

Los comentarios enviados por correo electrónico se pueden proporcionar al Sr. Tim House, planificador principal de la Oficina Distrital de Aeropuertos de Seattle, [timothy.a.house@faa.gov](mailto:timothy.a.house@faa.gov).

**PARA OBTENER MÁS INFORMACIÓN, COMUNÍQUESE CON:** Tim House, planificador principal de la Oficina Distrital de Aeropuertos de Seattle, 2200 S 216 St., Des Moines, WA 98198, [timothy.a.house@faa.gov](mailto:timothy.a.house@faa.gov), (206) 231-4248. Los documentos que reflejan esta medida de la Administración Federal de Aviación (FAA, por sus siglas en inglés) pueden consultarse en las ubicaciones anteriores.

**INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA:** Según lo dispuesto en las secciones 47153(c) y 47107(h)(2) del Título 49 del Código de los Estados Unidos (U.S.C., por sus siglas en inglés), la FAA está tomando en consideración una propuesta del Puerto de Portland para liberar una parte del Aeropuerto Municipal de Hillsboro de un uso aeronáutico a un uso no aeronáutico y deshacerse de la propiedad. La propiedad está separada de la zona aeronáutica del aeropuerto por la avenida 25 noreste y se ha determinado, a través del estudio, que la parcela en cuestión no será necesaria para propósitos aeronáuticos. La propiedad será utilizada por la Ciudad de Hillsboro para construir un Centro de Seguridad Pública. Se generarán ingresos a partir de la liberación propuesta de esta propiedad. El Puerto recibirá no menos que el valor justo de mercado para la propiedad y los ingresos generados por la venta se utilizarán para propósitos aeroportuarios.

La propuesta consta de 5.6 acres, en el lado noroeste del aeropuerto. Las parcelas no tienen acceso al aeródromo. La FAA concuerda en que la parcela ya no es necesaria para propósitos aeronáuticos. El uso propuesto de esta propiedad es compatible con otras operaciones aeroportuarias, según la Política y Procedimientos de la FAA sobre el Uso de los Ingresos Aeroportuarios, publicada en el **Registro Federal** (FR, por sus siglas en inglés) el 16 de febrero de 1999.

Emitido en Des Moines, Washington, el 25 de abril de 2023.

**Warren D. Ferrell,**

*Director de la Oficina Distrital de Aeropuertos de Seattle.*

[Documento del FR 2023-09109 Presentado el 4-28-23; 8:45 a.m.]

CÓDIGO DE EMISIÓN 4910-13-P

## Administración Federal de Aviación

[Núm. de expediente: FAA-2023-0855]

### Aviso de reunión pública de la Solicitud de comentarios sobre la actualización de la Administración Federal de Aviación de la Política en cuanto al ruido en la aviación civil

**DEPENDENCIAS:** Administración Federal de Aviación (FAA) y Departamento de Transporte (DOT, por sus siglas en inglés).

**MEDIDA:** Aviso de reunión pública; Solicitud de comentarios.

**RESUMEN:** La FAA solicita los comentarios públicos de las personas, entidades y demás partes interesadas para revisar cuatro consideraciones clave de su política sobre el ruido derivado de la aviación civil, en el marco de las métricas y los umbrales de ruido. La política sobre el ruido derivado de la aviación civil establece cómo la FAA analiza, explica y presenta públicamente los cambios en la exposición al ruido derivado de las actividades de la aviación: aviones recreativos y comerciales de ala fija, helicópteros, vehículos de transporte espacial comercial, sistemas de aeronaves no tripuladas, así como vehículos que utilizan tecnologías nacientes (tipos de vehículos más nuevos que operarán en el espacio aéreo de los Estados Unidos). La FAA sopesará cómo los cambios a la política sobre el ruido derivado de la aviación civil pueden orientar mejor la toma de decisiones de la dependencia, los tipos de efectos que toma en consideración en la toma de decisiones (*por ejemplo*, las molestias de la comunidad y ciertos tipos de efectos adversos para la salud que están altamente correlacionados con la exposición al ruido de la aviación), y las posibles mejoras en la forma en que la FAA analiza, explica y presenta los cambios en la exposición al ruido de la aviación civil.

#### FECHAS:

**Comentarios:** Envíe sus comentarios para el 31 de julio de 2023.

**Reuniones públicas:**

1. martes 16 de mayo de 2023, de 1:00 a 3:00 p.m., hora del este (ET, por sus siglas en inglés), virtual;
2. jueves 18 de mayo de 2023, de 6:00 a 8:00 p.m., ET, virtual;
3. martes 23 de mayo de 2023, de 9:00 a 11:00 p.m., ET, virtual; y

4. jueves 25 de mayo de 2023, de 3:00 a 5:00 p.m., ET, virtual.

**DIRECCIONES:** Envíe sus comentarios identificados con el número de expediente FAA-2023-0855 utilizando cualquiera de los métodos siguientes:

- **Portal federal de eRulemaking:** Visite <https://www.regulations.gov> y siga las instrucciones en línea para enviar sus comentarios electrónicamente.
- **Correo postal:** Envíe sus comentarios a Docket Operations, M-30; U.S. Department of Transportation (DOT), 1200 New Jersey Avenue SE, Room W12-140, West Building Ground Floor, Washington, DC 20590-0001.
- **Entrega en persona o servicio de mensajería:** Entregue sus comentarios en *Docket Operations* (Operaciones de Expediente), en la oficina W12-140 de la planta baja del edificio Oeste ubicado en 1200 New Jersey Avenue SE, Washington, DC, de 9:00 a.m. a 5:00 p.m., de lunes a viernes, excepto los feriados federales.
- **Fax:** Envíe sus comentarios por fax a *Docket Operations* (Operaciones de Expediente), al 202-493-2251.

**Instrucciones:** Para recibir instrucciones detalladas sobre cómo hacer llegar sus comentarios e información adicional sobre la reunión pública, consulte la subsección de Participación pública de la sección de **INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA** de este documento.

**Privacidad:** De acuerdo con la sección 553(c) del 5 del U.S.C., el DOT solicita los comentarios del público para orientar mejor su proceso normativo. El DOT publica estos comentarios, sin editar, incluyendo cualesquier datos personales que proporcione la persona que los hace, en [www.regulations.gov/](http://www.regulations.gov/), como se describe en el aviso del sistema de registros (DOT/ALL-14 FDMS), el cual puede consultar en <https://www.dot.gov/privacy>.

**Expediente:** Los documentos de antecedentes o comentarios recibidos se pueden leer en <https://www.regulations.gov> en cualquier momento. Siga las instrucciones en línea para acceder al expediente o visite Operaciones del expediente en la oficina W12-140 de la planta baja del edificio Oeste que está ubicado en 1200 New Jersey Avenue SE, Washington, DC, de 9:00 a.m. a 5:00 p.m., de lunes a viernes, excepto los feriados federales.

**PARA OBTENER MÁS INFORMACIÓN, COMUNÍQUESE CON:**

Para preguntas relacionadas con esta medida, comuníquese con el Sr. Donald S. Scata, Jr., o con la Sra. Krystyna Bednarczyk:

Administración Federal de Aviación, 800 Independence Ave. SW, Washington, DC 20591; teléfono (202) 267-6999; correo electrónico [NoisePolicyReview@faa.gov](mailto:NoisePolicyReview@faa.gov).

#### INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA:

En primer lugar, la FAA está actualizando la investigación sobre los efectos de la exposición al ruido de la aviación, incluida la correlación entre esta exposición y los efectos adversos para la salud, los efectos económicos y las molestias.

En segundo lugar, la FAA está revisando la métrica de ruido que describe la exposición al ruido de aeronaves y vehículos, y las posibles modificaciones a la elección de la(s) métrica(s) general(es).

En tercer lugar, la FAA está actualizando su definición del umbral de exposición importante al ruido para las medidas analizadas al amparo de la ley nacional de Política Ambiental de 1969 con el fin de determinar si ese umbral sigue siendo apropiado o si necesita actualizarse.

Por último, la FAA está examinando el nivel de exposición al ruido de las aeronaves por debajo del cual los usos del suelo se consideran como “normalmente compatibles” con las operaciones aeroportuarias, tal como se define ese término en los reglamentos que ponen en efecto la ley de Seguridad Aérea y Reducción del Ruido de 1979. Esto incluye tomar en consideración los criterios para la instauración de medidas de atenuación del ruido con el fin de abordar la exposición adversa al ruido en zonas que la FAA actualmente considera como “normalmente compatibles” con las operaciones aeroportuarias, según el reglamento de la Administración.

La FAA sopesará cómo los cambios a la política sobre el ruido derivado de la aviación civil pueden orientar mejor la toma de decisiones de la dependencia, los tipos de efectos que toma en consideración en la toma de

decisiones (*por ejemplo*, las molestias de la comunidad y ciertos tipos de efectos adversos para la salud que están altamente correlacionados con la exposición al ruido de la aviación), y las posibles mejoras en la forma en que la FAA analiza, explica y presenta los cambios en la exposición al ruido de la aviación civil. Puesto que aborda los elementos técnicos de la política de la FAA sobre el ruido derivado de la aviación civil, esta actualización, por sí misma, no reducirá el ruido relacionado con la aviación. La FAA celebrará seminarios virtuales en línea para proporcionar los antecedentes de la revisión de la política sobre el ruido y responder a las cuestiones técnicas.

#### I. Antecedentes

##### *A. Las medidas de la FAA con respecto al ruido derivado de la aviación civil*

Las aeronaves y los vehículos hacen ruido. Más de 2.3 millones de pasajeros vuelan diariamente por el espacio aéreo de los Estados Unidos. La demanda continúa creciendo para los servicios de aviación tanto de pasajeros como de carga. Al mismo tiempo, hay nuevos usuarios que buscan operar en el espacio aéreo de los Estados Unidos utilizando diferentes aeronaves y vehículos que cambiarán dónde y cómo las comunidades se verán afectadas por el ruido de las aeronaves. Los lanzamientos de cohetes espaciales comerciales, los sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS, por sus siglas en inglés, o drones) y los vehículos de movilidad aérea urbana/movilidad aérea avanzada (UAM/AAM, por sus siglas en inglés) operarán de maneras que difieren fundamentalmente de los helicópteros y los aviones de ala fija tradicionales que despegan y aterrizan desde y en aeropuertos. En consecuencia, estas operaciones cambiarán la forma en que las comunidades interactúan con las aeronaves y experimentan la exposición al ruido.

La FAA, los transportistas aéreos, los aeropuertos, los fabricantes de aeronaves y otras partes interesadas, así como miembros de la

industria, comunidades locales y funcionarios por elección comparten la responsabilidad de atender las inquietudes en cuanto al ruido de las aeronaves. Por ejemplo, la FAA no toma las decisiones acerca de los horarios de vuelo, el número de operaciones y el tipo de aeronaves que despegan o aterrizan desde y en los aeropuertos. Estas decisiones recaen en el sector privado. La ubicación del aeropuerto y los usos del suelo que lo rodea son una función de la zonificación de la comunidad local y la planificación del uso del suelo. La alineación de la pista la determinan los vientos imperantes en esa ubicación específica. La FAA se encarga de controlar el ruido de las aeronaves reglamentando las emisiones de las fuentes, el diseño de los procedimientos operativos de vuelo, y la gestión del sistema de control de tráfico aéreo y el espacio aéreo navegable, de manera que reduzcan al mínimo (cuando corresponda) los efectos del ruido en tierra, de acuerdo con los más altos estándares de seguridad.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Ver las secciones 40103(b), 44502 y 44721 del 49 del U.S.C., que confieren autoridad amplia y plena a la FAA sobre el uso y gestión del espacio aéreo navegable, el control del tráfico aéreo y las instalaciones de navegación aérea. La FAA ha instaurado esta autoridad mediante la promulgación de los reglamentos establecidos en las partes 71, 73, 75, 91, 93, 95 y 97 del 14 del CFR. Ver también la sección 44715 del 49 del U.S.C., que exige que el administrador de la FAA prescriba estándares de ruido para el ruido de las aeronaves y las exposiciones sónicas, así como reglamentos para controlar

y atenuar el ruido que estas producen, mediante la promulgación de reglamentos sobre el ruido de las aeronaves. La FAA ha instaurado esta autoridad al promulgar el reglamento que se establece en la parte 36 del 14 del CFR, sobre la reducción del ruido de origen y los límites a las emisiones de ruido de las aeronaves grandes de nuevo diseño, o con uno modificado. Esencialmente, la parte 36 establece la norma uniforme más silenciosa posible, después de tener en cuenta la seguridad, la razonabilidad económica y la viabilidad tecnológica. Además, la FAA ha eliminado

gradualmente las aeronaves más viejas para lograr reducciones de ruido congruentes con los mandatos del Congreso y los estándares internacionales. Desde enero de 2016, todas las aeronaves que entran en la categoría de transporte civil, independientemente de su peso, deben cumplir con los requisitos de la Etapa 3 para operar en los 48 estados contiguos de los Estados Unidos, y cualquier aeronave de transporte aéreo fabricada hoy en día debe cumplir con los requisitos de la Etapa 5.

La FAA ha reconocido desde hace mucho tiempo que el ruido de las aeronaves es una preocupación primordial y fundamental de muchas de las partes afectadas. Por consiguiente, la FAA se esfuerza por reducir el ruido de las maneras que le competen, pero su capacidad para controlar el cambio en la exposición al ruido aeroportuario es limitada. La FAA ha actuado de manera continua y eficaz dentro de los límites de su autoridad para mejorar los efectos medioambientales del sector de la aviación mediante un mejor entendimiento, gestión y, cuando sea posible, reducción de estos efectos adversos de la aviación internacional a través de la investigación y la innovación tecnológica, la política,<sup>2</sup> y el acercamiento con el público.<sup>3</sup>

En las últimas seis décadas, las aeronaves se han vuelto mucho más silenciosas debido, en parte, a la actuación de la FAA. La FAA ha eliminado de forma gradual la operación de aeronaves más viejas y ruidosas, y establecido normas de certificación más estrictas sobre la cantidad de ruido que emiten para reducirlo.<sup>4</sup> La FAA también estableció programas de colaboración para la investigación y el desarrollo con los sectores académico y de la aviación con el fin de crear tecnologías aeronáuticas más silenciosas.<sup>5</sup> En consecuencia, el ruido que produce el vuelo de un avión Boeing 707-200 a reacción, que es una aeronave comercial típica que comenzó a volar en 1957, es aproximadamente equivalente al que generan 30 vuelos de un avión Boeing 737-800 típico.<sup>6</sup> Al mismo tiempo, el número de abordajes ha aumentado, de aproximadamente 200 millones en 1975, a más de 850 millones en la actualidad. Se pronostica que el número de abordajes crecerá en los próximos veinte años, en promedio, en un 4.7 por ciento anual.<sup>7</sup>

Conforme las operaciones han venido aumentando de manera considerable desde mediados de los 1970, el número de personas que se ven expuestas de forma adversa al ruido derivado de la aviación (por encima del nivel de ruido diurno-nocturno promedio de 65 decibelios) en los Estados Unidos ha visto una reducción drástica, de aproximadamente 7 millones, a poco más de 400,000 en la actualidad. Esto constituye una mejora significativa en los resultados medioambientales, porque el Negociado de Censos de los Estados Unidos indica que entre 1970 y 2010 el porcentaje de la población que vive en zonas urbanas densamente pobladas aumentó, de 73.6 por ciento, a 80.7 por ciento. La normatización del ruido de origen por parte de la FAA ha mejorado los resultados medioambientales. Sin embargo, a ojos del público, el ruido de los aviones y su efecto sobre las personas sigue siendo una fuente importante de preocupación.

Esta percepción se vio reforzada por los resultados de una encuesta de alcance nacional que actualizó la comprensión de la FAA sobre la relación de dosis-respuesta entre la exposición al ruido de las aeronaves y el malestar de la comunidad (la Encuesta Medioambiental Vecinal o NES, por sus siglas en inglés).<sup>8</sup> El 13 de enero de 2021, la FAA publicó un aviso y solicitud de sugerencias en el **Registro Federal** acerca de las actividades de investigación de la Administración que orientaría su política sobre el ruido de las aeronaves, así como la dirección futura que daría a su cartera de investigaciones sobre el ruido.<sup>9</sup> Además de establecer la política de la FAA sobre el ruido de las aeronaves y las labores de investigación, el aviso describía los resultados de la NES y la investigación sobre los beneficios sociales y los costos de las

medidas de atenuación del ruido. La FAA explicó que la Encuesta Medioambiental Vecinal actualizó la comprensión de la FAA sobre la relación de dosis-respuesta entre la exposición al ruido de las aeronaves y el malestar de la comunidad. La NES mostró que un mayor porcentaje de personas estaban “muy molestas” por el ruido de las aeronaves en todos los niveles de exposición al ruido que se estudiaron.<sup>10</sup>

Se recibieron más de 4,100 comentarios en respuesta al aviso publicado por la FAA en el **Registro Federal** el 13 de enero de 2021. Algunas de las personas que hicieron llegar sus comentarios sugirieron temas adicionales de investigación, mismos que la FAA ha tomado en consideración. Sin embargo, de forma abrumadora, el público instó a la FAA a revisar su política en vista de los hallazgos de su investigación, en lugar de esperar a recibir los resultados de la que tiene en curso.

En respuesta a esas sugerencias, la FAA inició una revisión (la revisión de la política sobre el ruido o NPR, por sus siglas en inglés) de su política sobre el ruido derivado de la aviación civil (la política). La política de la FAA está establecida en varios reglamentos, órdenes, guías y declaraciones de política de la dependencia.

<sup>2</sup> La FAA estableció normas de certificación en cuanto al ruido para los diseños tanto nuevos como modificados de aeronaves civiles subsónicas en la parte 36 del 14 del CFR. La FAA no pretende contemplar cambios a este reglamento en la NPR.

<sup>3</sup> FAA (2020), *Informe al Congreso: Ley de Reautorización de la FAA de 2018 (ley pública 115-254), secciones 188 y 173*, [https://www.faa.gov/about/plans\\_reports/congress/media/Day-Night-Average-Sound-Levels-COMPLETED-report\\_w\\_letters.pdf](https://www.faa.gov/about/plans_reports/congress/media/Day-Night-Average-Sound-Levels-COMPLETED-report_w_letters.pdf).

<sup>4</sup> El reglamento de la FAA sobre la tecnología de las aeronaves más viejas y ruidosas es congruente con la directiva del Congreso y con los estándares de la Organización de Aviación Civil Internacional. Ver, por ejemplo, la sección 46123 del 82 del FR (del 4 de octubre de 2017).

<sup>5</sup> Para obtener más información, consulte el programa de Reducción Continua de Energía, Emisiones y Ruido (CLEEN, por sus siglas en inglés) de la FAA, en [https://www.faa.gov/about/office\\_org/headquarters\\_offices/apl/research/aircraft\\_technology/cleen/](https://www.faa.gov/about/office_org/headquarters_offices/apl/research/aircraft_technology/cleen/).

<sup>6</sup> Con sustento en un promedio de los niveles certificados del ruido de los descensos y despegues, como se define en la parte 36 del 14 del CFR.

<sup>7</sup> Esta tasa de crecimiento fue establecida por la FAA como parte de su pronóstico para la aviación comercial de 2022 a 2042, el cual incorpora los supuestos de modelos estadísticos (económicos) para explicar y dar cuenta de las tendencias insipientes para diferentes segmentos de la industria de la aviación. Ver la FAA, *Pronóstico aeroespacial de la FAA para los años fiscales 2022 a 2042*, en el número 2, [https://www.faa.gov/sites/aa.gov/files/2022-06/FY2022\\_42\\_FAA\\_Aerospace\\_Forecast.pdf](https://www.faa.gov/sites/aa.gov/files/2022-06/FY2022_42_FAA_Aerospace_Forecast.pdf).

<sup>8</sup> Miller; Nicholas, P.; y otros. *Analysis of the neighborhood environmental survey* (Análisis de la encuesta medioambiental vecinal). DOT/FAA/TC-21/4. 2021, <https://www.airporttech.tc.faa.gov/Products/Airport-Safety-Papers-Publications/Airport-Safety-Detail/ArtMID/3682/ArticleID/2845/Analysis-of-NES>. Ver también la FAA, *Overview of FAA Aircraft Noise Policy and Research Efforts: Request for Input on Research Activities to Inform Aircraft Noise Policy* (Descripción general de la política de la FAA sobre el ruido de las aeronaves y las

labores de investigación: Solicitud de sugerencias en cuanto a las actividades de investigación para orientar la política sobre el ruido de las aeronaves), en la sección 2722 del 86 del FR (del 13 de enero de 2021).

<sup>9</sup> FAA, *Overview of FAA Aircraft Noise Policy and Research Efforts: Request for Input on Research Activities to Inform Aircraft Noise Policy* (Descripción general de la política de la FAA sobre el ruido de las aeronaves y las labores de investigación: Solicitud de sugerencias en cuanto a las actividades de investigación para orientar la política sobre el ruido de las aeronaves), en la sección 2722 del 86 del FR (del 13 de enero de 2021).

<sup>10</sup> Sección 2724 del 86 del FR. Ver también la FAA, *The Foundational Elements of the Federal Aviation Administration Civil Aircraft Noise Policy: The Noise Measurement System, its Component Noise Metrics, and Noise Thresholds* (Los elementos seminales de la política de la Administración Federal de Aviación sobre el ruido de las aeronaves civiles: El sistema de medición del ruido, las métricas para medirlo que lo componen y sus umbrales) (abril de 2023), <https://www.faa.gov/noisepolicyreview/NPR-framing>.

<sup>11</sup> En ella se identifica cómo la FAA analiza, explica y presenta públicamente los cambios en la exposición al ruido derivado de las actividades de la aviación: aviones recreativos y comerciales de ala fija, helicópteros, vehículos de transporte espacial comercial, sistemas de aeronaves no tripuladas, así como vehículos que utilizan tecnologías nacientes (tipos de vehículos más nuevos que operarán en el espacio aéreo de los Estados Unidos). Y corresponde para las medidas que la FAA toma, controla, autoriza o financia.

Como señalaron quienes hicieron llegar sus comentarios sobre el aviso del 13 de enero de 2021, la política actual se sustenta en una investigación realizada hace muchas décadas. Desde que se emitió la política por primera vez, se han realizado investigaciones adicionales en cuanto a los efectos del ruido de las aeronaves en las personas y las comunidades. La investigación abarca temas de ruido en la aviación tales como el valor económico de las propiedades afectadas por el ruido, el malestar de la comunidad, el aprendizaje de los niños, la interferencia con el habla, la alteración del sueño y los efectos para la salud humana, tal como la salud cardiovascular.<sup>12</sup> La NPR brinda la oportunidad de determinar si, y de ser así, cómo actualizar la política en respuesta a estos y otros hallazgos de la investigación que se describen en el aviso del 13 de enero de 2021.

*B. El efecto de los cambios en las operaciones de las aeronaves y los vehículos en el espacio aéreo de los Estados Unidos.*

Como se describe en la Sección I.A. a continuación, la NPR también tomará en

consideración cómo está cambiando el entorno sonoro de los usuarios más nuevos que utilizan el espacio aéreo de una manera diferente a los operadores de helicópteros y aviones de ala fija tanto recreativos como comerciales. Esto incluye a los usuarios más nuevos que operan vehículos comerciales de transporte espacial (el lanzamiento de cohetes y su reingreso a la atmósfera), sistemas de aeronaves no tripuladas (también conocidos como UAS o drones) y otros vehículos que utilizan tecnologías nacientes (tipos de vehículos más nuevos que operarán en el espacio aéreo de los Estados Unidos).

*C. El control del ruido por parte de la FAA al amparo de la ley de Seguridad Aérea y Reducción del Ruido de 1979, y la evaluación de los cambios en el entorno sonoro al amparo de la ley nacional de Política Ambiental de 1969*

En respuesta a una ley conocida como la ley de Seguridad Aérea y Reducción del Ruido de 1979,<sup>13</sup> la FAA tomó una serie de medidas relacionadas con el ruido derivado de la aviación. En primer lugar, la FAA estableció un sistema para medir cómo se experimenta el ruido de los aviones en tierra. La forma en que las personas y otros receptores experimentan el ruido en tierra se describe en este aviso como “exposición al ruido de las aeronaves”. Al presente, la FAA utiliza un sistema de una sola métrica para analizar la exposición al ruido de las aeronaves. La métrica de ruido<sup>14</sup> que constituye el meollo de este sistema de una sola métrica se denomina nivel de ruido diurno-nocturno promedio (DNL, por sus siglas en

inglés).<sup>15</sup> Actualmente, el DNL es la métrica central de la FAA para la toma de decisiones en situaciones que involucran la exposición al ruido de las aeronaves. Esta ley exige que la FAA establezca un solo sistema para analizar la exposición al ruido de las aeronaves; sin embargo, dicho sistema no tiene que estar compuesto por una sola métrica, sino más bien debe tener un alto grado de correlación entre los niveles esperados de exposición al ruido y las reacciones de las personas encuestadas a esos niveles, y debe tener en cuenta la intensidad, duración, frecuencia y tono de la actividad que produce el ruido, así como el momento en que ocurre.<sup>16</sup>

En segundo lugar, y en respuesta a esa ley, la FAA emitió un reglamento (parte 150 del 14 del CFR) para establecer los requisitos, así como el proceso y los procedimientos, para la planificación de la compatibilidad sonora en los aeropuertos.<sup>17</sup>

<sup>11</sup> Ver, por ejemplo, la parte 36 del 14 del CFR, *Noise Standards: Aircraft Type and Airworthiness Certification* (Estándares de ruido: Certificación del tipo de aeronave y aeronavegabilidad), sección 18364 del 34 del FR (del 18 de noviembre de 1969); parte 150 del 14 del CFR, *Airport Noise Compatibility Planning* (Planificación de la compatibilidad del ruido aeroportuario), sección 49269 del 49 del FR (del 18 de diciembre de 1984); parte 161 del 14 del CFR, *Notice and Approval of Airport Noise and Access Restrictions* (Aviso y aprobación del ruido aeroportuario y las restricciones de acceso), sección 48698 del 56 del FR (del 25 de septiembre de 1991); Departamento de Transporte de los Estados Unidos y FAA, *The Aviation Noise Abatement Policy* (La Política de Reducción del Ruido Derivado de la Aviación), (18 de noviembre de 1976) (ANAP) disponible en [https://www.faa.gov/regulations\\_policies/policy\\_guidance/enr\\_vir\\_policies/](https://www.faa.gov/regulations_policies/policy_guidance/enr_vir_policies/); orden 1050.1 de la FFAA, *Environmental Policies and Procedures* (Políticas y procedimientos medioambientales) (orden 1050.1 de la FFAA), sección 44209 del 80 del FR (del 24 de julio de 2015); orden 5050.4B de la FAA, *National Environmental Policy Act (NEPA) Implementing Instructions for Airport Projects* (Ley nacional de Política Ambiental que pone en práctica las instrucciones para los proyectos aeroportuarios) (orden 5050.4B de la FAA); orden conjunta 7400.2N de la FAA, *Procedures for Handling Airspace Matters* (Procedimientos para manejar cuestiones aerospaciales) (3 de noviembre de 2022), en el

Capítulo 32. “Asuntos medioambientales y Apéndice 9, Política sobre el ruido para la gestión del espacio aéreo de tierras administradas por el gobierno federal”; y vademécum de la orden 1050.1F de la FAA.

<sup>12</sup> Wolfe, Malina, Barrett y Waitz, 2016, Cost and benefits of U.S. Aviation noise land-use policies (Costos y beneficios de las políticas de uso del suelo de los Estados Unidos en relación con el ruido derivado de la aviación), *Transportation Research Part D: Transport and Environment* (Investigación de transporte, Parte D: Transporte y medio ambiente), v. 44 (2016) 147–156, <https://dx.doi.org/10.1016/j.trd.2016.02.010> (evaluó cuantitativamente los costos y beneficios para la salud y el bienestar social que tienen las prácticas de gestión del uso del suelo que atenúan el ruido en 16 aeropuertos de los Estados Unidos, específicamente el aislamiento de las viviendas y la adquisición de propiedades, en comparación con el control del ruido de origen. En este estudio se estimó que la reducción de la exposición al ruido ambiental a través de políticas locales de adquisición de tierras e insonorización puede aportar beneficios para la salud y el bienestar, desde los \$10,000 por persona cuando se instaura en comunidades de bajos ingresos (\$20,000 por cápita) y baja exposición al ruido (65 dB), y más de \$25,000 por persona en comunidades de altos ingresos (\$60,000 por cápita) y alta exposición al ruido (75 dB). Sin embargo, el estudio concluyó que los costos de estos

programas a menudo exceden sus beneficios, excepto a los niveles de exposición al ruido más altos).

<sup>13</sup> Ley de Seguridad Aérea y Reducción del Ruido de 1979, codificada en la sección 47501 del 49 del U.S.C., y las siguientes, y puesta en efecto a través de la parte 150 del 14 del CFR (la Parte 150).

<sup>14</sup> Una “métrica de ruido” se refiere a la unidad o cantidad que mide cuantitativamente la exposición de las personas al ruido.

<sup>15</sup> Ver la sección 150.7 del 14 del CFR. El nivel de ruido diurno-nocturno promedio (DNL) es el nivel sonoro promedio de 24 horas, en decibelios, para el periodo comprendido entre la medianoche y la siguiente medianoche, obtenido después de la adición de diez decibelios a los niveles sonoros para los periodos comprendidos entre la medianoche y las 7:00 a.m., y entre las 10:00 p.m. y la medianoche, hora local. Esta es una métrica de ruido acumulado.

<sup>16</sup> Sección 47502(2) del 49 del U.S.C.

<sup>17</sup> Esto incluyó procedimientos, normas y una metodología para la elaboración y presentación, y revisión de la FAA, de mapas de exposición al ruido aeroportuario, así como de programas de compatibilidad del ruido aeroportuario, y la disposición de utilizar un solo sistema para medir el ruido en los aeropuertos y las zonas circundantes, y determinar la exposición de las personas al ruido que resulta de las operaciones de un aeropuerto, al momento de preparar estos documentos. Ver la sección 150.1 del 14 del CFR.

En tercer lugar, el reglamento también identifica los usos del suelo que son “normalmente compatibles” con varios niveles de exposición al ruido. Estas clasificaciones del uso del suelo fueron creadas por la FAA con sustento en su evaluación de las pautas federales de compatibilidad para el uso del suelo establecidas en los 1970 por un comité interinstitucional federal conformado por organismos de investigación y dependencias con conocimientos especializados sobre el ruido relacionado con la aviación.<sup>18</sup> En la medida de lo posible, los usos del suelo “normalmente compatibles” e “incompatibles” que establece la FAA son comparables a, y congruentes con, otros programas federales dirigidos a atender consideraciones similares de exposición al ruido, aunque están separados de ellos.

Como uno de los cuatro elementos de la revisión, la FAA tomará en consideración cómo se debe aprovechar la comprensión actualizada que tiene la dependencia de los efectos del ruido de las aeronaves sobre las personas, las comunidades y las zonas sensibles al ruido para posiblemente revisar las definiciones de los usos del suelo adoptadas por la FAA que son “normalmente compatibles” con las operaciones aeroportuarias y relacionadas con diferentes niveles de exposición al ruido derivado de la aviación. Esto incluirá tomar en consideración los criterios para la instauración de medidas de atenuación del ruido con el fin de abordar la exposición adversa al ruido en zonas que la FAA actualmente considera como “normalmente compatibles”. En este aviso, la FAA se centra en las métricas y los umbrales de ruido.<sup>19</sup> Si bien la FAA tomará en consideración los comentarios del público sobre los elementos de la política que no tienen que ver con las métricas y los umbrales de ruido, estos comentarios no serán la prioridad inicial de la dependencia durante la revisión.

La ley nacional de Política Ambiental de 1969 (NEPA, por sus siglas en inglés), sección 4321 del 42 del U.S.C., y las siguientes, exige que las dependencias federales analicen los efectos medioambientales potencialmente importantes de las medidas que la FAA toma directamente y de las tomadas por una entidad de carácter no federal en las que la

Administración tenga la autoridad necesaria para condicionar el permiso, la licencia u otra aprobación de dichas medidas (la “medida de carácter federal”).<sup>20</sup> La FAA estableció, a través de una orden institucional (orden de la FAA 1050.1F), las políticas y procedimientos que instauran los requisitos de la NEPA y el reglamento del Consejo de Calidad Medioambiental (CEQ, por sus siglas en inglés) que pone en efecto la NEPA. Si bien la importancia de un efecto puede variar según el contexto y el marco de una medida federal propuesta, la orden de la FAA 1050.1F estableció un límite cuantitativo para describir la importancia de los cambios en la exposición al ruido derivado de la aviación (el umbral de importancia de la NEPA) según sea el malestar de la comunidad.<sup>21</sup> El umbral de importancia de la NEPA se activa si una medida federal propuesta “aumentaría el ruido en 1.5 dB del DNL o más para una zona sensible al ruido — como se define en la parte 150— que está o estará expuesta al mismo en o por encima del nivel de exposición de 65 dB del DNL debido a un aumento de 1.5 dB del DNL o más, en comparación con la alternativa de no tomar ninguna medida para el mismo período de tiempo”.<sup>22</sup> Por ejemplo, un aumento del DNL, de 65.5 dB a 67 dB, se consideraría como un efecto importante, lo mismo que un aumento de 63.5 dB a 65 dB.<sup>23</sup>

La FAA toma en consideración la importancia de los efectos del proyecto al momento de determinar el nivel apropiado de evaluación medioambiental y de participación del público que puede necesitarse antes de tomar una decisión sobre una medida federal propuesta. Por último, si bien la NEPA no exige ningún resultado en particular, sus requisitos aseguran que los funcionarios de la FAA tomen decisiones educadas después de tomar en consideración las consecuencias medioambientales de las medidas federales propuestas. La determinación de la FAA de establecer un umbral de importancia de la NEPA, el tipo de efecto (el malestar para la comunidad) que orientó la selección del límite para el umbral de importancia de la NEPA y la métrica de ruido (el DNL) que describe cuantitativamente el efecto de la exposición al

ruido son tres de los cuatro elementos de la política que están revisándose como parte de la NPR. Específicamente, esta revisión tomará en consideración si la FAA debe continuar o no utilizando la métrica acumulativa del DNL como el único criterio a utilizar para las decisiones tomadas en el marco de los análisis preparados de conformidad con la NEPA y el reglamento de la Parte 150, o adoptar un conjunto de métricas que aborden diferentes situaciones según sea el entorno sonoro, la fuente de ruido y otras consideraciones.

El resultado de esta revisión puede incluir la modificación del sistema de la FAA para tomar en consideración el ruido derivado de la aviación. Las modificaciones podrían incluir el reemplazo del DNL como la única métrica de ruido para la toma de decisiones, la incorporación en el sistema de nuevas métricas de ruido para la toma de decisiones, la identificación de cuándo las métricas que pueden integrar el sistema deben usarse por sí solas o en combinación y la revisión de la política de la FAA<sup>24</sup> sobre el uso de métricas complementarias. Además, la FAA tomará en consideración cómo se deben calcular estas métricas.

#### *D. El efecto inmediato de la revisión de la política sobre el ruido*

La FAA señala que ninguno de los cambios que al presente están tomándose en consideración a través de esta revisión de la política sobre el ruido afectará inmediatamente el nivel de ruido al que está expuesta una persona, una comunidad o una zona sensible al ruido (*por ejemplo*, un parque, una escuela, un hospital, etc.).

<sup>18</sup> Las dependencias federales responsables de los programas federales en los que la exposición al ruido es un factor y que integraban el comité interinstitucional que diseñó las pautas federales de compatibilidad del uso del suelo incluyen, entre otras, el Departamento de Defensa de los Estados Unidos, el Departamento de Vivienda y Desarrollo Urbano de los Estados Unidos, y el Servicio de Parques Nacionales.

<sup>19</sup> Cuando la FAA se refiere, de conjunto, a “umbrales de ruido”, significa tanto la definición del nivel de exposición

importante al ruido para las medidas sujetas a los requisitos de evaluación medioambiental establecidos en el orden 1050.1F de la FAA, como las definiciones de los niveles de exposición al ruido que se consideran “normalmente compatibles” con las operaciones aeroportuarias, del modo que se establece en la tabla 1 del Apéndice A de la Parte 150.

<sup>20</sup> Orden 1050.1F de la FAA, en el inciso 1–9.

<sup>21</sup> Orden 1050.1F de la FAA, en el anexo 4–1.

<sup>22</sup> *Idem*.

<sup>23</sup> *Idem*.

<sup>24</sup> Los procedimientos que la NEPA le exige a la FAA abordan el uso de métricas de ruido complementarias. Ver la orden FAA 1050.1F, *Environmental Impacts: Policies and Procedures* (Efectos medioambientales: Políticas y procedimientos), Apéndice B, inciso B–1.6; vademécum 1050.1F, sección 11.4.

Un ajuste descendente en la definición de exposición importante al ruido ya existente no alterará el entorno sonoro real. Y tampoco el ruido de la vida real experimentado por las personas y las comunidades cambiará si la FAA modifica sus criterios para identificar una nueva exposición significativa al ruido relacionada con las medidas propuestas que se examinan en una evaluación medioambiental realizada de conformidad con la NEPA.<sup>25</sup> Por sí solo, ningún cambio en la política limitará ni reducirá los niveles de ruido derivados de la aviación. En general, la FAA toma medidas que mejoran la seguridad, la eficacia y la capacidad del espacio aéreo estadounidense mientras sopesa los efectos sonoros relacionados. A medida que van proponiéndose estas medidas, la FAA analiza y divulga públicamente el cambio en el entorno sonoro que indican los modelos de simulación, para ayudar al público a entender cómo su experiencia en relación con el ruido derivado de la aviación cambiará con el tiempo.

#### E. Los próximos pasos a dar

La FAA tiene la intención de prestar una consideración seria a las sugerencias de las partes interesadas<sup>26</sup> acerca de la política. Si la FAA decide revisar la política, cualquier revisión también tomará en consideración la investigación sobre el ruido derivado de la aviación moderna y cómo el uso evolutivo del espacio aéreo de los Estados Unidos afecta las experiencias relacionadas con dicho ruido. Cualquier revisión a la política también fomentará una divulgación pública más eficaz de los efectos del ruido conforme a la NEPA. En resumen, esta revisión deberá mejorar la instauración de los principios más importantes de la Política de Reducción del Ruido Derivado de la Aviación de 1976 (ANAP, por sus siglas en inglés), que establece los objetivos, las políticas y las estrategias que la FAA debe emplear para reducir el efecto de este tipo de ruido.

#### F. Propósito del presente aviso

La FAA solicita comentarios a través de este aviso para orientar su consideración de estos

elementos fundamentales de la política. La FAA reconoce que la exposición al ruido derivado de la aviación es un problema fundamental de calidad de vida para el público, y agradece las sugerencias sobre cómo la evaluación y divulgación de la FAA de los efectos del ruido puede mejorar el entendimiento y las expectativas de la comunidad con respecto a la exposición al ruido en el futuro. Los comentarios más útiles harían referencia a una recomendación específica, explicarían la razón para cualquier cambio recomendado e incluirían datos de apoyo.

En este momento, la FAA no puede predecir cuántos comentarios recibirá, si se enviarán solicitudes para ampliar el período de presentación de comentarios o cuánto tiempo tomará leer y responder a los comentarios del público. Si bien trabajará de forma expedita para evaluar las sugerencias al cierre del período de presentación de comentarios del público, la FAA no puede proporcionar información en cuanto a cuándo se tomarán medidas de seguimiento. Sin embargo, tras tomar en consideración los comentarios, la FAA publicará un aviso subsiguiente en el **Registro Federal** para anunciar las sugerencias recibidas y cómo las tomó en cuenta en la elaboración de las revisiones a la política que recomienda. Ese aviso identificará los elementos de la política que se modificarán y explicará cómo la FAA recomienda revisarla. La FAA identificará las medidas subsiguientes que tomará para poner en práctica la recomendación y si el cambio futuro a la política se instaurará o no a través de la reglamentación propuesta o de otras medidas administrativas. Ese aviso identificará la oficina de la FAA que será la principal responsable de efectuar la revisión recomendada y, con especificidad, los reglamentos, órdenes, guías o declaraciones de política de la dependencia que se modificarán. Por último, ese aviso establecerá cómo el público puede continuar haciendo sugerencias cuando la FAA proponga revisiones a los documentos pertinentes.

## II. Solicitud de comentarios

La FAA solicita los comentarios del público por escrito sobre las formas en que describe los posibles efectos del ruido de las aeronaves, así como la forma en que la Administración define el umbral de exposición importante al ruido para los receptores sensibles a él. Además, la FAA solicita los comentarios del público sobre el límite de exposición al ruido que normalmente se consideraría compatible para los usos del suelo sensibles a él. A fin de ofrecer antecedentes y un contexto para las preguntas que se exponen a continuación, la FAA invita al público a leer un documento de lineamientos generales titulado, *Los elementos seminales de la política de la Administración Federal de Aviación sobre el ruido de las aeronaves civiles: El sistema de medición del ruido, las métricas para medirlo que lo componen y sus umbrales*, el cual está disponible en: <https://www.faa.gov/noisepolicyreview/NPRframing>. La FAA agradece cualquier comentario del público acerca de cualquiera de estos temas, y está particularmente interesada en las respuestas del público a las preguntas e información solicitadas a continuación.

<sup>25</sup> Ver la sección 4321 del 42 del U.S.C., y las siguientes, partes 1500–1508 del 40 del CFR, y la orden 1050.1F de la FAA. La NEPA ordena al gobierno federal que se asegure de que los probables efectos medioambientales importantes de las políticas, planes, programas, proyectos u otras medidas propuestas se identifiquen y evalúen antes de que la dependencia federal tome una decisión acerca de si debe procederse con la propuesta o no. También identifica ciertos procedimientos que deben seguirse con respecto al nivel de análisis medioambiental que se llevará a cabo, y garantiza ciertos tipos de divulgación pública y participación del público antes de que la FAA tome una decisión o una medida.

Sin embargo, esto no significa que la FAA deba elegir la opción más favorable o más aceptable para el medio ambiente.

<sup>26</sup> La FAA continuará coordinando asuntos relacionados con la investigación y la política sobre el ruido derivado de la aviación a través del Comité Federal Interinstitucional sobre el Ruido Derivado de la Aviación (FICAN, por sus siglas en inglés), el cual ofrece un foro para que las dependencias federales se coordinen en relación con las futuras necesidades de investigación para comprender, predecir y controlar mejor los efectos del ruido derivado de la aviación. El FICAN lo integran dependencias federales que realizan investigaciones

sobre el ruido relacionado con la aviación, así como organismos que no realizan investigaciones, pero que tienen amplias funciones normativas con respecto a los problemas del ruido derivado de la aviación. Las dependencias miembros actuales incluyen: los Departamentos de Defensa, Transporte, Interior, Salud y Servicios Sociales, Vivienda y Desarrollo Urbano de los Estados Unidos, así como la Agencia de Protección Ambiental y la NASA. Además, de acuerdo con las partes 1500–1508 del 40 del CFR, la FAA se coordinará con el Consejo de Calidad Medioambiental en caso de que la Administración recomiende cambios a sus procedimientos de instrumentación de la NEPA (orden 1050.1F de la FAA).

La FAA mantiene un sólido programa de actividades relacionadas con el ruido en la aviación. El enfoque de la FAA atiende varios niveles, e incluye programas de investigación y desarrollo, control normativo, y acercamiento al público y a las partes interesadas en relación con el ruido de la aviación que experimenta el público. En la siguiente sección de este aviso, la FAA presenta una serie de preguntas diseñadas para solicitar las sugerencias del público que complementarán y aumentarán su consideración técnica de estos temas. La FAA diseñó intencionalmente las preguntas siguientes para procurar los comentarios por escrito de diversas partes interesadas del sector de la aviación que tienen diferentes niveles de familiaridad con la Administración, su función en abordar la exposición al ruido de las aeronaves, y las métricas de ruido que la FAA utiliza para analizar, explicar y presentar públicamente la exposición adversa al ruido. Uno de los objetivos clave de la FAA al emitir este aviso es obtener sugerencias de las partes interesadas sobre la información que la Administración genera y utiliza para tomar decisiones que afectan el ruido derivado de la aviación. Los comentarios del público que aborden posibles mejoras en cómo, dónde y con quién se comunica la FAA con respecto a los cambios en la exposición al ruido de las aeronaves serán particularmente útiles a medida que la Administración continúe elaborando una política que responda a los intereses, preocupaciones y necesidades fundamentales de las comunidades afectadas.

Los comentarios que se centran en los temas y preguntas que se identifican a continuación serán de gran ayuda. Estas preguntas pretenden ser una guía y quienes hacen llegar sus comentarios pueden ofrecer sus puntos de vista o enviar comentarios de carácter general relacionados con la forma en que la FAA describe y da a conocer los efectos del ruido derivado de la aviación. Cuanto más específicos sean los comentarios, más útiles serán en las deliberaciones de la dependencia. De ser pertinente, se solicita a quienes hagan llegar sus comentarios que proporcionen información técnica, datos u otras pruebas que respalden su presentación. Por último, la FAA solicita que quienes hagan llegar sus comentarios identifiquen el número de cada pregunta para la que remitan una respuesta.

1. *El tipo de vehículo.* Cuando la FAA publicó la ANAP<sup>27</sup> en 1976, los efectos del ruido derivado de la aviación estaban relacionados con el servicio de los aviones comerciales a reacción en los aeropuertos o en sus inmediaciones. ¿Qué tipos o elementos de actividades actuales o futuras de los vehículos aéreos (*por ejemplo*, sistemas de aeronaves no tripuladas [también conocidos como UAS o drones], de movilidad aérea avanzada, autogiros, subsónicos de ala fija, supersónicas o espacio comercial) debe describir y divulgar la política? ¿Cómo se debe describir esta información utilizando métricas de ruido? ¿Debería la FAA aprovechar esta información para tomar decisiones o solo para su divulgación al público? Por favor, explique su razonamiento.

2. *Las operaciones de los vehículos aéreos.*

a. ¿Qué elementos de las operaciones de las aeronaves (*por ejemplo*, en ruta, el despegue o el aterrizaje) debe evaluar y divulgar la métrica de ruido? ¿Debería la FAA aprovechar esta información para tomar decisiones o para divulgar los efectos del ruido al público? Por favor, explique su razonamiento.

b. ¿Qué intereses o preocupaciones tienen las comunidades cercanas a los aeropuertos? ¿Cómo se pueden atender estas preocupaciones utilizando métricas de ruido? ¿Qué métricas de ruido atenderían estas preocupaciones? Por favor, explique su razonamiento.

c. ¿Qué intereses o preocupaciones tienen las comunidades ubicadas en las zonas de<sup>28</sup> sobrevuelo? ¿Cómo se pueden atender estas preocupaciones utilizando métricas de ruido? ¿Qué métricas de ruido atenderían estas preocupaciones? Por favor, explique su razonamiento.

d. ¿Qué intereses o preocupaciones tienen las comunidades que están cercanas a operaciones comerciales de transporte espacial? ¿Cómo se pueden atender estas preocupaciones utilizando métricas de ruido? ¿Qué métricas de ruido atenderían estas preocupaciones? Por favor, explique su razonamiento.

e. ¿Qué intereses o preocupaciones tienen las comunidades que están cercanas a operaciones de entrega de paquetes utilizando UAS (drones) u otras tecnológicas nacientes? ¿Cómo se pueden atender estas preocupaciones utilizando métricas de ruido? ¿Qué métricas de ruido atenderían estas preocupaciones? Por favor, explique su razonamiento.

3. *El DNL.* ¿Qué opiniones o comentarios le merece la métrica fundamental de la FAA para la toma de decisiones, el DNL? ¿Cómo se resolverían esas opiniones con respecto al DNL si la FAA empleara otra métrica de ruido (ya sea además de o como reemplazo del DNL) o si calculara el DNL de una manera diferente? Por favor, explique su razonamiento.

4. *El promediado.* El DNL proporciona una descripción acumulativa de los episodios de ruido que se espera que ocurran en el transcurso de un año completo promediado en un día representativo, descrito como un día anual promedio (AAD, por sus siglas en inglés).

a. ¿Cree que un AAD es una forma adecuada de describir los efectos del ruido? Explique por qué sí o por qué no.

b. De responder que no, ¿qué esquemas de promediado alternativos al AAD deberían tomarse en consideración y por qué? ¿Qué información captaría el uso de un esquema de promediado alternativo que el AAD no capta?

5. *Métricas de ruido para la toma de decisiones.* Actualmente, la FAA utiliza el DNL como su principal métrica para la toma de decisiones en relación con medidas sujetas a la NEPA y estudios de planificación de la compatibilidad del ruido aeroportuario preparados de conformidad con la parte 150 del 14 del CFR.

a. ¿Deberían utilizarse diferentes métricas de ruido en circunstancias diferentes para la toma de decisiones?

b. Si la respuesta a la pregunta 5.a es “sí”, identifique: la métrica, la información que proporciona que el DNL no, y cómo y cuándo debe emplearlo la FAA en su sistema (*por ejemplo*, ¿debería la FAA usar una métrica de ruido que no sea el DNL para evaluar la exposición al ruido en entornos tranquilos, tales como parques nacionales, santuarios nacionales para la vida silvestre y las aves acuáticas, etc.)? ¿Debería usarse esta métrica cuando la FAA está tomando decisiones que afectan el ruido en estos entornos? ¿Debería usarse esta métrica por sí sola o en combinación con otra?

c. Si la métrica debe usarse en combinación con otra, describa cómo deben usarse juntas para la toma de decisiones.

d. Si la respuesta a la pregunta 5.a es “no”, ¿debería el DNL seguir siendo la métrica fundamental de la toma de decisiones o debería sustituirse con otra en todas las circunstancias?

<sup>27</sup> La ANAP la emitieron el secretario de Transporte y el administrador de la FAA el 18 de noviembre de 1976. Este documento está disponible en el sitio web de la FAA, en

[https://www.faa.gov/regulations\\_policies/policy\\_guidance/en\\_vir\\_policy/](https://www.faa.gov/regulations_policies/policy_guidance/en_vir_policy/).

<sup>28</sup> En este Aviso, la frase “comunidades ubicadas en las zonas de sobrevuelo” se refiere a aquellas ubicadas debajo de las

trayectorias de vuelo de aeronaves y vehículos, las cuales se ven afligidas por el ruido que estos generan y se encuentran fuera de los confines del DNL de 65 dB.

e. ¿Cómo apoyaría el uso de las métricas que usted recomienda una mejor toma de decisiones por parte de la dependencia? Explique e ilustre con ejemplos específicos cómo el uso de la(s) métrica(s) recomendada(s) beneficiaría la toma de decisiones de la dependencia.

#### 6. La comunicación.

a. Identifique si la FAA puede mejorar la comunicación con respecto a los cambios en la exposición al ruido (*por ejemplo*, qué información comunica la FAA, dónde y con quién se comunica, qué métodos de información utiliza para comunicarse, y los canales por los cuales comparte esta información). Por favor, explique su razonamiento.

b. ¿Debería la FAA considerar la posibilidad de hacer revisiones a su política sobre el uso de métricas de ruido complementarias en los procedimientos que le exige la NEPA? Explique cómo se debe modificar esta política para mejorar la comunicación de la FAA sobre los cambios relacionados con el ruido cuando la Administración toma decisiones que lo afectan. Por favor, explique su razonamiento.

c. ¿Qué información sobre el cambio en cuanto al ruido resultante de las operaciones de la aviación civil (*por ejemplo*, las de UAS o drones, helicópteros, aviones de ala fija, cohetes/vehículos comerciales de transporte espacial y nuevas tecnologías nacientes) debería comunicar la métrica de ruido al público? Por favor, explique su razonamiento.

d. Explique cómo se beneficiará el público si la FAA pone en efecto lo que propone en respuesta a las preguntas 6.a y 6.b.

7. *La NEPA y los umbrales de ruido de uso del suelo establecidos utilizando el DNL o para otra métrica de ruido acumulado.* La FAA tiene varios umbrales de ruido que están fundamentados en una curva de dosis-respuesta (la curva de Schultz<sup>29</sup>), que históricamente proporcionó un método útil para representar la respuesta de la comunidad al ruido de las aeronaves. Dos de los umbrales de ruido fundamentados en la curva de Schultz representan el umbral de efecto del ruido importante que la FAA utiliza para tomar las

medidas que se están revisando al amparo de la ley nacional de Política Ambiental y de los estándares de compatibilidad para el uso del suelo establecidos en el Apéndice A de la parte 150 del 14 del CFR. Ambos se sustentan en la métrica de ruido acumulado DNL y, de conjunto, se conocen en esta pregunta, y en las preguntas 8 a la 10, como “los umbrales de ruido de la FAA”. El 11 de enero de 2021, la FAA publicó los resultados de la Encuesta Medioambiental Vecinal, 30un conjunto de datos representativo del malestar que sufre la comunidad en respuesta al ruido de las aeronaves a nivel nacional. Los resultados de la Encuesta Medioambiental Vecinal muestran un mayor porcentaje de personas que se autoidentifican como “muy molestas” por el ruido de las aeronaves en todos los niveles del DNL estudiados, en comparación con la curva de Schultz.

a. ¿Cómo debería la FAA tomar en consideración esta información (*es decir*, los hallazgos de la curva de Schultz y de la Encuesta Medioambiental Vecinal) al momento de decidir si va a conservar o modificar los umbrales de ruido que ha<sup>31</sup> establecido utilizando la métrica del DNL, o establecer nuevos umbrales de ruido utilizando otras métricas de ruido acumulado? Por favor, explique su razonamiento.

b. ¿Debería la FAA tomar en consideración otra información o información adicional al momento de decidir si va a conservar o modificar los umbrales de ruido que ha establecido utilizando la métrica del DNL, o establecer nuevos umbrales de ruido utilizando otras métricas de ruido acumulado? Por favor, describa el motivo de la recomendación e identifique los datos, la información o las pruebas que respaldan la recomendación.

c. ¿Cómo debería la FAA tomar en consideración los hallazgos de la investigación sobre los efectos tanto auditivos como no auditivos (*por ejemplo*, interferencias con el habla, alteraciones del sueño, efectos cardiovasculares para la salud, etc.) de la exposición al ruido causados por aeronaves y

vehículos civiles al momento de decidir si va a conservar o modificar los umbrales de ruido<sup>32</sup> que ha establecido utilizando la métrica del DNL? ¿Cómo debería la FAA tomar en consideración esta misma investigación al momento de decidir si va a establecer o no nuevos umbrales de ruido utilizando otras métricas de ruido acumulado? Por favor, explique su respuesta.

d. Al examinar si debe o no cambiar sus métricas y umbrales de ruido, la FAA necesita información confiable para respaldar cualquier cambio. Un tipo de información en la que la FAA puede confiar son las pruebas epidemiológicas. Esto significa el estudio (científico, sistemático y sustentado en los datos) de la distribución (la frecuencia y el patrón) y los factores condicionantes (las causas y los factores de riesgo) de estados y episodios relacionados con la salud (no solo con las enfermedades) en grupos específicos (un vecindario, una escuela, una ciudad, un estado, un país o el mundo entero). ¿Qué cantidad de pruebas epidemiológicas basta para proporcionar a la FAA una base sólida para establecer o modificar sus umbrales de ruido<sup>33</sup>

<sup>29</sup> Ver Schultz, T.J., 1978, “Synthesis of Social Surveys on Noise Annoyance” (Síntesis de las encuestas sociales sobre las molestias por el ruido), *Journal of the Acoustical Society of America* 64(2): 377–405. En este documento, la curva de Schultz se refiere a la curva generada a partir de un metanálisis de las encuestas sociales que establece una relación ampliamente aceptada entre el DNL y el porcentaje de la población que está muy molesta por el ruido. Este metanálisis fue validado más tarde por comités gubernamentales interinstitucionales enfocados en temas de ruido de las aeronaves. Ver, *por ejemplo*, *Federal Agency Review of Selected Airport Noise Analysis Issues* (Revisión de la dependencia federal de temas de análisis selectos sobre el ruido aeroportuario), 1992.

<sup>30</sup> Miller; Nicholas, P.; y otros. *Analysis of the neighborhood environmental survey* (Análisis de la encuesta medioambiental vecinal). Núm. DOT/FAA/TC–21/4. 2021, disponible en: <http://www.airporttech.tc.faa.gov/Products/Airport-Safety-Paper-s/Publications/Airport-Safety-Detail/ArtMID/3682/ArticleID/2845/Analysis-of-NES> Ver también la FAA, *Overview of FAA Aircraft Noise Policy and Research Efforts: Request for Input on Research Activities to Inform Aircraft Noise Policy* (Descripción general de la política de la FAA sobre el ruido de las aeronaves y las labores de investigación: Solicitud de sugerencias en cuanto a las actividades de investigación para orientar la política sobre el ruido de las aeronaves), en la sección 2 722 del 86 del FR (del 13 de enero de 2021).

<sup>31</sup> Como se explica en la nota número 24 de este Aviso, a continuación, cuando la FAA se refiere, de conjunto, a “umbrales de ruido”, significa tanto la definición del nivel de exposición importante al ruido para las medidas sujetas a los requisitos de evaluación medioambiental establecidos en la orden 1050.1F de la FAA, como las definiciones de los niveles de exposición al ruido que se consideran “normalmente compatibles” con las operaciones aeroportuarias, del modo que se establece en la tabla 1 del Apéndice A de la Parte 150.

<sup>32</sup> *Idem*.

<sup>33</sup> *Idem*.

utilizando la métrica del DNL u otra métrica de ruido acumulado? Por favor, explique su respuesta.

e. ¿Debería la FAA tomar en consideración el uso de factores distintos al del malestar para establecer sus umbrales de ruido<sup>34</sup> utilizando la métrica del DNL u otras métricas de ruido acumulado? ¿Qué revisiones a los umbrales de ruido de la FAA nuevos o ya existentes recomienda que se establezcan y por qué? Por favor, explique su respuesta.

8. *Los umbrales de ruido de la FAA que utilizan métricas operacionales o de un solo episodio.* Como la FAA se enteró a partir de los resultados de la NES, a las personas les molestan los episodios de ruido de las aeronaves individuales, pero su sensación de malestar aumenta con el número de esos episodios de ruido. ¿Debería la FAA considerar la posibilidad de emplear nuevos umbrales de ruido<sup>35</sup> utilizando métricas operacionales o de un solo episodio? Si la respuesta es “sí”, ¿qué métricas se deben utilizar para establecer los umbrales de ruido de la FAA? ¿Cuál debería ser el nivel de exposición al ruido correspondiente para los nuevos umbrales de ruido que propone? Por favor, explique su razonamiento. Si la respuesta es “no”, por favor explique su razonamiento.

9. *Los umbrales de ruido de la FAA para episodios de poca frecuencia.* ¿Debería la FAA establecer umbrales de ruido<sup>36</sup> para episodios de poca frecuencia, tales como los relacionados con el lanzamiento y reingreso de vehículos comerciales de transporte espacial autorizados por la Oficina de Transporte Espacial Comercial de la Administración? Si la respuesta es “sí”, ¿qué métricas se deben utilizar para establecer los umbrales de ruido? ¿Cuál debería ser el nivel de exposición al ruido correspondiente para los nuevos umbrales de ruido que propone? Por favor, explique su razonamiento. Si la respuesta es “no”, por favor explique su razonamiento.

10. *Cuestiones varias.* ¿Qué otras cuestiones o temas debería tomar en consideración la FAA en esta revisión con respecto a las métricas de ruido, el método para calcularlas, el establecimiento de umbrales de ruido<sup>37</sup> o el método de la Administración para comunicar el cambio en la exposición al mismo? Por favor, explique su respuesta.

11. *El análisis de las publicaciones pertinentes.* En esta revisión, la FAA analizará el acervo de publicaciones científicas y económicas para entender cómo es que el ruido de la aviación se correlaciona con el malestar, así como con los efectos medioambientales, económicos y para la salud. La FAA también evaluará si alguno de estos efectos es estadísticamente significativo y las métricas que pudieran ser más adecuadas para darlos a conocer. Una bibliografía de este acervo de investigación está disponible para su consulta en la pestaña de Materiales de referencia que constan en el Expediente como el Apéndice I del documento de lineamientos generales de la FAA titulado, *Los elementos seminales de la política de la Administración Federal de Aviación sobre el ruido de las aeronaves civiles: El sistema de medición del ruido, las métricas para medirlo que lo componen y sus umbrales.* Este documento está disponible en: <https://www.faa.gov/noisepolicyreview/NPR-framing>. Por favor, identifique cualquier estudio o dato relacionado con el ruido derivado de la aviación civil que no haya sido identificado por la FAA en la bibliografía y que usted considere que la Administración debería evaluar. Y explique la pertinencia e importancia del estudio o de las pruebas, y cómo esto debería orientar las decisiones de la FAA con respecto a la política.

### III. La participación del público

#### *Los seminarios virtuales en línea*

La FAA reconoce que la política sobre el ruido es de interés para las dependencias federales, los proponentes de proyectos, los patrocinadores de aeropuertos, las comunidades ubicadas en las aeroportuarias y sus corredores, y el público en general. En consecuencia, la FAA está tomando medidas para garantizar que las partes interesadas puedan solicitar aclaraciones, hacer preguntas, y ofrecer sus comentarios y sugerencias por escrito. La FAA celebrará seminarios virtuales en línea para proporcionar los antecedentes de la revisión y responder a las cuestiones técnicas.

Los participantes pueden conectarse a los seminarios virtuales por teléfono o, en línea, por Zoom. Los datos sobre el acceso y las instrucciones para inscribirse estarán disponibles en el sitio web de la FAA para la revisión de la política sobre el ruido, en <https://www.faa.gov/noisepolicyreview>.

Si el tiempo no es suficiente para responder a todas las preguntas, la FAA dispondrá materiales complementarios en su sitio web en una fecha posterior, en <https://www.faa.gov/noisepolicyreview>. Se ofrecerán más instrucciones sobre cómo inscribirse y participar en los seminarios virtuales en el sitio web de la FAA en una fecha posterior, en <https://www.faa.gov/noisepolicyreview>. Los materiales de apoyo, y los comentarios y sugerencias por escrito ofrecidos en respuesta a las preguntas que la FAA no haya podido responder durante el seminario virtual se remitirán al expediente, como se describió anteriormente y como se publicó en el sitio web de la FAA, en <https://www.faa.gov/noisepolicyreview>.

Solicitamos a la prensa que confirmen su asistencia con la persona que se indica en la sección, **PARA OBTENER MÁS INFORMACIÓN, COMUNÍQUESE CON**, por lo menos dos semanas antes de la reunión en la que planea participar.

El Departamento de Transporte de los Estados Unidos se compromete a proporcionar el mismo a esta reunión para todos los participantes. Si necesita formatos o servicios alternativos, tal como lenguaje de señas, interpretación u otras ayudas auxiliares, debido a una discapacidad, comuníquese con la persona que se indica en la sección, **PARA OBTENER MÁS INFORMACIÓN, COMUNÍQUESE CON**, por lo menos dos semanas antes de la reunión en la que planea participar.

*¿Cómo preparo y hago llegar mis comentarios por escrito?*

Para asegurarse de que sus comentarios sean archivados correctamente en el expediente, incluya en ellos el número de expediente de este documento. Consulte la información disponible en <https://www.faa.gov/noisepolicyreview> para ayudarlo a enviar su comentario al expediente utilizando las instrucciones antes proporcionadas en **DIRECCIONES**.

Tenga en cuenta que si envía comentarios vía electrónica en la forma de un archivo PDF (Adobe), la FAA solicita que los documentos enviados se escaneen mediante un proceso de reconocimiento óptico de caracteres (OCR, por sus siglas en inglés), para que la Administración pueda buscar y copiar ciertas partes de ellos.

La FAA tomará en consideración sus comentarios y las revisiones debidas a su

<sup>34</sup> *Idem.*  
<sup>35</sup> *Idem.*

<sup>36</sup> *Idem.*  
<sup>37</sup> *Idem.*

política. La FAA publicará un aviso en el **Registro Federal** anunciando las revisiones que espera hacer a su política, e identificará los documentos pertinentes de la dependencia que expresarán la política revisada, qué elementos del documento de la dependencia espera modificar y el proceso que utilizará para emitir y poner en efecto la política revisada.

*¿Tomará la FAA en consideración los comentarios extemporáneos?*

La FAA tomará en consideración todos los comentarios recibidos antes del cese de labores en la fecha de cierre para la presentación de comentarios antes indicada en **FECHAS**. En la medida de lo posible, también tomará en consideración los que reciba después de esa fecha.

*¿Cómo puedo leer los comentarios enviados por otras personas?*

Usted podrá leer los comentarios recibidos por internet e identificados por el número de expediente que aparece en el encabezado de este aviso, en <https://www.regulations.gov>. También puede leerlos en la dirección antes proporcionada en **DIRECCIONES**.

Publicado en Washington, D.C.

**Kevin Welsh,**

*Director ejecutivo de la Oficina de Medio Ambiente y Energía.*

[Documento del FR 2023-09113 Presentado el 4-28-23; 8:45 a.m.]

CÓDIGO DE EMISIÓN 4910-13-P

-

## DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE

### Administración Federal de Seguridad de Autotransportes

[Núms. de expediente: FMCSA-2018-0054, FMCSA-2018-0057 y FMCSA-2020-0045]

### Cualificación de los conductores, solicitudes de exención, y trastornos de epilepsia y convulsiones

**DEPENDENCIA:** Administración Federal de Seguridad de Autotransportes (FMCSA, por sus siglas en inglés), Departamento de Transporte (DOT).

**MEDIDA:** Aviso de renovación de exenciones; solicitud de comentarios.