre como necesarias.

- **Tratamiento de residuos**

Se deberá dar adecuado tratamiento a los residuos sólidos y contribuir al reciclaje de materia prima siempre que sea posible.

- **Consumo energético**

Se deberá reducir el consumo de energía.

- **Consumo de agua**

Se deberá racionalizar el consumo de agua en las instalaciones.

- **Consumo de combustible de las aeronaves**

Se adoptarán medidas que tiendan a reducir el consumo de combustible de las aeronaves. A tal fin, esta Administración Nacional llevará adelante un Plan de Rediseño del Espacio Aéreo en el que se contemple la utilización de las nuevas tecnologías de navegación y aproximación. El prestador de servicios de control de tránsito aéreo gestionará las esperas prolongadas y descensos escalonados, así como esperas prolongadas en rodajes y cabeceras en la medida en que no afecte la seguridad de las operaciones.

- **Contaminación de plataformas, calles de rodaje y calles internas**

Se arbitrarán los medios para fiscalizar las operaciones en plataforma de manera de proporcionar un tránsito seguro y acorde con los objetivos de esta Política. Los prestadores de servicios adoptarán medidas que tiendan a minimizar la contaminación de plataformas, calles de rodaje y calles internas; tal el caso de mejora en el mantenimiento de los equipos de apoyo en tierra, etc. Los aeropuertos deberán respetar los procedimientos en vigor para reducir el impacto ambiental cuando se produzcan eventos de contaminación (derrames, pérdidas, etc.).

- **Monitoreo de gases contaminantes y ruido**

Esta Administración Nacional, en colaboración con la Universidad Nacional de La Plata (UNLP), por medio de su Grupo de Transporte Aéreo (GTA) y el Instituto Nacional de Tecnología Industrial (INTI), desarrollarán un estudio de factibilidad para la implementación de los sistemas de monitoreo de gases contaminantes y ruido producido por las aeronaves en los aeropuertos, incluyendo las operaciones de aterrizaje y despegue y el ruido generado en plataforma por la prueba de motores, las Unidades Auxiliares de Poder (APU), las Unidades Auxiliares de Apoyo en Tierra (GPU) y la operación de las aeronaves en las áreas de movimiento.

- **Estrategia de renovación de la flota de la aviación general**

Esta Administración participará en el desarrollo de una estrategia que permita modernizar la flota destinada a la aviación general argentina, para lo cual dará participación activa a los explotadores, entidades e industria del sector.

**Tabla de acciones**

Descripción de la Acción	Cumplimiento	Responsable
Acciones generales	Permanente	Todo el sistema aeronáutico
Evaluación de impacto ambiental	Permanente	<u>Cumple:</u> sistema aeronáutico <u>Supervisa:</u> ANAC
Educación ambiental	Permanente	<u>Propone y supervisa:</u> ANAC <u>Cumple:</u> sistema aeronáutico
Planes de Capacitación		ANAC
Información ambiental	Permanente	<u>Cumple:</u> sistema aeronáutico <u>Coordina y supervisa:</u> ANAC
Actitud ambiental proactiva	Permanente	Todo el sistema aeronáutico
Investigación científica y tecnológica	Permanente	<u>Gestiona:</u> ANAC <u>Actúa:</u> UNLP – INTI – Universidades y equipos técnicos diversos <u>Participa y propone:</u> sistema aeronáutico
Estrategia Ambiental		Empresas y aeropuertos del sistema aeronáutico
Determinación de niveles de ruido		ANAC - INTI - Aeropuertos
Tratamiento de residuos	Permanente	Todo el sistema aeronáutico

Consumo energético	Permanente	Todo el sistema aeronáutico
Consumo de agua	Permanente	Todo el sistema aeronáutico
Reducción del consumo de combustible de las aeronaves	Permanente	ANAC- Prestador de servicios ATM y Explotadores de Servicios Aéreos.
Contaminación de plataformas, calles de rodaje y calles internas	Permanente	ANAC - Prestadores de servicios ATM, Explotadores de Servicios Aéreos, Aeropuertos.
Monitoreo de gases contaminantes y ruido	Fecha a determinar	ANAC - UNLP - INTI
Estrategia de renovación de la flota de la aviación general	Desde 01/06/2013	ANAC – Explotadores de Servicios Aéreos, entidades e industrias del sector.

**-Escenario Internacional**

A lo largo de los últimos años, la ANAC ha conseguido incrementar sensiblemente su participación en las actividades de protección del medio ambiente que lleva adelante la OACI, fundamentalmente mediante la activa participación de sus recursos humanos. El CAEP es uno de los Comités más relevantes de la OACI, y en su seno se estudian, desarrollan y aprueban estándares, normas y procedimientos relacionados con la protección medioambiental desde las operaciones aéreas, que afectan directamente a la aviación comercial internacional. Sólo VEINTITRÉS (23) Estados del mundo tienen membresía en el Comité y derecho a voto, siendo la Argentina uno de ellos. Los Estados que designan expertos como miembros del Comité han sido seleccionados por el Consejo de la OACI, para garantizar que:

- ✓ *son capaces de proporcionar acceso fácil a los centros de investigación;*
- ✓ *su nivel de desarrollo técnico y de recursos para la implementación es representativo de la media mundial, y*
- ✓ *representan las principales áreas geográficas del mundo.*

Los miembros del CAEP son expertos designados por los Estados para participar y contribuir sustancialmente con la labor del Comité. Al participar en los trabajos del CAEP, los Miembros pueden reflejar las opiniones de sus Administraciones sin comprometer a sus Estados. Es el Consejo de la OACI quien examina el nombramiento de un experto en una reunión del Consejo. Son libres además de reflejar puntos de vista técnicos, que no representan ni comprometen en modo alguno a los Estados que los designan. Los Miembros tienen derecho a voto y a promover o secundar mociones o enmiendas en los debates. Es importante considerar que el Consejo ha establecido que un Miembro que no contribuye, directamente o a través de asesores, con la labor del CAEP en el nivel de grupo o sub-grupo, pierde automáticamente la condición de miembro.

• **Argentina en el CAEP**

Como resultado de la ejecución de un Plan de Actividades iniciado en el año 2011, la ANAC ingresó al **Grupo de Trabajo 2 (WG2): “Operaciones y Aeropuertos” del CAEP**, desarrollando junto a un equipo multinacional de expertos, modificaciones en la Circular 303 de la OACI, y en la elaboración de otros documentos que tienen por finalidad reducir las emisiones de GEI y otros contaminantes desde la optimización de las operaciones de vuelo.

Actualmente se interviene en los siguientes **Subgrupos (TG) del WG2: Operational Opportunities to Reduce Aircraft Noise, Aviation System Block Upgrades (ASBU), Green Your Airport y Airport Planning Manual (APM)**, así como también en el **Grupo Modelling and Databases Group (MDG) y Global MBM Technical Task Force (GMTF)**. Asimismo, se han establecido alianzas regionales y continentales que posibilitarán la integración de la ANAC en la toma de decisiones conjuntas del más alto nivel en cuanto a:

- Certificación de motores de aeronaves respecto de sus emisiones.
- Calidad del aire en aeropuertos y zonas afectadas por las operaciones aéreas.
- Certificación de aeronaves y aeropuertos, entre otros.

**Acciones**

Es decisión de la ANAC continuar con la participación de sus equipos técnicos en las actividades internacionales relacionadas con la protección del medio ambiente desde las actividades de la aviación civil. Para esto conformará diferentes equipos de trabajo compuestos por recursos humanos propios o provenientes de Organismos, entidades y empresas con las que oportunamente se acuerde, cuyas tareas serán coordinadas por un Coordinador de Política Ambiental de esta Administración, quien será además Miembro del CAEP nominado por la Argentina.

- **Plan de Acción del Estado para Reducir Emisiones.**

Expertos de la ANAC se han capacitado en la OACI y, en representación de esta Administración, han sido incorporados al Grupo OACI: *Action Plan for Emissions Reductions* (APER), para desarrollar el Plan de Acción del Estado Argentino. El documento se elaboró con el apoyo de los explotadores aéreos nacionales y en conjunto con el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto.

### Acciones

#### 1. Presentación del Plan

En el año 2014 fue presentado al Presidente del Consejo de la OACI el documento definitivo que refleja el avance del cuidado del medio ambiente por parte de los explotadores aéreos argentinos entre los años 2006 y 2011, junto a un resumen de medidas de mitigación previstas para el período 2011–2017. Adicionalmente se cargó en la base de datos de la OACI la información del citado documento.

#### 2. Software específico

La ANAC juntamente con el INTI, están desarrollando un software específico para determinar de un modo confiable las emisiones de los Explotadores de Servicios de Transporte Aéreo.

#### 3. Actualización del Plan de Acción

Conjuntamente con los Explotadores Aéreos de Matrícula Nacional, se actualizará la información del citado Plan y sus avances considerando que:

- Período 2006 – 2011: contempla exclusivamente las operaciones de transporte internacional.
- Período 2011 – 2017: se agregan las operaciones de transporte doméstico.
- Período 2017 – 2021: contemplará, además, las operaciones de transporte no regular.

#### 4. Participación en otros foros:

Es política de la ANAC fomentar, en concordancia con la disponibilidad presupuestaria, la participación de su personal técnico especializado en foros, seminarios, cursos de capacitación y actividades específicas relacionadas con la protección del medio ambiente en el ámbito nacional e internacional, a fin de incrementar su capacidad técnica y conocimientos, así como también desarrollar conferencias y seminarios que permitan transferir las capacidades logradas a los integrantes del sistema aeronáutico civil.

## 12. Coordinación y Gestión de la Política Ambiental

### a. Equipo de Trabajo

Considerando que a los fines de la implementación, coordinación y control de gestión de la Política de Protección del Medio Ambiente establecida por esta Administración Nacional, resulta necesario conformar un equipo de expertos que centralice y entienda en la diversidad de temas relacionados con el cuidado del medio ambiente desde el desarrollo de las actividades de la aviación civil, se conformará para ello un Equipo de Trabajo integrado por personal capacitado en la materia, cuyas actividades serán coordinadas por un Coordinador de Política Ambiental.

El Coordinador de Política Ambiental de la ANAC, quien en el cumplimiento de las actividades específicas, asesorará en forma directa al Señor Administrador Nacional de Aviación Civil, contará para el desarrollo de las

---

tareas de personal calificado. Este equipo de trabajo tendrá dependencia administrativa de la Unidad de Planificación y Control de Gestión (UPyCG) de esta Administración Nacional.

b. Comité de Protección Medioambiental

Cuando situaciones particulares relacionadas con la protección del medio ambiente lo hicieran necesario, el Administrador Nacional dispondrá del asesoramiento del Comité de Protección Medioambiental.

Este Comité, que será presidido por el Sr. Administrador, estará conformado por los Sres. Directores Nacionales y Generales de la Administración, por el Jefe de la Unidad de Planificación y Control de Gestión, por el Coordinador de Política Ambiental y por el Jefe del Departamento Médico de la Administración. Cuando el Sr. Administrador lo considere necesario, podrá incorporar además participantes de diferentes organismos, organizaciones y empresas, que se relacionen con el tema a tratar.

Será función de este Comité evaluar anualmente el avance de la implementación de la presente Política de Protección del Medio Ambiente así como proponer aquellas modificaciones que se consideren necesarias.