



Al contestar cite Radicado 2024261030016051 Id: 1317135
Folios: 13 Fecha: 2024-05-22 14:39:18
Anexos: 0
Remitente: GRUPO MANTENIMIENTO Y OPERACION A LA
INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA
Destinatario: JACOBO CELNIK

Bogotá D.C., 12 de mayo del 2024

Señor
JACOBO CELNIK
Localidad Suba
Barrio Niza
Correo: jacocelnik@gmail.com
Bogotá D.C.

ASUNTO: RESPUESTA AL RADICADO 2024161000053017 ID: 1308852 DEL 12 DE MAYO DEL 2024. QUEJA POR CONTAMINACIÓN AUDITIVA PRODUCTO DE LA OPERACIÓN AÉREA SOBRE EL BARRIO NIZA EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C.

Cordial saludo señor Jacobo Celnik;

En atención al derecho de petición allegado por el peticionario y de conformidad con lo establecido en la Ley 1437 de 2011[1] modificada por la Ley 1755 de 2015[2], la Ley 2207 de 2022[3], así como el Decreto 1294 de 2021, “*Por el cual se modifica la estructura de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil -Aerocivil*”, nos permitimos dar respuesta en los siguientes términos:

PETICIÓN:

(“...”)

Buenos días, señora Luz Mery

Nuevamente los residentes de Niza tenemos que padecer la irresponsabilidad de los cargueros 727 de Aerosucre, que tanto los días 28 de abril como 6 de mayo pasaron en horas de la noche, entre las 8:30 y 9:30 pm a muy baja altura sobre Niza, fotos tomadas de Flightradar un minuto después de su paso (ver fotos adjunta).

¿Qué esperan para poner en cintura a esos irresponsables que se nota que salen pasados de peso? ¿Una tragedia? Basta con que busquen en Youtube la cantidad de videos con pruebas de lo que son capaces de hacer en esa empresa con tal de sacar sus aviones full de carga.

Y por favor: no me respondan con respuestas genéricas de robot. Quiero una explicación coherente sobre ambos sobrepasos y si hubo alguna anomalía, estamos cansados del ruido nocturno de esos aviones.

Gracias

(... “)

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:

- I. (“...”) *Irresponsabilidad de los cargueros 727 de Aerosucre, que tanto los días 28 de abril como 6 de mayo pasaron en horas de la noche, entre las 8:30 y 9:30 pm a muy baja altura sobre Niza, fotos tomadas de Flightradar un minuto después de su paso (ver fotos adjunta). (... “).*

Sea lo primero hacer énfasis de la trazabilidad del licenciamiento ambiental, en el cual establece claramente el horario de operación autorizado y actualmente vigente.

En efecto, el Aeropuerto Internacional El Dorado mediante la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995[4] 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[5], 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[6] 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[7], modificada por la 301 del 1 de febrero 2022[8], las cuales a su vez modificaron parcialmente el horario operacional establecido en la 1034 del 2015[9] modificada por la 1567 de 2015[10]. 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[11], 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[12] ≥ 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 despegue 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.

El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible – MADS[13], 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[14], 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[15]: 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[16].
- Reconversión de flota aérea: Actualmente en el Aeropuerto Internacional El Dorado no está permitido el uso de aeronaves Capítulo[17] 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[18]: 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[19] 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[20] de la Aeronáutica Civil. Establece el procedimiento y el nivel máximo del nivel de 94 dBA[21] Lmax[22], 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 aérea de aeronaves de carga menos ruidosas, lo cual constituye una gestión positiva en materia de ruido aeronáutico.

A la fecha la aerolínea Aerosucre S.A.S ha incorporado a su flota un Boeing 737- 300, la cual es una aeronave que genera menores niveles de ruido en comparación a los Boeing 727-200 y 737-200 de su flota. También La aerolínea Líneas Aéreas Suramericanas incorporó recientemente a su flota un Boeing 737- 400, esta aeronave genera menores niveles de ruido en comparación a los Boeing 727-200 de su flota. Ambas aeronaves no superan el nivel máximo permisible de ruido.

(Subrayado fuera de texto original).

En este contexto, se procede respecto del caso concreto expuesto por el peticionario, anotando que 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[23] y las normativas nacionales expuestas en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia - RAC. Estas rutas son diseñadas bajo los Documentos 9829[24], 8168[25], 9931[26], 9993[27], 9992[28], 9888[29], 10031[30] de la OACI y los RAC[31] 4[32], 14[33], 204[34] y 211[35]. Estas cartas de navegación se encuentran en el La AIP[36] Colombia AD[37]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.

Adicional a lo anterior, en la aviación existen varios tipos de conceptos de altitudes. La altitud[38] de vuelo mostradas en tiempo real por los softwares AEROVISION y FLIGHTRADAR es la altitud indicada por la presión atmosférica calibrada (QNE) y está definida mediante presión por altitud indicada más los errores de instalación del equipo y

posición de los sistemas Pitot-estáticos de la aeronave. La presión por altitud indicada es aquella que se toma directamente por los instrumentos de la aeronave y tiene en cuenta el comportamiento de la presión y de más condiciones atmosféricas de la zona en un tiempo específico.

La entidad realiza el seguimiento a través del Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental (CMAA) del Aeropuerto Internacional El Dorado, el cual se encuentra enlazado al sistema de radar del mismo, con el fin de realizar un seguimiento a todas las operaciones aéreas las 24h / 7 días. El sistema maneja la altitud por presión estándar, la cual tiene como referencia una constante estándar de presión (QNH) a nivel del mar o 0 pies y equivale a 1031,25 hPa o 29,92 inHg, lo que permite manejar un mismo ajuste o nivel de altitud para las operaciones aéreas realizadas en el aeropuerto. El software Aerovisión maneja en tiempo real la altitud por presión indicada y para el seguimiento operacional maneja la altitud por presión estándar con referencia de condiciones de atmosfera estándar.

Las cartas de navegación aérea expuestas en el AIP Colombia AD 2 SKBO (AIRAC AMDT 65/23) indica las tasas de ascenso mínimas que deben seguir las aeronaves para las operaciones de despegue, ascenso, aproximación y aterrizaje, así como las altitudes mínimas de vuelo. La tasa de ascenso se encuentra en gradientes (%), el cual, dependiendo de la velocidad de vuelo de la aeronave, determina su régimen de ascenso. Esta tasa de ascenso también puede darse en ángulos (°) de ascenso.

Dependiendo de la ruta de salida, dirección y su clasificación EPNL (Nivel de ruido percibido efectivo), la tasa de ascenso puede variar. Cuando la aeronave despegue por la pista 14L o 14R hacia la ciudad de Bogotá D.C, se debe tener una tasa de ascenso mínima inicial de 7.1% (4.06°), 7.8% (4.46°) o 8.2% (4.66°) dependiendo de la ruta y el modelo de la aeronave hasta alcanzar una altitud por presión con referencia de condiciones de atmosfera estándar de 8900 pies o 9100 pies dependiendo de la ruta y modelo de aeronave las aeronaves.

Una vez alcanza esa altitud de vuelo, las aeronaves realizan un viraje en dirección norte o sur, en dirección a los marcadores SOA (Marcador ubicado al sur fuera de la ciudad de Bogotá D.C) o GUXUN (Marcador ubicado al norte fuera de la ciudad de Bogotá D.C). donde la aeronave deberá tener una tasa de ascenso mínima inicial de 4.5 % (2.57°), 5.0 % (2.86°), 5.3% (3.3°), 5.5% (3.14°) o 6.7% (3.83°) dependiendo de la ruta y el modelo de la aeronave. Estas últimas tasas de ascenso son las usadas por las aeronaves que sobrevuelan cerca de la zona del peticionario. Es importante resaltar que el Aeropuerto Internacional El Dorado se encuentra a una altitud (QNH) de 2,548 metros o 8,358 pies sobre el nivel del mar.

Referente a las altitudes de vuelo indicadas por el peticionario los días 28 de abril y 6 de mayo de 2024 entre las de 05:00 00 hasta las 23:59 horas, la entidad mediante el Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental – CMAA, identificó las operaciones aéreas que sobrevolaron hacia el norte de la ciudad en las horas descritas. No se tuvo en cuenta la aviación militar y estado, pues como se mencionó no es del resorte de esta entidad. En Ilustración 1 se muestra de color amarillo la zona de Niza Antigua y de color negro el plano de seguimiento de altitud, donde se analiza la altitud de vuelo de las operaciones aéreas.

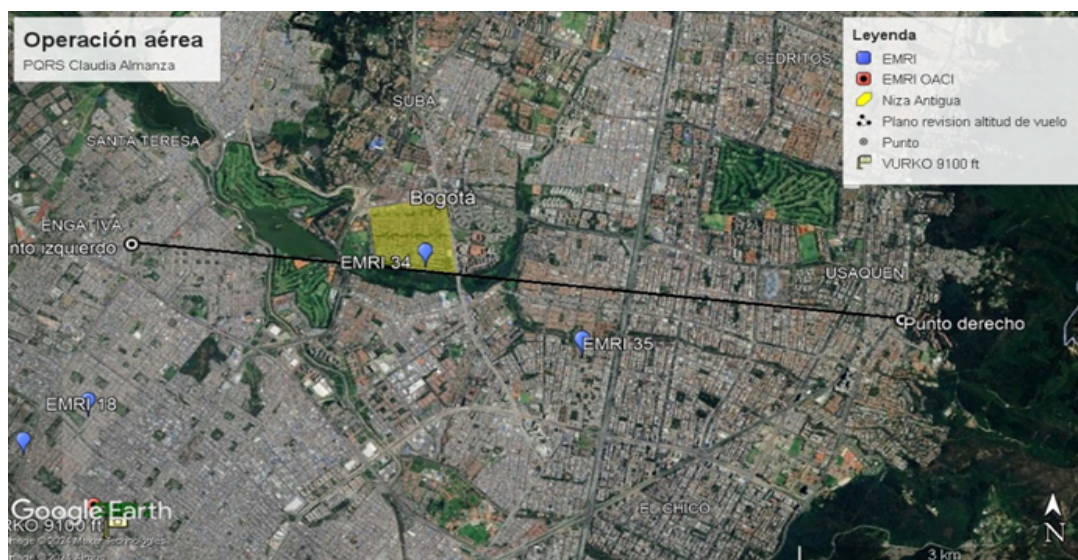


Ilustración 1. zona de peticionario (Niza Antigua y plano de seguimiento de altitud).
 Fuente: CMAA – Google Earth.

En la Ilustración 2 se puede observar las trayectorias de vuelo un día de operación aérea de 2024 entre las 05:00 hasta 23:59 horas, en donde se puede evidenciar que en la zona donde reside el peticionario existe una concentración significativa de operaciones aéreas.

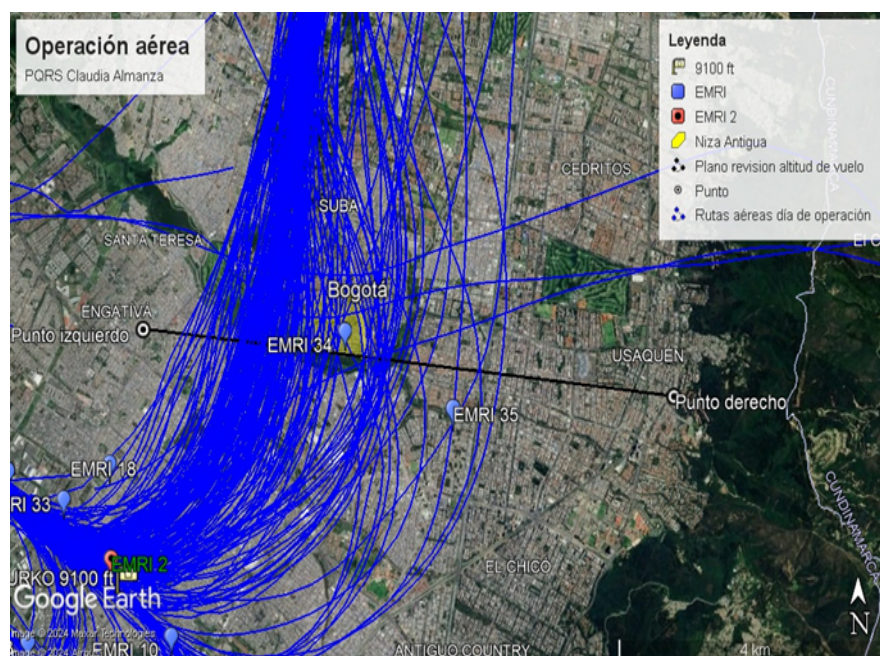


Ilustración 2. Trayectorias áreas, zona de peticionario (Niza Antigua y plano de seguimiento de altitud).

Fuente: CMAA – Google Earth.

El peticionario identifica un total de 2 operaciones aéreas para lo cual, se adjuntan imágenes de los eventos aéreos, las cuales tiene información del Callsign, horas, modelo de aeronave, entre otros. Mediante el Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental (CMAA) del Aeropuerto Internacional El Dorado, se pueden relacionar distintas operaciones aéreas descritas por el peticionario corroborando así, que las operaciones mencionadas corresponden a operaciones de la aerolínea Aerosucre operando con los Callsign de vuelo KRE172 y KRE472.

Número	Callsign	Modelo de aeronave	Matrícula	Fecha y hora Suba Niza	Altitude (ft)	Callsing PQRS	Hora PQRS	Imagen PQRS
1	KRE172	B722	HK5239	28/04/2024 20:28	9899	KRE172	20:29	WhatsApp Image 2024-04-28 at 8.30.05 PM
2	KRE472	B722	HK5239	6/05/2024 21:12	9983	KRE472	21:13	WhatsApp Image 2024-05-06 at 9.14.29 PM

Tabla 1. Operaciones aéreas PQRS Jacobo Celnik

Fuente: CMAA-Aerocivil.

De la tabla anterior, se analizan los dos eventos aéreos donde las aeronaves con motores turbofán deberán cruzar la línea negra de la Ilustración 1 con una altitud igual o superior a 9860 pies de acuerdo con lo indicado por las cartas de salida SID expuesta en el AIP. Con esta información se puede corroborar que las operaciones aéreas en cuestión cruzaron con una altitud igual o superior a los 9860 pies de altitud en los horarios y día indicados por el peticionario tal y como se muestra en la tabla 1.

Referente a los niveles de ruido generado por el operador aéreo mencionado por el peticionario, en la Resolución 801 del 22 de abril de 2022 de la ANLA, se menciona el cumplimiento por parte de la Aeronautica civil en la entrega de la documentación solicitada por la Resolución 301 de 2022, entre lo cual, la autoridad ambiental refiere los resultados obtenidos con la entrada en vigencia del Protocolo de Medición y Evaluación de Cumplimiento a los Niveles de Ruido en la operación aérea para el Aeropuerto Internacional El Dorado de la ciudad de Bogotá, D. C., mediante la Resolución 01599 de 26 de agosto de 2020. Dicho instrumento de gestión ha permitido realizar el seguimiento y control que ha conllevado a la identificación de las operaciones aéreas que superen en más de una vez el nivel máximo de ruido de 94 dBA Lmax, a través del Centro De Monitoreo Aero Ambiental - CMAA[39], de lo cual, se han levantado dictámenes técnicos, que, a su vez, se han remitido a los explotadores aéreos, por intermedio de la Dirección de Transporte Aéreo y Asuntos Aerocomerciales.

No obstante, como se ha señalado, la empresa Aerosucre se encuentra al amparo del régimen de transición, como quiera que presentó en su momento el plan de reducción de los niveles de ruido, el cual fue aprobado y es objeto de seguimiento continuo por esta autoridad Aeronáutica lo cual ha significado avances progresivos en la mitigación del ruido y, por ende, en la disminución de la percepción por parte de la ciudadanía, debido a la mejora de la flota área de aeronaves de carga más ruidosas, lo cual constituye una gestión positiva en materia de ruido aeronáutico.

- II. *(“...”) ¿Qué esperan para poner en cintura a esos irresponsables que se nota que salen pasados de peso? ¿Una tragedia? Basta con que busquen en Youtube la cantidad de videos con pruebas de lo que son capaces de hacer en esa empresa con tal de sacar sus aviones full de carga. (... “)*

Se reitera la respuesta anterior, haciendo énfasis en que a la fecha la aerolínea Aerosucre S.A.S ha incorporado a su flota un Boeing 737- 300 y dos Boeing 737-400, las cuales son aeronaves que generan menores niveles de ruido en comparación a los Boeing 727-200 y 737-200 de su flota. También. Ambas aeronaves no superan el nivel máximo permisible de ruido.

Señor Jacobo Celnik, 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[40], como autoridad ambiental competente, para el Aeropuerto.

Finalmente le manifestamos, que si desea información adicional, 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;



CARMIÑA DEL PILAR MEJIA OLARTE

Coordinadora Grupo de Gestión Ambiental y Control Fauna (A)

Proyectó: Luz Mery Castro Pinzón, Funcionaria, GGACF

Aprobó: Carmina del Pilar Mejía Olarte, Coordinadora, GGACF

- [1] **Por la cual se expide el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.**
- [2] 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
- [3] **Por medio del cual se modifica el decreto legislativo 491 de 2020**
- [4] Por la cual se otorga una licencia ambiental.
- [5] Magistrado Ponente: Antonio José Lizarazo Ocampo.
- [6] Por medio del cual se expide el *Decreto* Único. Reglamentario del Sector Ambiente y Desarrollo Sostenible
- [7] Por la cual se modifica una licencia ambiental y se adoptan otras determinaciones.
- [8] Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.
- [9] Por la cual se modifica la licencia ambiental otorgada mediante la Resolución 1330 del 07 de noviembre de 1995, y se toman otras determinaciones.
- [10] 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
- [11] Por la cual se imponen unas medidas adicionales y se adoptan otras determinaciones
- [12] Cuota de ruido
- [13] Ambiente y Desarrollo Sostenible
- [14] Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
- [15] Centro De Monitoreo Aero Ambiental
- [16] 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
- [17] Categorización por certificado de ruido de acuerdo con el Anexo 16, Volumen 1.
- [18] 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
- [19] Nivel de presión acústica que se produce en 24 horas
- [20] 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.
- [21] Decibeles en ponderación A
- [22] Nivel de presión acústica máxima
- [23] Organización de Aviación Civil Internacional
- [24] Orientación sobre el enfoque equilibrado de la gestión de ruido de las aeronaves.
- [25] Procedimientos para los servicios de navegación aérea - Operaciones de aeronaves (PANS-OPS).
- [26] Manual de operaciones de descenso continuo (CDO).
- [27] Manual de operaciones de ascenso continuo (CCO).
- [28] Manual sobre el uso de la Navegación Basada en el Rendimiento (PBN) en el diseño del espacio aéreo.
- [29] Revisión de los proyectos de investigación, desarrollo y ejecución de la reducción de ruido.
- [30] Orientación sobre la evaluación de los cambios operacionales propuestos en la gestión de tránsito aéreo.
- [31] Reglamento aeronáutico colombiano
- [32] Normas de aeronavegabilidad y operación de aeronaves.
- [33] Aeródromos, aeropuertos y helipuertos
- [34] Cartas aeronáuticas
- [35] Gestión de tránsito aéreo
- [36] Información pública aeronáutica
- [37] Aeródromo

[38] Elevación o altura sobre el nivel del mar

[39] Centro De Monitoreo Aero Ambiental

[40] Autoridad Nacional de Licencias Ambientales