



Al contestar cite Radicado 2024261030008966 Id: 1268136
Folios: 13 Fecha: 2024-04-05 09:17:02
Anexos: 0
Remitente: GRUPO PROYECTOS CONCESIONES AEROPORTUARIAS
Destinatario: AUTORIDAD DE LICENCIAS AMBIENTALES - ANLA

Bogotá D.C., 4 de abril del 2024

Señor/a
ANÓNIMO

Localidad Fontibón
Barrio La Felicidad
Bogotá D.C.

ASUNTO: RESPUESTA AL OFICIO DE REMISION CON RADICADO ANLA 20244000169361 DEL 11 DE MARZO DEL 2024. SU PETICIÓN CON RAD. 20246200080462 DEL 22 DE ENERO DE 2024. SOLICITUD DE MEDICIÓN DE NIVELES DE RUIDO PRODUCTO DE LA OPERACIÓN AEREA EN EL BARRIO LA FELICIDAD EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C.

Cordial saludo.

En atención al derecho de petición allegado por traslado de competencia de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA[1] y de conformidad con lo establecido en la Ley 1437 de 2011[2] modificada por la Ley 1755 de 2015[3] y la Ley 2207 de 2022[4], nos permitimos dar respuesta en los siguientes términos:

PETICIÓN:

“(…) Confío en que esta comunicación le encuentre bien. Me permito extender y profundizar en nuestra creciente preocupación con relación al persistente y excesivo ruido generado por las aeronaves en nuestra comunidad. Con especial énfasis en el expediente 20234000729031 y los desafíos que enfrentamos a diario, deseo detallar aspectos adicionales que subrayan la gravedad de esta situación. Frecuencia excesiva de vuelos: la frecuencia alarmante de los vuelos, con intervalos aproximados de 10 minutos entre cada uno, ha dejado una huella disruptiva en la rutina diaria de los residentes. Este constante flujo de aeronaves no solo afecta nuestras actividades cotidianas, sino que también erosiona el sentido de calma y bienestar que deberíamos experimentar en nuestro entorno residencial. Impacto en la salud mental y auditiva: la exposición continua a niveles elevados de ruido ha generado efectos adversos en la salud mental y auditiva de los residentes. La ansiedad, el estrés y la irritabilidad se han convertido en compañeros habituales, impactando negativamente en la calidad de vida emocional de nuestra comunidad.

Problemas para conciliar el sueño: la perturbación sonora, especialmente pronunciada durante las horas nocturnas, ha generado dificultades considerables para conciliar el sueño. Este factor afecta directamente la calidad del descanso, contribuyendo a problemas de insomnio y fatiga diaria entre los residentes. Afectación general en el sector: la problemática no se limita únicamente a los niveles de ruido; se extiende a una afectación generalizada en el sector. Negocios locales, espacios recreativos y la cohesión social se han visto impactados negativamente, comprometiendo el desarrollo integral de nuestra comunidad. Deterioro de la calidad de vida: el constante estruendo de las aeronaves ha causado un deterioro significativo en la calidad de vida de nuestra comunidad. La satisfacción y el bienestar de los residentes se han visto afectados, generando una preocupación generalizada acerca del futuro habitable de nuestra zona. Impacto en barrios residenciales, especialmente la felicidad: la afectación se ha extendido a barrios residenciales, siendo la felicidad uno de los más gravemente afectados. Este vecindario, reconocido por su entorno tranquilo, ha experimentado una disminución marcada en la satisfacción de sus residentes. La realidad contrasta con el nombre del barrio, y es imperativo abordar esta problemática para preservar la esencia y calidad de vida de la comunidad. Discrepancias en la comunicación 20234000729031: al revisar detenidamente la comunicación oficial 20234000729031, lamentablemente, observamos discrepancias significativas entre la información plasmada en dicho informe y la realidad que experimentamos a diario en nuestra comunidad. Las mediciones proporcionadas en el informe no reflejan de manera precisa la magnitud del problema, especialmente en el barrio la felicidad. Solicitud de sondas a nivel de pisos altos en edificios de la felicidad: exigimos de manera imperante la instalación de sondas de medición a nivel de los pisos altos de los edificios ubicados en el barrio la felicidad. La falta de estas sondas no solo implica una visión incompleta del problema, sino que también puede conducir a evaluaciones erróneas. La geografía y la disposición de los edificios pueden influir significativamente en los niveles de ruido percibidos por los residentes, y la ausencia de mediciones precisas desde estos puntos altos impide una evaluación completa de la situación. La comunidad confía en que su entidad tomará medidas concretas y efectivas para resolver esta situación que está afectando gravemente la calidad de vida de los residentes. Esperamos una pronta respuesta que refleje un compromiso firme con el bienestar de nuestra comunidad. “(...)

RESPUESTA

Para la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, son importante las opiniones, quejas y observaciones mencionados por la comunidad respecto a la modificación de la licencia ambiental y los niveles de ruido aeronáutico que se presentan por las operaciones aéreas del Aeropuerto Internacional El Dorado de la ciudad de Bogotá D.C., los cuales son eventos de continuo seguimiento y control. Según las políticas institucionales, constantemente se evalúa y diseña planes que tiene por objetivo el desarrollo ambientalmente sostenible de la Aviación Civil colombiana, toda vez que desde el aeródromo se gesta y administra el transporte aéreo para el desarrollo del país, a continuación, respetuosamente se ofrece respuesta a las situaciones planteadas:

En respuesta a la situación planteada por el peticionario respecto al ruido generado por la operación aérea, primero es necesario brindar un contexto general de la trazabilidad del licenciamiento ambiental, en el cual establece claramente el horario de operación autorizado y actualmente vigente.

El Aeropuerto Internacional El Dorado mediante la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995[5] rige su operación de acuerdo a las restricciones ambientales y operacionales otorgadas por la licencia ambiental al proyecto denominado *“Ejecución de las obras de Construcción y Operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional Eldorado”*, las cuales, establecen el horario, tipo y dirección de la operación (despegue o aterrizaje) del aeródromo.

Esta licencia ambiental ha sido modificada en varias ocasiones conforme han ido cambiando las dinámicas realidades y necesidades, con el fin de generar una operación ambientalmente sostenible para el aeropuerto más importante del país. En este orden, la Aerocivil históricamente ha buscado incesantemente la difícil tarea de articular la operación y seguridad aérea, las condiciones ambientales y el respeto por los derechos de las personas en tierra, así como el desarrollo económico del país, etc.

A este respecto, en la sentencia 479 de 2020[6], la honorable Corte Constitucional, señala al respecto:

“...Por ello, este Tribunal ha reconocido que el modelo de desarrollo sostenible toca cuatro aristas: (i) la sostenibilidad ecológica, que exige que el desarrollo sea compatible con el mantenimiento de la diversidad biológica y los recursos biológicos, (ii) la sostenibilidad social, que pretende que el desarrollo eleve el control que la gente tiene sobre sus vidas y se mantenga la identidad de la comunidad, (iii) la sostenibilidad cultural, que exige que el desarrollo sea compatible con la cultura y los valores de los pueblos afectados, y (iv) la sostenibilidad económica, que pretende que el desarrollo sea económicamente eficiente y sea equitativo dentro y entre generaciones...”

En dicho propósito, la Constitución Política de 1991 especialmente en los artículos 2, 8, 79, 80 y 333, entre otros, la Ley 99 de 1993, artículos 59 y ss., el Decreto 1076 de 2015[7] del Sector Ambiente y las normas propias del sector aeronáutico (referidas más adelante), entre otras, es que ha hecho uso de las herramientas de planificación, de comando y control ambiental para el ejercicio de las operaciones aéreas dentro del marco de la licencia ambiental que es la herramienta jurídica y técnica por excelencia en la que se establecen los requisitos, condiciones y restricciones, etc., para el ejercicio de la actividad. Con lo cual se quiere decir, que la actual configuración operacional del aeródromo se encuentra conforme a la última modificación de licencia ambiental proferida por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA a través de las Resoluciones 1728 del 4 de octubre de 2021[8], modificada por la 301 del 1 de febrero 2022[9], las cuales a su vez modificaron parcialmente el horario operacional establecido en la 1034 del 2015[10] modificada por la 1567 de 2015[11]. Cabe aclarar que el Aeropuerto Internacional El Dorado ha operado las 24 horas del día desde el año 2015 de acuerdo con lo señalado en la Resolución 1034 del 2015.

Mediante la Resolución No. 00801 de fecha 22 de abril de 2022[12], la autoridad ambiental autorizó a la Aerocivil el inicio del horario de operación del aeropuerto, según lo establecido en los actos administrativos anteriormente señalados.

Bajo lo expuesto, los horarios y restricciones operacionales de las pistas del Aeropuerto Internacional son las siguientes:

Pista Norte (Cabeceras 14L – 32R).

- 5:00 a.m. a 6:59 a.m. Operación en cualquier dirección. Las operaciones sobre y hacia la ciudad de Bogotá con restricciones por cuota de ruido QC[13] ≥ 4
- 7:00 a.m. a 4:59 a.m. Se mantienen las condiciones establecidas en la Resolución 1034 de 2015, modificada por la Resolución 1567 de 2015:

Condiciones establecidas en la Resolución 1034 de 2015, modificada por la Resolución 1567 de 2015.

- 7:00 a.m. a 10:00 p.m., sin restricción alguna para la operación de todo tipo de aeronaves.
- 10:01 p.m. a 11:59 p.m., las operaciones podrán realizarse sobrevolando la ciudad.
- 12:00 p.m. a 4:59 a.m., no se podrá sobrevolar la ciudad de Bogotá
 - a) Decolajes 100% en sentido oriente – occidente sin sobrevolar la ciudad.
 - b) Aterrizajes 100% occidente - oriente.

Pista Sur (Cabeceras 14R - 32L).

- 5:00 a.m. a 6:59 a.m., Operación en cualquier dirección. Las operaciones sobre y hacia la ciudad de Bogotá con restricciones por cuota de ruido QC ≥ 4
- 7:00 a.m. a 4:59 a.m. Se mantienen las condiciones establecidas en la Resolución 1034 de 2015, modificada por la Resolución 1567 de 2015:

Condiciones establecidas en la Resolución 1034 de 2015, modificada por la Resolución 1567 de 2015.

- 7:00 a.m. a 10:00 p.m., sin restricción alguna para la operación de todo tipo de aeronaves.
- 10:01 p.m. a 11:59 p.m. Se permiten aterrizajes sin sobrevolar la ciudad, sentido occidente - oriente.
- 12:00 a.m. a 4:59 a.m. que opere bajo las siguientes condiciones:
 - a) las operaciones de decolaje se realizan en 100% sentido oriente - occidente, sin sobrevolar la ciudad.
 - b) Las operaciones de aterrizaje se realizan en un 100% en dirección occidente – oriente.

Excepciones de operación.

- Podrán operar en la pista 14R/32L y pista 14L/32R del Aeropuerto, en cualquier horario, las aeronaves de todo tipo que tengan que utilizar dicho terminal, como aeropuerto alternativo por motivos meteorológicos, técnicos o de seguridad durante el periodo en que permanezcan dichas razones y que afecten la seguridad del vuelo. Así mismo, podrán operar en todo momento las aeronaves que operen en misiones de ayuda médica, desastres u otras clases de emergencia y vuelos especiales del Ministerio de Defensa. (subrayado fuera de texto original).

En subrayado la operación aérea para algunas de las franjas horarias, dentro de las cuales están las que permiten efectivamente sobrevolar la ciudad y la generalidad es que entre las 12:00 p.m. a 4:59 a.m., no se tengan sobrevuelos hacia la ciudad, salvo la existencia de las excepciones de operación que establece la autorización ambiental. Como se observa se tiene una operación aérea autorizada 24/7.

Por otro lado, en lo que respecta a las implementaciones de las restricciones y/o obligaciones de la Aerocivil para la reducción de ruido, la entidad mediante la modificación de la licencia ambiental en la Resolución No. 00801 de fecha 22 de abril de 2022 se aprueban la restricción por **cuota de ruido (QC)**, en la cual se estipula que ciertos modelos de aeronaves, específicamente las aeronaves más antiguas y más ruidosas, tienen prohibido operar en determinados horarios mencionados anteriormente. Las aerolíneas y los fabricantes de aeronaves trabajan constantemente para desarrollar y utilizar tecnologías más silenciosas y eficientes en términos de consumo de combustible para cumplir con estas restricciones y reducir el impacto acústico de la aviación.

Para definir el valor de cuota de ruido de cada aeronave o modelo de aeronave, se tomaron los datos de los niveles de ruido efectivo percibido y certificado (EPNdB), donde, dependiendo del procedimiento de aterrizaje o despegue varían. Los niveles de ruido EPNdB son tomados de los certificados de ruido de las aeronaves. Cada aeronave que opere en el país debe contar con un certificado de ruido según el RAC 4 “NORMAS DE AERONAVEGABILIDAD Y OPERACIÓN DE AERONAVES”, de acuerdo con los numerales 4.2.6.7 y 4.18.10. PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES DE AERONAVES PARA LA ATENUACIÓN DEL RUIDO, entre otras normas del reglamento Aeronáutico de Colombia. Dichos certificados son realizados de acuerdo con la metodología y parámetros establecidos por Anexo 16 – “Protección al medio ambiente”, Volumen I – “Ruido de las aeronaves” de la Organización de Aviación Civil Internacional – OACI. En la siguiente tabla se muestra los valores de clasificación del sistema cuota de ruido.

Tabla 1. Valores aplicables para el Sistema de Cuota de Ruido (QC) – Aeropuerto Internacional El Dorado.

| Clasificación de los niveles de Ruido (EPNL) | Cuota de conteo. |
|--|------------------|
| Menos de 84 dB EPNL | Exentó de conteo |
| 84 – 86.9 dB EPNL | 0.25 |

| | |
|-----------------------|-----|
| 87 – 89.9 dB EPNL | 0.5 |
| 90 – 92.9 dB EPNL | 1 |
| 93 – 95.9 dB EPNL | 2 |
| 96 – 98.9 dB EPNL | 4 |
| 99 – 101.9 dB EPNL | 8 |
| Mayor a 101.9 dB EPNL | 16 |

Fuente: Aerocivil.

La Unidad Administrativa Especial de Aviación Civil determinó mediante los antecedentes del sistema de cuota de ruido, la operación de aeropuertos con sistema cuota de ruido y la clasificación de aeronaves por sistema cuota de ruido mediante los certificados de ruido y bases de datos del Anexo A entregados por el fabricante, con el fin de restringir la operación de aeronaves que debido a sus niveles EPNdB son cuota de ruido 4 o superior. Dicha restricción en la configuración operacional propuesta y en las franjas horarias de mayor sensibilidad. La Tabla 2 muestra las aeronaves que, mediante los certificados de ruido, son cuota de ruido 4 o superior.

Tabla 2. Modelos de aeronaves con cuota de ruido 4 o superior.

| Modelo de Aeronave | Cuota de Ruido |
|--------------------------|----------------|
| Boeing B727-2XX | 4 |
| Boeing B747-4XX | 4 |
| McDonnell Douglas MD 11X | 4 |

Fuente: Aerocivil.

El sistema cuota de ruido no solo busca restringir las aeronaves que actualmente operan en el aeropuerto Internacional El Dorado, sino también aquellas aeronaves que en un futuro lleguen a realizar sus operaciones en el aeródromo.

En respuesta al incremento en la frecuencia de vuelos, se debe al constante crecimiento de las operaciones aéreas motivado por una alta demanda de movilidad de pasajeros y carga. Este aumento ha llevado al aeropuerto a establecer una configuración sostenible para la operación de sus pistas. La Ilustración 1 presenta el promedio diario mensual de operaciones aéreas realizadas en el aeropuerto entre enero del 2020 y febrero del 2024. Se puede observar una disminución principalmente debido a las restricciones generadas por la emergencia sanitaria COVID-19, así como una recuperación gradual conforme se retorna a la normalidad.

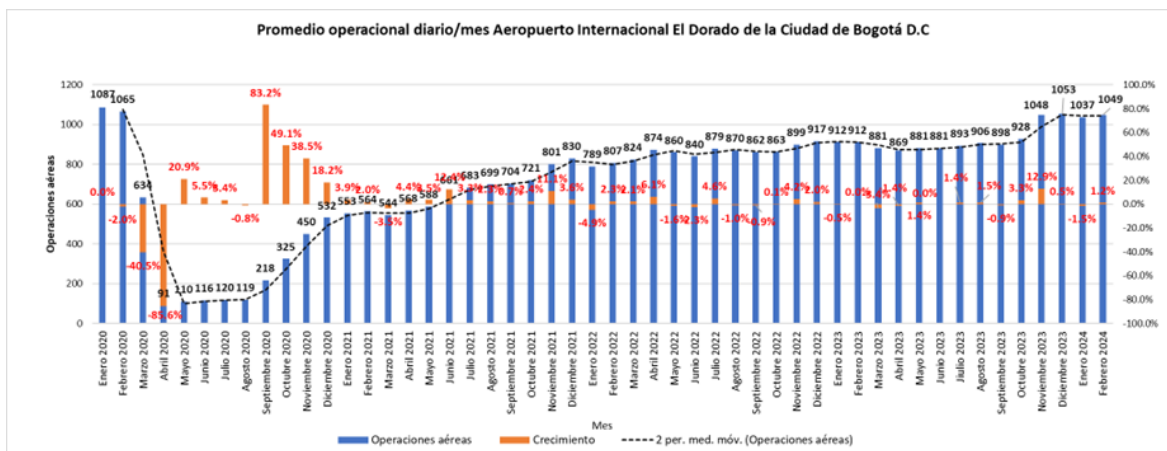


Ilustración 1. Operaciones aéreas promedio diaria-mensual Aeropuerto Internacional El Dorado.
Fuente: CMAA

La variación de la cantidad de operaciones aéreas del Aeropuerto Internacional El Dorado se encuentra sujeta principalmente a la dinámica del sector aéreo en el territorio colombiano, así como el internacional, la apertura o cierres de rutas nacionales e internacionales y los efectos de temporada que generan una mayor o menor demanda de operaciones aéreas. En la ilustración 1, también se pueden observar las variaciones en la cantidad de operaciones aéreas, sienta enero y febrero 2020, los meses con mayor cantidad de operaciones aéreas del aeropuerto. También se observa el efecto generado por la declaración de emergencia sanitaria causado por la pandemia del COVID-19 y como el sector aéreo se ha venido reactivando. En el mes de febrero del 2024 la cantidad de operaciones aéreas diarias promedio fue de 1049.

- I. (“...”) *Solicitud de sondas a nivel de pisos altos en edificios de la felicidad: \exigimos de manera imperante la instalación de sondas de medición a nivel de los pisos altos de los edificios ubicados en el barrio la felicidad. La falta de estas sondas no solo implica una visión incompleta del problema, sino que también puede conducir a evaluaciones erróneas. La geografía y la disposición de los edificios pueden influir significativamente en los niveles de ruido percibidos por los residentes, y la ausencia de mediciones precisas desde estos puntos altos impide una evaluación completa de la situación. La comunidad confía en que su entidad tomará medidas concretas y efectivas para resolver esta situación que está afectando gravemente la calidad de vida de los residentes. Esperamos una pronta respuesta que refleje un compromiso firme con el bienestar de nuestra comunidad. (...)*

Referente a la solicitud de instalación de estaciones de monitoreo ambiental permanentes, es importante indicar que actualmente el centro de monitoreo aéreo ambiental cuenta con un total de veintiocho (28) estaciones de ruido inteligente y cuatro (4) estaciones automáticas de calidad de aire, los cuales tienen un criterio de instalación ingenieril y técnico para su implementación. La instalación y ubicación de estas estaciones tienen por análisis el concepto de macro y micro localización.

La Aerocivil junto con la firma Applus+ K2 Ingeniería y con la colaboración de las firmas internacionales ACOEM Group y Atech Acoustic, revisaron la ubicación y la pertinencia acústica con los datos muestreados históricamente; se logró demostrar que, con la

ubicación estratégica de las estaciones, se cumple con una correcta cobertura en el área de influencia de los niveles de ruido producidos por la operación del Aeropuerto Internacional El Dorado.

Las 28 estaciones de monitoreo de ruido inteligentes, se encuentran ubicadas estratégicamente y su georreferenciación (macro localización y micro localización) fue estipulada bajo documentos oficiales emitidos por la firma ACOEM, los cuales, según su experiencia en casos internacionales de ruido aeronáutico, utilizaron la mejor metodología de localización para las estaciones de la red del CMAA en el Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá D.C.

La ubicación de las estaciones es justificada basándose en las rutas teóricas aéreas de las aeronaves que tienen para despegue y aterrizaje del Aeropuerto Internacional El Dorado, junto con la muestra histórica y pertinencia acústica de los niveles presentados en los sectores contiguos a la terminal aérea.

Macrolocalización:

Hace referencia a la identificación de las zonas geográficas donde se deben ubicar las diferentes estaciones de monitoreo, esto se realiza en función de criterios científicos y objetivos:

- Ubicación estratégica: dentro o cerca del área de influencia (curva de ruido LDN de 65 dBA), distribuidos uniformemente en los barrios y áreas afectadas por ruido ambiental, preferentemente en áreas residenciales o áreas críticas como hospitales, bibliotecas, sanatorios u hogares geriátricos.
- Revisión de rutas teóricas aéreas preestablecidas: análisis de los procedimientos de vuelo y corredores aéreos utilizados comúnmente para las trayectorias aéreas.
- Puntos de comparación al interior del aeropuerto: es primordial obtener puntos de referencia base para realizar consolidados históricos y comparaciones de los niveles de ruido (cercanías a las operaciones aéreas y en tierra).
- Representaciones de las molestias por ruido y quejas de la población vulnerable.

Microlocalización:

Los lugares propuestos garantizan la integridad física del personal encargado de instalación, operación y mantenimiento de la red de monitoreo del CMAA como también del equipo de monitoreo, el cual está protegido contra vandalismo, robo o alteración del sistema.

La comunicación del sistema de monitoreo se realiza a través de un módem 4G, que permite acceder a los niveles de presión sonora, descarga de datos, modificación de la configuración del equipo, etc. Por lo tanto, es necesario verificar en cada sitio que la señal 4G sea correcta y que no haya equipos eléctricos cerca que puedan generar ondas electromagnéticas que potencialmente afecten la correcta comunicación.

El monitoreo de ruido ambiental es registrado y almacenado de manera continua, ya que es de gran importancia garantizar el funcionamiento constante de la red de monitoreo. El mantenimiento preventivo generalmente se realiza durante el día, en toda la semana; sin embargo, en caso de falla repentina, los ingenieros y técnicos responsables de la operación acceden rápidamente a los sitios, incluso durante la noche y durante los fines de semana. Por lo tanto, se evaluó la ubicación de todas las estaciones dónde sea posible el acceso en cualquier momento, garantizando el funcionamiento continuo y correcto de las estaciones de vigilancia.

No obstante, en el ámbito del sector conocido como Fuente del Dorado II Etapa UPZ 114 MODELIA FONTIBÓN, el Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental – CMAA dispone de estaciones estratégicamente ubicadas en las proximidades de la mencionada zona. Como se destacó previamente, estas estaciones han sido posicionadas de manera estratégica para llevar a cabo un monitoreo preciso del ruido en dicha área. Entre ellas, se encuentran las estaciones EMRI 3 y EMRI 23, las cuales cuentan con un área de cobertura que abarca un radio de 750 metros. Estas estaciones llevan a cabo una cobertura del sector, asegurando así un análisis integral de los impactos ambientales en la zona en cuestión.

| EMRI 3 | | |
|------------------|--|---------------|
| Localidad | Fontibón | |
| Coordenadas | Latitud | Longitud |
| | 4°40'29.02" N | 74°7'20.08" O |
| Tipo de estación | Fija | |
| Entorno | Estación localizada en zona residencial de influencia con el Aeropuerto Internacional el Dorado, estación de sobrevuelo/aproximación, localizada según criterios de la OACI, está también cuenta con sensor de meteorología integrada. El ruido predominante proviene del sobrevuelo de Aeronaves que salen principalmente de la cabecera 14R; en esta zona se evidencia como principal fuente de ruido externo constante, las vías de tráfico rodado, además se encuentran diversas superficies reflectivas que se deberán tomar a consideración dentro del análisis. | |

| EMRI 23 | | |
|------------------|--|----------------|
| Localidad | Fontibón | |
| Coordenadas | Latitud | Longitud |
| | 4° 40' 57.24 "N | 74° 6' 47.55"O |
| Tipo de estación | Fija | |
| Entorno | Esta estación está ubicada en una zona residencial, encontrándose sobre la prolongación de la cabecera 32L de la pista sur, sobre el corredor aéreo. Las fuentes de ruido que se evidencian dentro del radio de análisis establecido son principalmente vías de tráfico rodado, además de superficies que se deberán tomar a consideración dentro del análisis. En el Anexo 1. Caracterización de fuentes se encuentra de manera detallada las diferentes fuentes, superficies y aforo vehicular para la estación. | |

Cabe destacar que en el año 2022 se llevó a cabo una campaña de monitoreo de ruido ambiental en el barrio La Felicidad (Fontibón), específicamente en el conjunto residencial El Refugio ubicado en la Carrera 77 # 19 - 87. Esta campaña se desarrolló desde el 4 de agosto hasta el 20 de agosto del mismo año. En relación con la solicitud de socialización planteada por el peticionario, es relevante aclarar que la entidad ya ha llevado a cabo acercamientos y actividades de socialización en relación con la afectación por ruido.

Los resultados del análisis y la evaluación de los niveles de ruido medidos durante la campaña en el conjunto El Refugio fueron compartidos con la comunidad el 27 de octubre de 2022, en las instalaciones del mismo conjunto donde se realizó la medición. Además, el informe detallado que presenta los resultados y su evaluación se adjunta como anexo a esta respuesta para su consulta.

Adicionalmente, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible – MADS[14], así como la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA, establece mediante la licencia ambiental una serie de determinaciones y obligaciones a La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – UAEAC[15], para la operación del Aeropuerto Internacional El Dorado. Por ello la entidad a través del Grupo de Gestión Ambiental y Control Fauna adscrito a la Dirección de Operaciones Aeroportuarias, evalúa continuamente la percepción de los niveles de ruido y de la operación de las aeronaves, bajo los siguientes instrumentos técnicos y normativos en cumplimiento de la licencia ambiental y de los reglamentos aeronáuticos:

- Centro De Monitoreo Aero Ambiental - CMAA[16]: La Entidad desde el año 2023, tiene en operación el CMAA el cual tiene por objetivo el seguimiento permanente a los niveles de ruido que se generan por la operación aérea integrando una red de 28 estaciones de ruido inteligente al sistema de radar y 4 estación de calidad de aire.
- Se implementó el Manual de Atenuación de Ruido: Son procedimientos y buenas prácticas que constantemente deben seguir las operaciones aéreas que se lleven a cabo en aeródromo con el fin de mitigar niveles de ruido, adoptado por esta autoridad mediante la Resolución 1915 de 06 de octubre de 2020[17].
- Reconversión de flota aérea: Actualmente en el Aeropuerto Internacional El Dorado no está permitido el uso de aeronaves Capítulo[18] o Etapa 1 y 2 de ruido, las cuales son las más ruidosas. Esto se encuentra en los procedimientos de atenuación de ruido del AIP AD 2 SKBO. Esto permite a los operadores aéreos modernizar su flota aérea.
- Procedimientos PBN[19]: Corresponden a la reorganización de las trayectorias aéreas en donde se establecen por medio de satélite, así como los puntos donde las aeronaves deben realizar el viraje, esto ha permitido disminuir el área de influencia, la curva de los 65dB LDN[20] ha disminuido un 7.1% desde el año 2018 al 2021.

- Recinto prueba de motores: Se ha construido un recinto acústico especializado el cual reduce el ruido emitido por la práctica de prueba de motores necesaria para garantizar la seguridad operacional.
- Protocolo de Medición y Evaluación de Cumplimiento a los niveles de ruido en la Operación Aérea para el Aeropuerto Internacional El Dorado, adoptado mediante la Resolución 01599 del 2020[21] de la Aeronáutica Civil. Establece el procedimiento y el nivel máximo del nivel de 94 dBA[22] Lmax[23], con lo cual se determina cuando una aeronave es posible infractora en términos de niveles de ruido emitidos por la misma, dicha resolución actualmente se encuentra vigente, de aplicación gradual y progresiva.

Vale agregar, que en virtud de este último acto administrativo se tiene la aprobación mediante las Resoluciones No. 03103 y 03104 de 30 de diciembre de 2021, en las cuales se aprobó el plan de reducción de los niveles de ruido de algunas aerolíneas de carga, lo cual debe significar avances progresivos en la reducción de los niveles de ruido y por ende, la disminución de la percepción ciudadana, por la sustitución en la flota área de aeronaves de carga menos ruidosas, lo cual constituye una gestión positiva en materia de ruido aeronáutico.

A la fecha, las aerolíneas que presentaron el plan de reducción de los niveles de ruido han incorporado a su flota aeronaves menos ruidosas como el Boeing 737- 300, la cual es una aeronave que genera menores niveles de ruido en comparación a los Boeing 727-200 y 737-200. Adicional, se han incorporado otros modelos, como el Boeing 737- 400. Ambas aeronaves no superan el nivel máximo permisible de ruido.

Es importante señalar que con la implementación de lo dispuesto en la Resolución 1599 de 2020, lo que busca la Aeronáutica Civil, y en general del licenciamiento ambiental, es reducir, el nivel de ruido de aquellos operadores aéreos que sobrepasan el límite máximo y lograr el desarrollo sostenible de la operación aérea en la ciudad de Bogotá D.C.

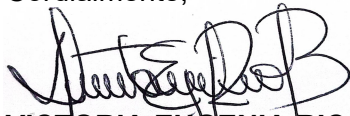
La Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil comprende las posibles molestias generadas por la operación aérea y por ello en el marco de sus competencias y obligaciones, ha adoptado las medidas correspondientes de mitigación y control del ruido con el propósito de salvaguardar el bienestar de las personas y la protección del ambiente, de acuerdo a requerimientos y solicitudes expresadas por la comunidad y la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA[24], como autoridad ambiental competente, para el Aeropuerto.

Para nosotros es importante haber dado claridad a su solicitud y manifestarle que cualquier información adicional que requiera, puede comunicarse con esta entidad conforme a las políticas internas respecto a la emisión de respuestas a peticiones, quejas, reclamos y denuncias (PQRD) provenientes de la comunidad, y de conformidad con lo establecido en el Artículo 19 de la Ley 1755 de 2015. Se estipula que se dará respuesta a las solicitudes que lleguen por medio de los siguientes canales de comunicación estipulados por la entidad:

- A través de la página web de la entidad: Ingresar al sitio web de la Aeronáutica Civil de Bogotá, www.aerocivil.gov.co, ir a la sección de "Atención al Ciudadano" y posterior dirigirse a la sección de "Atención PQRSD", una vez adentro, se tiene que hacer click en la sección "IR A PQRSD". Completar el formulario con la información solicitada y enviar la PQR.
- Vía correo electrónico: Envía la PQR al correo electrónico oficial de la entidad; atencionalciudadano@erocivil.gov.co, dicho correo también lo puede encontrar en su página web en la sección de "Contáctenos".

La presente respuesta se remite con copia ante la Personería de la localidad de Fontibón y la JAC del barrio la Felicidad, para la respectiva publicación, e igualmente se publicará en la cartelera de la oficina de Atención al Ciudadano de la entidad, como quiera que se desconoce el nombre del o la peticionaria.

Cordialmente;



VICTORIA EUGENIA RICO BARRERA

Coordinadora Grupo de Gestión Ambiental y Control Fauna

Copia: -Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA
Dr. GERMAN BARRETO ARCINIEGAS
Correo electrónico: licencias@anla.gov.co
-Personería Localidad de Fontibón
Carrera 100 # 22J - 28 Barrio Santander.
-Junta de Acción Comunal – JAC barrio la Felicidad
Jal.fontibon@gobiernobogota.gov.co

Proyectó:

Luz Mery Castro Pinzón
Funcionaria
GGACF

Elaboró:

Applus +

Contratista CMM

[1] Autoridad Nacional de Licencias Ambientales

[2] **Por la cual se expide el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.**

[3] Por medio de la cual se regula el Derecho Fundamental de Petición y se sustituye un título del Código de Procedimientos Administrativos y de lo Contencioso Administrativo

[4] **Por medio del cual se modifica el decreto legislativo 491 de 2020**

[5] Por la cual se otorga una licencia ambiental.

[6] Magistrado Ponente: Antonio José Lizarazo Ocampo.

[7] Por medio del cual se expide el *Decreto* Único. Reglamentario del Sector Ambiente y Desarrollo Sostenible

[8] Por la cual se modifica una licencia ambiental y se adoptan otras determinaciones.

[9] Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

[10] Por la cual se modifica la licencia ambiental otorgada mediante la Resolución 1330 del 07 de noviembre de 1995, y se toman otras determinaciones.

[11] Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución 1034 de 24 de agosto de 2015 y se toman otras determinaciones

[12] Por la cual se imponen unas medidas adicionales y se adoptan otras determinaciones

[13] Cuota de ruido

[14] Ambiente y Desarrollo Sostenible

[15] Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil

- [16] Centro De Monitoreo Aero Ambiental
- [17] Por la cual se sustituye el Manual de Atenuación de Ruido para el Aeropuerto Internacional El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento de la ciudad de Bogotá D.C
- [18] Categorización por certificado de ruido de acuerdo con el Anexo 16, Volumen 1.
- [19] Navegación de área basada en requisitos de performance que se aplican a las aeronaves que realizan operaciones en una ruta ATS, en un procedimiento de aproximación por instrumentos o en un espacio aéreo designado
- [20] Nivel de presión acústica que se produce en 24 horas
- [21] Adopta el Protocolo de Medición y Evaluación de Cumplimiento a los niveles de ruido en la Operación Aérea para el Aeropuerto Internacional El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento-SKBO- de la ciudad de Bogotá, D. C.
- [22] Decibeles en ponderación A
- [23] Nivel de presión acústica máxima
- [24] Autoridad Nacional de Licencias Ambientales