



Al contestar cite Radicado 2024261030018212 Id: 1332372
Folios: 13 Fecha: 2024-06-11 12:25:36
Anexos: 1 DOCUMENTOS ELECTRONICOS,
Remitente: GRUPO PROYECTOS CONCESIONES AEROPORTUARIAS
Destinatario: CLAUDIA ALMANZA

Bogotá D.C., 5 de junio del 2024

Señora
CLAUDIA ALMANZA
Calle 118 # 70 C - 69
Localidad Suba Antigua
Barrio Niza
Correo: claudiaealmanza@gmail.com
Bogotá D.C.

ASUNTO: RESPUESTA AL TRASLADO DE LOS RADICADOS:
ANLA 20246200445472 DEL 22 DE ABRIL DE 2024,
ANLA 20246200457352 DEL 24 DE ABRIL DE 2024,
ANLA 20246200473662 DEL 29 DE ABRIL DE 2024,
QUEJAS REITERATIVAS RESPECTO A LA CONTAMINACIÓN AUDITIVA
EN EL BARRIO NIZA ANTIGUA EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C.

Cordial saludo señora Claudia Almanza.

En atención al traslado por 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:

Comunicación con radicado ANLA 20246200445472 del 22 de abril de 2024 – Claudia Almanza:

“(…) Buen día me permito solicitar sea revisada la altura y la frecuencia en la cual están pasándolos aviones por el sector de Niza antigua 118 con 70 c están las son muy bajo y demasiados a horas de descanso, como se pude apreciar en el reporte que envió, no es pertinente que los aviones pasen uno tras otro sobre el techo de mi casa en la Madrugada y a la Medianoche. Ustedes están impidiendo el descanso de los habitantes del sector, somos un barrio residencial lejos del aeropuerto ustedes deben tomar las medidas necesarias para evitar esta contaminación acústica, requiero se tomen las correcciones del caso y no permitan más el paso indiscriminado y sin control de estos aviones (…)”

Comunicación con radicado ANLA 20246200457352 del 24 de abril de 2024 – Claudia Almanza:

“(…) Solicito amablemente que revisen corrijan la altura y el mantenimiento de los motores de los aviones que pasan por el sector de Niza Antigua calle 118 con 70 c. Llevamos varios días donde los aviones pasan indiscriminadamente uno tras otro sin parar, pasan bajísimo a toda hora del día, es tan insoportable el ruido que no se puede estar al aire libre y dentro de las casa aún retumba e manera estrepitosa los motores, es completamente inaudito que no cumplan las normas para el cuidado de la salud humana y del ecosistema del humedal córdoba. Basta con este abuso con esta total falta a los lineamientos legales en cuanto la exposición a los decibeles altísimos y de forma continua, no más ruido en especial en la madrugada donde pasan aviones bajísimo y en la noche el de las 12 de la noche y el de las 5,15 am no deberían pasar por el sector.

NO más ruido por favor, Cumplan su deber y controlen el paso de los aviones por esta zona residencial. (…)”

Comunicación con radicado ANLA 20246200473662 del 29 de abril de 2024 – Claudia Almanza:

“(…) Buenas noches solicito se cumpla con la ley ante el cuidado y la protección del ciudadano ya ustedes han venido haciendo caso omiso ante las reiteradas solicitudes de los residentes del barrio Niza antigua calle 118# 70c cada día que pasa ustedes sin ningún estudio, están enviando aviones cada vez más frecuentes y más bajo sobre el sector a toda hora perturbando la salud física, mental y emocional de las personas que vivimos lejos del aeropuerto el ruido que actualmente experimentamos es como si estuviéramos allá día, noche, noche día. Esto no cumple con los requerimientos de un barrio netamente residencial, en el cual se encuentra además una zona protegida como es el humedal Córdoba. Solicitó no enviar los aviones por el sector con esa frecuencia y a esa altura, no soportamos más el ruido al cual ustedes nos están sometiendo. Basta de enviar aviones entre las 10.00 pm y las 12 de la noche y entre las 5,00 am y las 7,30 am. Basta ya merecemos respeto, consideración y bienestar todo esto ustedes lo están arrebatando con su desidia ante las solicitudes realizadas (…)”

RESPUESTA:

Para la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil son importantes 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:

Sea lo primero en señalar, que respecto a las inquietudes mencionadas referente al ruido de la operación aérea, que con anterioridad esta entidad dio respuesta a las solicitudes de información con respecto a la red de monitoreo, sus resultados (ruido), socializaciones del

impacto con el peticionario y con la comunidad, la información en lo que respecta al tema de insonorización de vivienda, información respecto a los corredores aéreos (rutas aéreas), afectación a la salud, estudios de impacto ambiental para humedales, horarios de operación, restricción por cuota de ruido, y demás acciones de mitigación. Dichas respuestas se remitieron al peticionario obrantes mediante los radicados:

- 2024261030001119 Id: 1210026 del 18 de enero del 2024
- 2024261030000886 Id: 1207901 del 15 de enero del 2024
- 2023261030037871 Id: 1192762 del 14 de diciembre del 2023
- 2023261030036147 Id: 1182077 del 29 de noviembre del 2023
- 2023261030017524 Id: 1045951 del 22 de junio del 2023
- 2023261030015884 Id: 1033361 del 8 de junio del 2023
- 2023261030003401 Id: 964878 del 21 de febrero del 2023
- 2024261030002318 Id: 1218820 del 31 de enero del 2024
- 2024261030009911 Id: 1274562 del 10 de abril del 2024
- 2024261030015110 Id: 1312722 del 16 de mayo del 2024

Bajo lo cual y de conformidad con lo establecido en el artículo 19 de la Ley 1755 de 2015 consigna lo siguiente:

“ARTÍCULO 19. Peticiones irrespetuosas, oscuras o reiterativas.”

(“...)

Respecto de peticiones reiterativas ya resueltas, la autoridad podrá remitirse a las respuestas anteriores, salvo que se trate de derechos imprescriptibles, o de peticiones que se hubieren negado por no acreditar requisitos, siempre que en la nueva petición se subsane”.

(...”)

En vista de lo expuesto y teniendo en cuenta la unidad de materia, reafirmando las preocupaciones manifestadas por la peticionaria, las cuales, de conformidad con la norma mencionada, se encuentra que corresponden a peticiones reiterativas básicamente desde su contenido, finalidad y respuesta de orden técnico. Preciado lo anterior, la atención en esta oportunidad se centra exclusivamente en brindar respuestas detalladas a los aspectos adicionales identificados. Adicionalmente dichas respuestas mencionadas anteriormente se envían como anexo a este oficio.

Revisando la información enviada por la autoridad, es importante mencionar que en el comunicado con radicado ANLA 20246200445472 del 22 de abril de 2024, el peticionario expresa su molestia en lo que respecta a la altitud de vuelo y el nivel de ruido generado por las operaciones aéreas que sobrevuelan el sector de Suba Niza. Sin embargo, la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA, remite un documento en formato PDF, donde se encuentra la solicitud del peticionario, pero las imágenes indicadas por el mismo, en donde identifica las operaciones aéreas puntualmente, se encuentran en blanco imposibilitando la revisión de cada una de las operaciones adjuntadas en el PDF. Con

referencia a los comunicados ANLA 20246200457352 del 24 de abril de 2024 y ANLA 20246200473662 del 29 de abril de 2024, deseamos informarle que no se han identificado asuntos adicionales que requieran aclaración y que no hayan sido abordados previamente.

No obstante, para esta solicitud, la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA en su oficio de traslado por competencias a la entidad (Aeronáutica Civil), solicita puntualmente se le brinde información general referente asuntos específicos:

(“...”) se brinde la correspondiente respuesta a la peticionaria recurrente la cual debe incluir además de los aspectos generales que correspondan a la Aerocivil, el análisis de ruido, de cuota de ruido (QC), trayectorias de vuelo, horario de operación, altura y de frecuencia de operación, así como las claridades frente al control y mantenimiento de los motores de las aeronaves, de acuerdo con lo manifestado en las precitadas comunicaciones. (...”).

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 con el fin de generar una operación sostenible para el aeropuerto más importante de la nación y uno de los más importantes de la región. Por lo que la actual configuración operacional del aeródromo se encuentra conforme a la 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[6], modificada por la 301 del 1 de febrero 2022[7], las cuales a su vez modificaron parcialmente el horario operacional establecido en la 1034 del 2015[8] modificada por la 1567 de 2015[9]. 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[10], 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[11] ≥ 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 a.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 4:49 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 p.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 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.

Por otro lado, en lo que respecta a las rutas o corredores aéreos, La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil tiene como objetivo garantizar el desarrollo de la aviación civil y de la administración del espacio aéreo en condiciones de seguridad tanto en aire como en tierra y eficiencia, en concordancia con las políticas, planes y programas gubernamentales en materia económico-social y de relaciones internacionales para el crecimiento del transporte aéreo de Colombia. El desarrollo y modificación de las rutas áreas dispuesta en el espacio aéreo colombiano se encuentra a cargo de la Dirección de Operaciones de Navegación Aérea.

A través de las rutas aéreas de salida del aeródromo vuelan las aeronaves que despegaron por la pista norte (14L/32R) y la pista sur (14R/32L) hacia la ciudad de Bogotá D.C, las cuales realizan un viraje en dirección norte o sur según su destino, dichos corredores aéreos están sujetos al cumplimiento de lo establecido en las cartas de navegación aérea para el espacio aéreo del Aeropuerto, tal como lo establece y administra la Dirección de Operaciones de Navegación Aérea. Las rutas de salida y aproximación de aeronaves para el aeropuerto son diseñadas de acuerdo con los estándares internacionales de la Organización de Aviación Civil Internacional – OACI[12] y las normativas nacionales expuestas en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia - RAC. Estas rutas son diseñadas bajo los Documentos 9829[13], 8168[14], 9931[15], 9993[16], 9992[17], 9888[18], 10031[19] de la OACI y los RAC[20] 4[21], 14[22], 204[23] y 211[24]. Estas cartas de navegación se encuentran en el La AIP[25] Colombia AD[26] 2 SKBO, el cual es el manual básico de Información Aeronáutica del aeródromo y contiene información de carácter permanente y cambios temporales de larga duración, esencial para la navegación aérea y las operaciones aeroportuarias.

Por otro lado, en lo que respecta a la altitud de vuelo, la entidad a través de la publicación de información aeronáutica del aeropuerto Internacional El Dorado (AIP AD 2 SKBO), establece las altitudes mínimas de vuelo que pueden hacer las aeronaves al momento de realizar aproximaciones o despegues en el aeropuerto. Para los despegues hacia la ciudad de Bogotá D.C, las cartas de salida normalizada por instrumentos (SID) las cuales pueden ser desarrollas par el uso de radio ayudas en tierras o convencionales y radio ayudas

satelitales o RNAV en las cuales se establece unas rutas de salida que indican: dirección, tasa de ascenso y altitudes mínimas en los marcadores de navegación aérea. En la siguiente ilustración se pueden observar las rutas aéreas de salida en dirección hacia la ciudad de Bogotá D.C.

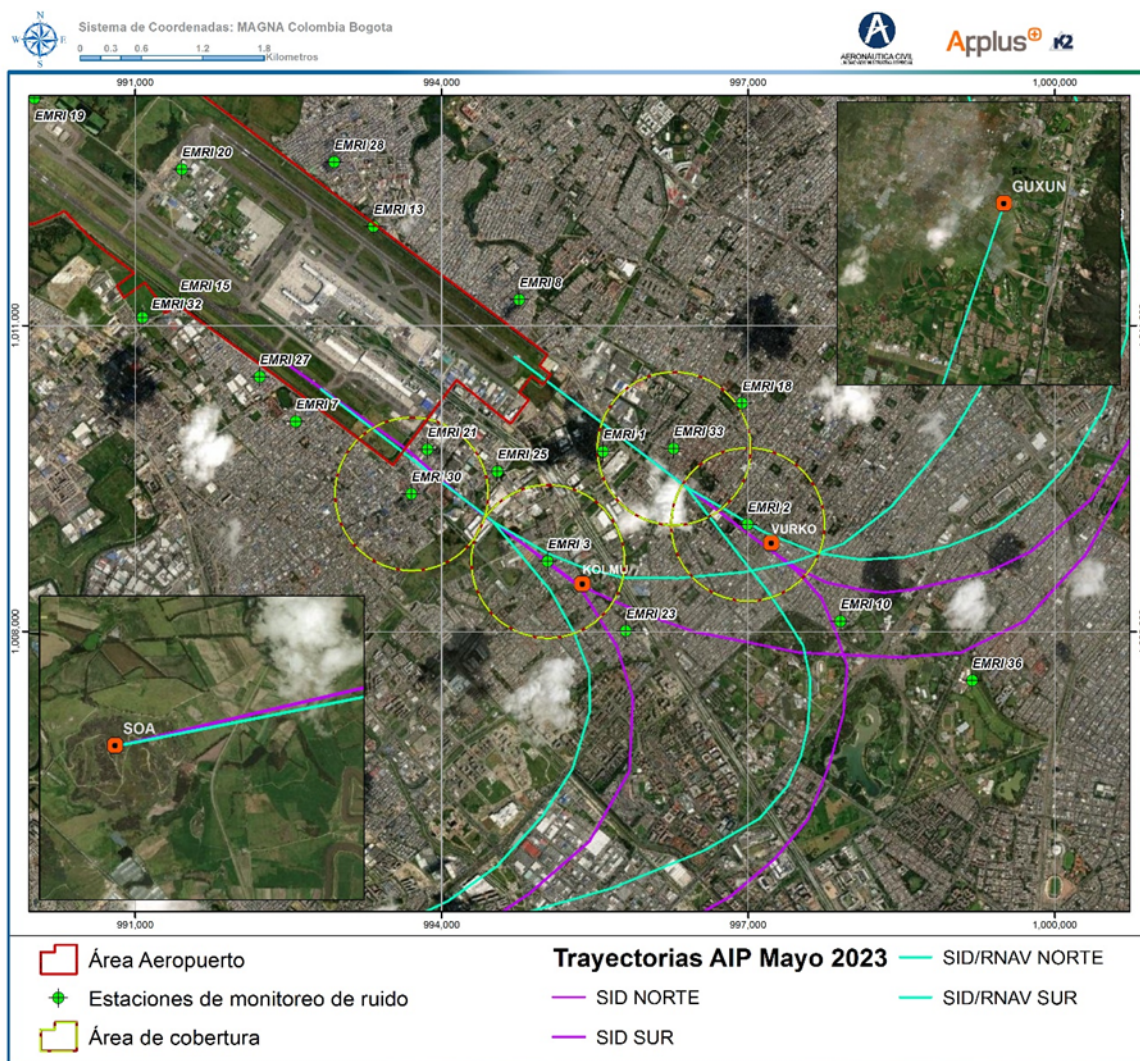


Ilustración 5 Rutas de salida sobre Bogotá D.C en dirección norte y sur.
Fuente: CMAA – Aerocivil.

En la Ilustración, se pueden ver las rutas de salida de color morado. Las aeronaves que despeguen por la pista norte (14L/32R) en dirección 135° hacia la ciudad de Bogotá deberán mantener una tasa mínima de ascenso constante de 7.8% hasta el marcador VURKO y sobrevolarlo a una altitud mínima de 9,100 pies, después deberá realizar el viraje al marcador GUXUN en dirección 015° con una tasa de ascenso mínima constante de 5.3% y sobrevolarlo a una altitud mínima de 12,500 pies. Las aeronaves que despeguen por la

pista sur (14R/32L) en dirección 135° hacia la ciudad de Bogotá deberán mantener una tasa mínima de ascenso constante de 7.8% hasta el marcador KOLMU y sobrevolarlo a una altitud mínima de 9,100 pies, después deberá realizar el viraje al marcador GUXUN en dirección 020° con una tasa de ascenso mínima constante de 5.0% y sobrevolarlo a una altitud mínima de 12,500 pies.

Para las rutas de salida de color azul claro. Las aeronaves que despeguen por la pista norte (14L/32R) en dirección 135° hacia la ciudad de Bogotá deberán mantener una tasa mínima de ascenso constante de 7.8% hasta una altitud mínima de 8900 pies, después deberá realizar el viraje en dirección al marcador BO907 manteniendo la tasa de ascenso de 7.8% para sobrevolarlo a una altitud mínima de 11,800 pies, luego se deberán dirigir al marcador GUXON con una tasa de ascenso mínima constante de 5.3% para sobrevolarlo a una altitud mínima de 12,500 pies. Las aeronaves que despeguen por la pista sur (14R/32L) en dirección 135° hacia la ciudad de Bogotá deberán mantener una tasa mínima de ascenso constante de 7.8% hasta una altitud mínima de 8900 pies, después deberá realizar el viraje en dirección sur al marcador BO908 manteniendo la tasa de ascenso de 7.8% para sobrevolarlo a una altitud mínima de 11,000 pies, luego se deberán dirigir al marcador GUXON con una tasa de ascenso mínima constante de 4.5% para sobrevolarlo a una altitud mínima de 12,000 pies.

Los procedimientos anteriormente indicados, son los mínimos establecidos, sin embargo, de acuerdo a las características de las aeronaves tales como, potencia del motor, tecnología, tamaño y modelo, podrán volar a una mayor altitud de la establecida, sin embargo, ninguna aeronave podrá volar por debajo de los mínimos indicados por las cartas de salida normalizada del aeropuerto, expuestas en el AIP AD 2 SKBO.

Como conclusión, en lo que respecta a la altitud, mediante el Centro De Monitoreo Aéreo Ambiental - CMAA[27], se realiza seguimiento a los procedimientos aéreos de despegue y aterrizaje del aeropuerto, con este seguimiento más del 99% de las operaciones áreas realizadas sobre la ciudad de Bogotá D.C, vuelan por encima del mínimo de altitud establecido en las rutas de salida y aproximación del aeropuerto, estas rutas se encuentran en la publicación de información aeronáutica AIP AD 2 SKBO del Aeropuerto Internacional El Dorado.

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.

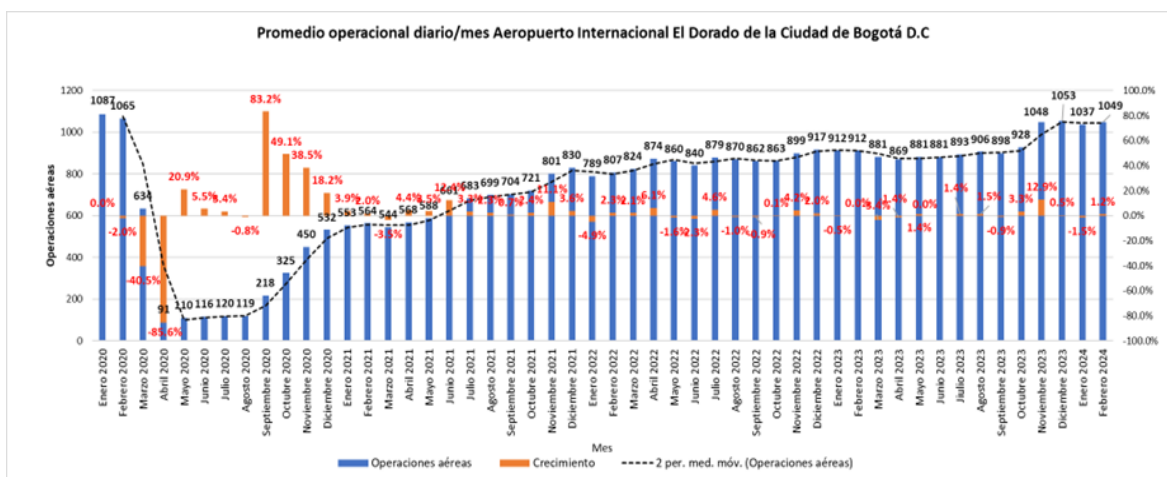


Ilustración 6. Operaciones aéreas promedio diaria-mensual Aeropuerto Internacional El Dorado.
Fuente: CMAA

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 2023 la cantidad de operaciones aéreas diarias promedio fue de 1049.

Por otro lado, en lo que respecta al ruido proveniente de la operación aérea, en la Resolución 0627 del 2006[28] se establece los niveles máximos de ruido ambiental[29] y emisión de ruido[30] permitidos para el indicador de presión sonora continuo equivalente LAeq,t[31] por jornada (LAeq,diurno y LAeq,nocturno), el cual se define como el nivel de presión sonora constante emitido por una o múltiples fuentes durante una jornada completa de medición, ya sea jornada diurna o jornada nocturna. En otras palabras el indicador LAeq,t definido en la Resolución 0627 del 2006 es un nivel logarítmico promediado y equivalente para un tiempo determinado. El Centro De Monitoreo Aero Ambiental - CMAA[32] realiza mensualmente el seguimiento de dichos niveles equivalentes de emisión de ruido, con esto se identifica y se analiza el comportamiento acústico de la fuente de emisión de interés (la aeronave), para así, discretizar las distintas fuentes de ruido que también aportan al nivel equivalente de ruido ambiental y que también inciden en la zona de estudio (lugar donde se realiza la medición de ruido), fuentes como tráfico rodado, ruido por construcción, fabricas, entre otros. Con este análisis se determina si la operación aérea no está excediendo los límites establecidos de emisión de ruido estipulados en la Resolución 0627 del 2006, y adicional se determina que tanto aporta el ruido de las aeronaves al nivel equivalente de ruido ambiental el cual contempla todas las fuentes de ruido que inciden en una zona en particular. El CMAA realiza mensualmente el análisis correspondiente a dichos

niveles de ruido los cuales se encuentran en los informes de ruido los cuales hacen parte integral del expediente LAM 0209 de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, el cual, es objeto de consulta pública. Por otro lado, para realizar el seguimiento y control de los niveles instantáneos de ruido generados por la operación aérea, esta entidad se acoge mediante la Resolución 01599 del 2020[33] de la Aeronáutica Civil, al Protocolo de Medición y Evaluación de Cumplimiento a los niveles de ruido en la Operación Aérea para el Aeropuerto Internacional El Dorado, el cual establece el procedimiento y el límite máximo permitido de nivel de presión sonora que puede generar una aeronave al sobrevolar sobre ciertas estaciones seleccionadas para el monitoreo y seguimiento de dichos niveles de ruido. El límite establecido corresponde a los 94 dBA[34]Lmax[35] ± Inc. Expandida[36], con lo cual se determina cuando una aeronave sobrepasa dicho estándar. Para los días mencionados por el peticionario, los niveles de presión sonora en el indicativo Lmax (dBA) no excedieron el máximo permitido de 94 dBA Lmax ± Inc. Expandida que establece el protocolo.

Respetada señora Claudia Almanza, la Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil comprende la molestia generada 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[37], como autoridad ambiental competente, para el Aeropuerto.

Por ultimo le manifestamos 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".

Cordialmente;


VICTORIA EUGENIA RICO BARRERA

Coordinadora Grupo de Gestión Ambiental y Control Fauna

Copia: Dr. GERMAN BARRETO ARCINIEGAS - SUBDIRECTOR DE SEGUIMIENTO DE LICENCIAS AMBIENTALES DE LA ANLA.

Radicado 20244000304491 ANLA de 29 de abril de 2024.

MINISTERIO DE SALUD Y PROTECCIÓN SOCIAL

envios@minsalud.gov.co

Proyectó: Luz Mery Castro Pinzón, Funcionaria, GGACF

Elaboró: Victoria Eugenia Rico Barrera, Coordinadora, GGACF

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

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

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

[9] 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

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

[11] Cuota de ruido

[12] Organización de Aviación Civil Internacional

[13] Orientación sobre el enfoque equilibrado de la gestión de ruido de las aeronaves.

[14] Procedimientos para los servicios de navegación aérea - Operaciones de aeronaves (PANS-OPS).

[15] Manual de operaciones de descenso continuo (CDO).

[16] Manual de operaciones de ascenso continuo (CCO).

[17] Manual sobre el uso de la Navegación Basada en el Rendimiento (PBN) en el diseño del espacio aéreo.

[18] Revisión de los proyectos de investigación, desarrollo y ejecución de la reducción de ruido.

[19] Orientación sobre la evaluación de los cambios operacionales propuestos en la gestión de tránsito aéreo.

[20] Reglamento aeronáutico colombiano

[21] Normas de aeronavegabilidad y operación de aeronaves.

[22] Aeródromos, aeropuertos y helipuertos

[23] Cartas aeronáuticas

[24] Gestión de tránsito aéreo

[25] Información pública aeronáutica

[26] Aeródromo

[27] Centro De Monitoreo Aero Ambiental

[28] Por la cual se establece la norma nacional de emisión de ruido y ruido ambiental.

[29] El ruido ambiental se refiere al conjunto de sonidos no deseados presentes en el entorno, generalmente generados por actividades humanas, maquinaria, tráfico, construcción, música alta, entre otros. Estos sonidos pueden ser molestos e interferir con las actividades diarias, el descanso, la comunicación y la concentración.

[30] la emisión de ruido se refiere específicamente a la liberación de sonidos no deseados o indeseables por parte de una fuente particular.

[31] Indicador acústico

[32] Centro De Monitoreo Aero Ambiental

[33] 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.

[34] Decibeles en ponderación A

[35] Nivel de presión acústica máxima

[36] Incertidumbre Expandida de medición. Definida como un parámetro no negativo que caracteriza la dispersión de los valores del mesurando y el cual es reportado con un nivel de confianza del 95% aproximadamente.

[37] Autoridad Nacional de Licencias Ambientales