

Bogotá D.C., 14 de mayo 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 20246200325832 DEL 22 DE MARZO DE 2024  
ANLA 20246200333532 DEL 26 DE MARZO DE 2024  
ANLA 20246200348452 DEL 1 DE ABRIL DE 2024  
ANLA 20246200350932 DEL 1 DE ABRIL DE 2024  
ANLA 20246200350982 DEL 1 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] con radicado 20244000304491 del 29 de abril de 2024 y radicado Aerocivil 2024110000049766 Id: 13015777 del 06 de mayo de 2024, 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 20246200325832 del 22 de marzo de 2024 – Claudia Almanza:*

*“(…) Buenas noches, por medio de la presente solicito que se minimice el ruido que genera el paso continuo a toda hora y bajo de los aviones que pasan por el barrio Niza Antigua sobre mi casa. Anexo el dato de los aviones que a la madrugada del 20 de marzo de 2024 pasan impidiendo el descanso el bienestar y la salud. Eso mismo ocurre con los aviones que pasan en las noches entre las 10:00 am 12 de la noche. Solicito por favor tomen las medidas del caso o insonoricen mi vivienda y la de los demás habitantes del barrio afectados. (…)”*

*Comunicación con radicado ANLA 20246200333532 del 26 de marzo de 2024 – Claudia Almanza:*

*“(…) Buenas noches el fin de semana, sábado 23, domingo 24 y lunes 25 de marzo hemos sido expuestos a contaminación auditiva de una forma exagerada, los aviones están pasando bajísimo a toda hora tanto así que ya no se puede estar en el humedal al aire libre, pues el ruido es ensordecedor, Nuestro barrio Niza antigua es una zona protegida por la*

*biodiversidad y el barrio es residencial pero estos aspectos ustedes no los están teniendo en cuenta afectando la salud física , mental y emocional de los habitantes del barrio y destruyendo con todo ese ruido el equilibrio de las especies que allí habitan. Sin ningún mecanismo de atenuación del ruido indiscriminadamente están permitiendo que los aviones cada día pasen más bajos, con mayor frecuencia y a horas de descanso. Solicito se hagan las correcciones del caso y se insonoricen las viviendas del sector. (...)*

Comunicación con radicado ANLA 20246200348452 del 1 de abril de 2024 – Claudia Almanza:

*“(...) Buenas noches, me permito solicitar comedidamente nuevamente suplicando que detengan el paso de los aviones en el barrio Niza Antigua calle 118 con 70 c ya que el día de hoy 30 de marzo de 2024, en especial desde las 5.10 am los aviones pasan y pasaron sin tregua uno tras otro haciendo un ruido estruendoso, este ruido impide el descanso., Aún con protectores auditivos en la madrugada los aviones nos dejan de pie perturbando el sueño y pasa uno tras otro tras otro todo el día, el de las 12 de la noche es de terror y no es posible que ustedes sigan permitiendo que esto nos ocurra a los ciudadanos que vivimos en un sector residencial, en un sector protegido como es el humedal de córdoba, ustedes deben proteger la salud de los ciudadanos y el ecosistema del humedal. Por favor no más excusas teóricas, las aerolíneas deben cumplir con la atura y el mantenimiento de los motores. (...)”*

Comunicación con radicado ANLA 20246200350932 del 1 de abril de 2024 – Claudia Almanza:

*“(...) Buenas noches, me permito escribir para solicitar que paren la contaminación acústica extrema que ustedes están permitiendo al no controlar el paso de los aviones por el sector del barrio Niza Antigua calle 118 con 70 localidad de Suba, llevamos varios días en los cuales los aviones incrementaron la frecuencia en el paso por encima de Mi techo y ahora están pasando más bajo de lo normal, durante todo el día y la noche, claro en especial a las horas de descanso 5:00 am pasada y 12 de la noche. Pero tristemente el ruido es tan fuerte durante todo el día que al estar en el exterior en el humedal ha tocado taparse los oídos ya que esta semana, semana santa, aviones bajaron su altura y el ruido de Los motores es demasiado estridente. Por favor cumplan las normas para protegerla población de esta contaminación la cual repercute seriamente en nuestra salud. Solicito no pasen a esa altura ni en esa frecuencia por este barrio residencial. Solicito se insonorice mi casa. Por favor tomen las medidas de control necesarias porque esto que está pasando no es normal ustedes nos están exponiendo a ruidos extremos y no hacen nada para proteger a la población afectada. (...)”*

Comunicación con radicado ANLA 20246200350982 del 1 de abril de 2024 – Claudia Almanza:

*“(...) Buen día, solicito por favor se tomen las medidas del caso con el pasó de los aviones por el barrio Niza Antigua están enviando los aviones sobre el techo de mi casa uno tras otro sin tregua y todos supremamente bajo, uno tras otro todo el día y en la noche, no están permitiendo el derecho al descanso y bienestar de los habitantes del sector. El ruido es espantoso al salir a caminar, el ruido es terrible y toca taparse los oídos, ustedes no están haciendo los controles necesarios por favor tomen las medidas del caso con las aerolíneas. (...)”*

## 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 de 2024
- 2024261030009911 Id: 1274562 del 10 de abril de 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. Precisado 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.

Para comenzar, se tiene que 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 el licenciamiento ambiental y 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 las aeronaves son diseñadas de acuerdo con los estándares internacionales de la Organización de Aviación Civil Internacional – OACI[5] y las normativas nacionales expuestas en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia - RAC. Estas rutas son diseñadas bajo los Documentos 9829[6], 8168[7], 9931[8], 9993[9], 9992[10], 9888[11], 10031[12] de la OACI y los RAC[13] 4[14], 14[15], 204[16] y 211[17]. Estas cartas de navegación se encuentran en el La AIP[18] Colombia AD[19]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, es importante recordar que en aviación existen varios tipos de conceptos de altitudes. La altitud[20] 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.

Lo anterior se verifica a través del seguimiento 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 áreas las 24h / 7 días. El sistema maneja la altitud por presión estándar, la cual tiene como referencia una constata 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 áreas 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 ( $^{\circ}$ ) 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% ( $4.06^{\circ}$ ), 7.8% ( $4.46^{\circ}$ ) o 8.2% ( $4.66^{\circ}$ ) 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 % ( $2.57^{\circ}$ ), 5.0 % ( $2.86^{\circ}$ ), 5.3% ( $3.3^{\circ}$ ), 5.5% ( $3.14^{\circ}$ ) o 6.7% ( $3.83^{\circ}$ ) 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 el para los meses de marzo y abril de 2024 entre las 00:00 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.

En la 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.

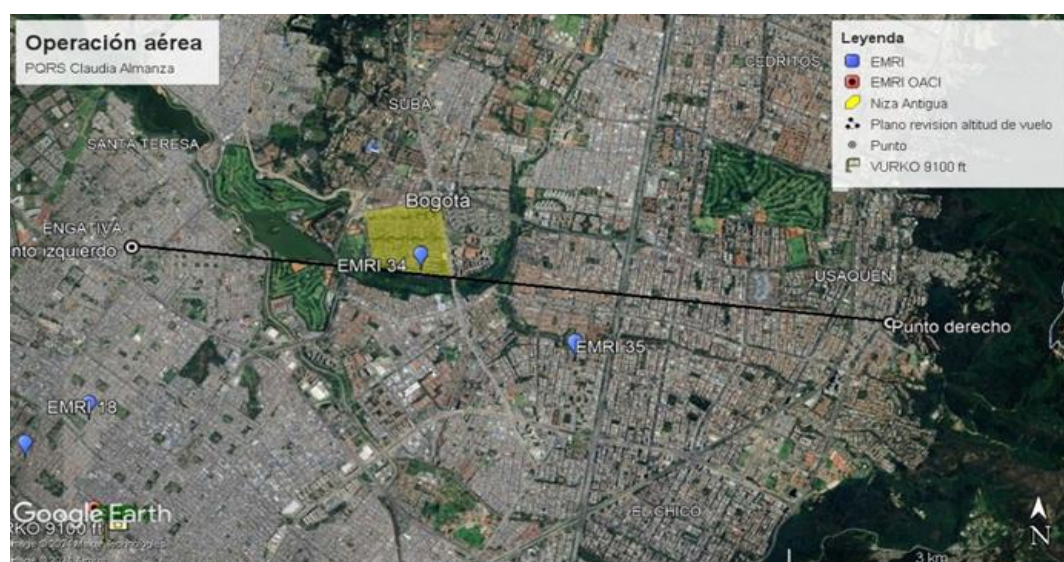


Ilustración 1. Zona de peticionario (Niza Antigua y plano de seguimiento de altitud).

Fuente: CMAA – Google Earth.

Con base en lo anterior, se procede a dar respuesta a cada uno de los interrogantes:

*Comunicación con radicado 20246200325832 del 22 de marzo de 2024 – Claudia Almanza:*

*“(…) Buenas noches, por medio de la presente solicito que se minimice el ruido que genera el paso continuo a toda hora y bajo de los aviones que pasan por el barrio Niza Antigua sobre mi casa. Anexo el dato de los aviones que a la madrugada del 20 de marzo de 2024 pasan impidiendo el descanso el bienestar y la salud. Eso mismo ocurre con los aviones que pasan en las noches entre las 10:00 am 12 de la noche. Solicito por favor tomen las medidas del caso o insonoricen mi vivienda y la de los demás habitantes del barrio afectados. (…)”*

El petionario 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 petionario, 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.

En vista a lo anterior, la entidad no puede hacer un análisis específico a las operaciones puntuales reportadas por el petionario, No obstante, y de manera genera en la Ilustración 2, se presentan las trayectorias de vuelo de las operaciones aéreas del 20 de marzo de 2024 (día mencionado en la petición) entre las 00:00 hasta 23:59 horas, en donde se puede evidenciar que en la zona donde reside el petionario existe una concentración significativa de operaciones aéreas.

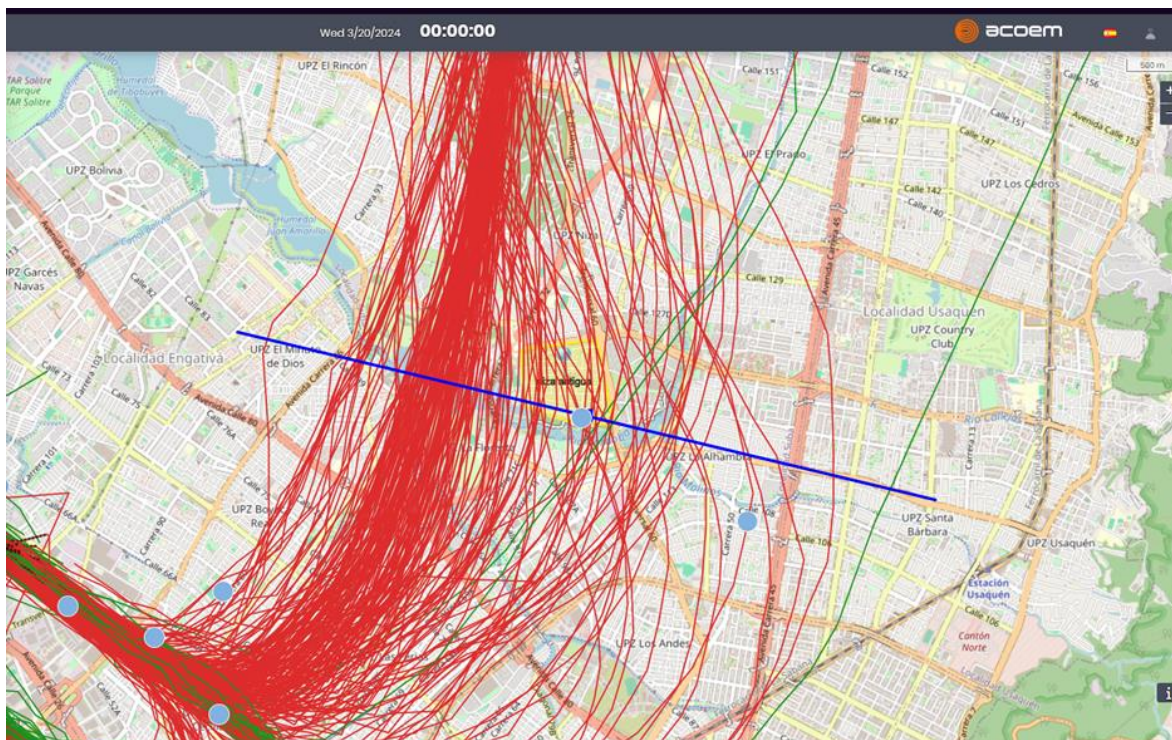


Ilustración 2. Trayectorias aéreas del 20 de marzo de 2024, zona de peticionario.  
Fuente: CMAA – Aerovision.

En lo que respecta a la altitud de vuelo de las operaciones aéreas que sobrevuelan el sector de Suba Niza el día 20 de marzo del 2024, es importante precisar que la entidad mediante el Centro De Monitoreo Aéreo Ambiental - CMAA[21], realiza continuo seguimiento a los procedimientos aéreos de despegue y aterrizaje del aeropuerto, por medio de esta vigilancia, se corroboró que todas las operaciones aéreas que sobrevolaron en la fecha en cuestión, operaron 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.

Por otro lado, en lo que respecta al ruido proveniente de la operación aérea, en la Resolución 0627 del 2006[22] se establece los niveles máximos de ruido ambiental[23] y emisión de ruido[24] permitidos para el indicador de presión sonora continuo equivalente LAeq,t[25] 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[26] 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[27] 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[28]  $L_{max}$ [29]  $\pm$  Inc. Expandida[30], 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  $L_{max}$  (dBA) no excedieron el máximo permitido de 94 dBA  $L_{max} \pm$  Inc. Expandida que establece el protocolo.

Comunicación con radicado ANLA 20246200333532 del 26 de marzo de 2024 – Claudia Almanza:

*“(...) Buenas noches el fin de semana, sábado 23, domingo 24 y lunes 25 de marzo hemos sido expuestos a contaminación auditiva de una forma exagerada, los aviones están pasando bajísimo a toda hora tanto así que ya no se puede estar en el humedal al aire libre, pues el ruido es ensordecedor, Nuestro barrio Niza antigua es una zona protegida por la biodiversidad y el barrio es residencial pero estos aspectos ustedes no los están teniendo en cuenta afectando la salud física, mental y emocional de los habitantes del barrio y destruyendo con todo ese ruido el equilibrio de las especies que allí habitan. Sin ningún mecanismo de atenuación del ruido indiscriminadamente están permitiendo que los aviones cada día pasen más bajos, con mayor frecuencia y a horas de descanso. Solicito se hagan las correcciones del caso y se insonoricen las viviendas del sector. (...)”*

Comunicación con radicado ANLA 20246200348452 del 1 de abril de 2024 – Claudia Almanza:

*“(...) Buenas noches, me permito solicitar comedidamente nuevamente suplicando que detengan el paso de los aviones en el barrio Niza Antigua calle 118 con 70 c ya que el día de hoy 30 de marzo de 2024, en especial desde las 5.10 am los aviones pasan y pasaron sin tregua uno tras otro haciendo un ruido estruendoso, este ruido impide el descanso., Aún con protectores auditivos en la madrugada los aviones nos dejan de pie perturbando el sueño y pasa uno tras otro tras otro tras otro todo el día, el de las 12 de la noche es de terror y no es posible que ustedes sigan permitiendo que esto nos ocurra a los ciudadanos que vivimos en un sector residencial, en un sector protegido como es el humedal de córdoba, ustedes deben proteger la salud de los ciudadanos y el ecosistema del humedal. Por favor no más excusas teóricas, las aerolíneas deben cumplir con la atura y el mantenimiento de los motores. (...)”*



En las siguientes gráficas se presentan las trayectorias para cada uno de los días referidos en las peticiones:

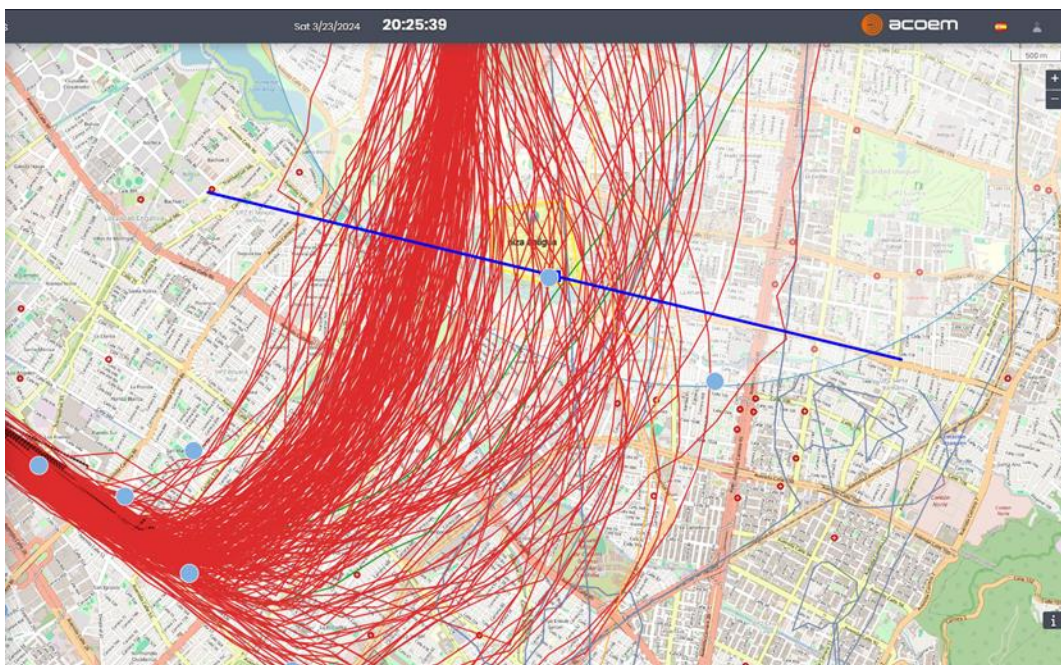


Ilustración 3. Trayectorias aéreas del 23 de marzo de 2024, zona de peticionario.  
Fuente: CMAA – Aerovision.

En la Ilustración 3 se muestran los sobrevuelos cerca de la zona de Niza antigua entre las 00:00 hasta 23:59 horas del día 23 de marzo, lo que se puede apreciar es que la Policía Nacional realizó varias operaciones cercanas a la zona del peticionario.

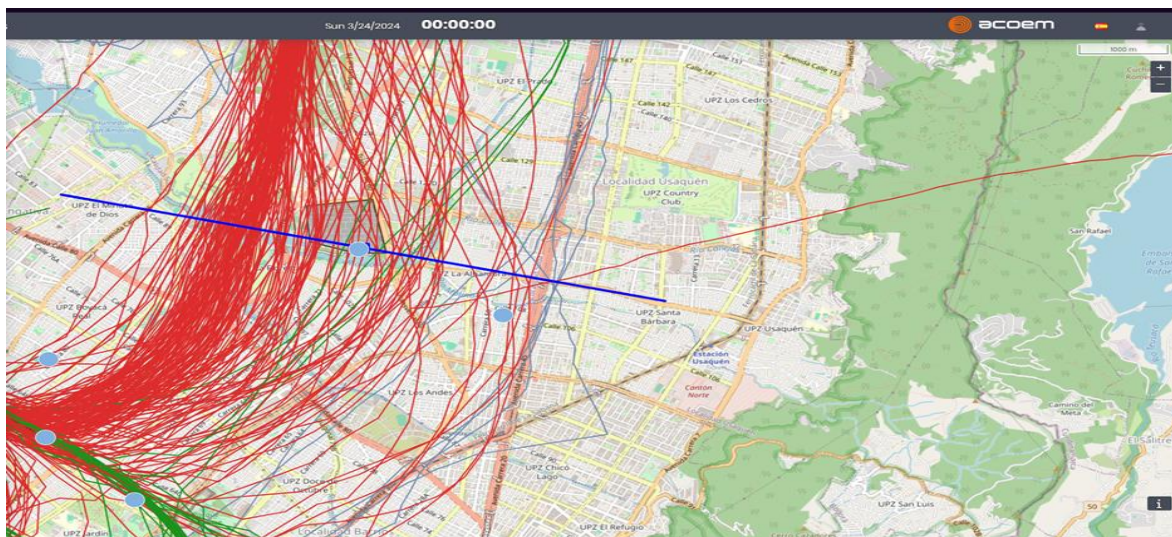


Ilustración 4. Trayectorias aéreas del 24 de marzo de 2024, zona de peticionario.  
Fuente: CMAA – Aerovision.



En la Ilustración 4 se muestran los sobrevuelos para el día 24 de marzo entre las 00:00 hasta 23:59 horas cerca de la zona de Niza antigua, lo que se puede apreciar es que la Policía Nacional realizó varias operaciones cercanas a la zona del peticionario.

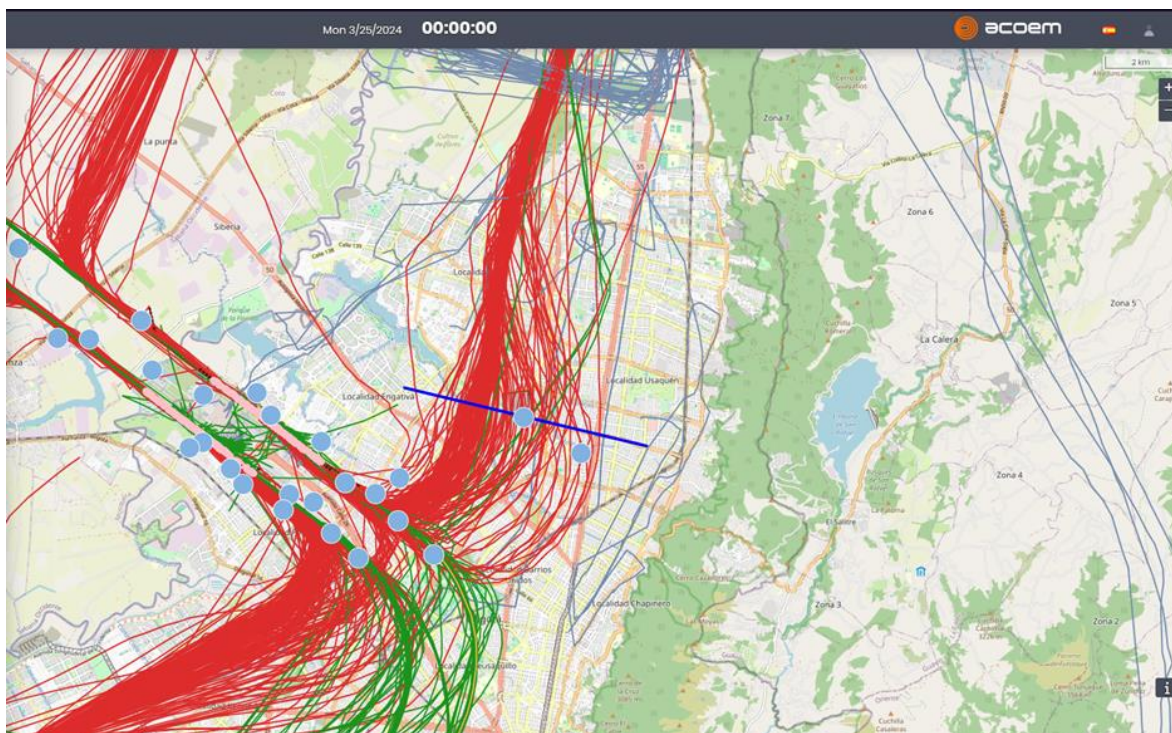


Ilustración 5. Trayectorias aéreas del 25 de marzo de 2024, zona de peticionario.

*Fuente: CMAA – Aerovision.*

En la Ilustración 5 se muestran los sobrevuelos para el día 25 de marzo cerca de la zona de Niza antigua entre las 00:00 hasta 23:59 horas.

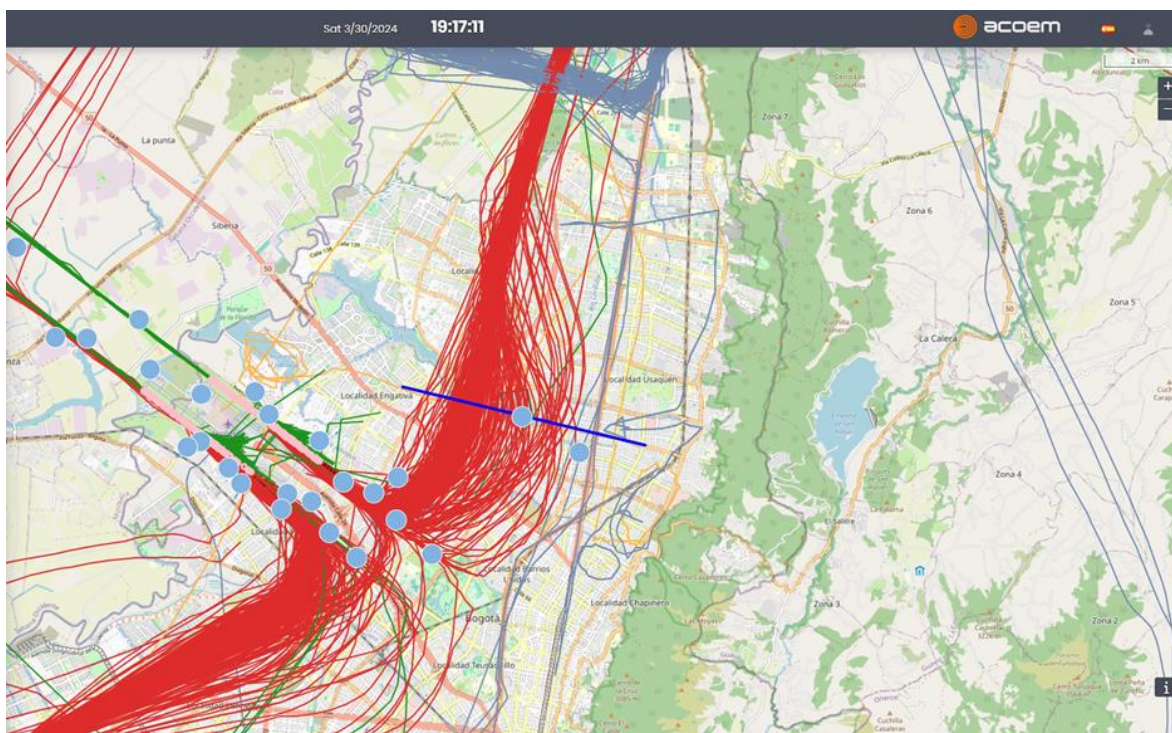


Ilustración 6. Trayectorias aéreas del 30 de marzo de 2024, zona de peticionario.  
Fuente: CMAA – Aerovision.

En la Ilustración 6 se muestran los sobrevuelos para el día 30 de marzo entre las 00:00 hasta 23:59 horas cerca de la zona de Niza antigua, la Fuerza Aérea y la Policía Nacional realizaron operaciones reiterativamente en el área cercana de la queja del peticionario.

En ese sentido es importante aclarar que las operaciones aéreas de helicópteros y aeronaves de la fuerza pública de Colombia (Fuerzas militares y Policía Nacional) en cumplimiento de su deber constitucional. No es competencia de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, en lo que se refiere al control del espacio aéreo de aeronaves de fuerza pública entendidas como fuerzas militares (Ejército, Fuerza Aérea Colombiana y Armada Nacional) y Policía Nacional, correspondiendo al tipo de operación aérea realizada sobre la zona mencionada y que se encuentran en función de sus labores de garantizar el orden público y demás competencias asignadas por la constitución y la ley. Se precisa que la Aerocivil en el marco de sus competencias solo le está dado coordinar el espacio aéreo para aeronaves civiles de transporte y carga, inclusive para que estas no interfieran con la operación aérea de la Fuerza Pública.

Cabe aclarar a continuación, cuáles son las funciones generales de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, las cuales se encuentran establecidas en el

Decreto 823[31] del 26 de julio de 2021 expedido por el Ministerios de transporte. Las funciones son:

- Coordinar con el Ministerio de Transporte la definición de políticas y planes generales de aeronáutica civil y transporte aéreo, dentro del plan global del transporte, propendiendo por el desarrollo aeronáutico y aeroportuario del país.
- Formular propuestas al Ministerio de Transporte para la definición de las políticas y planes generales de aeronáutica civil y transporte aéreo, dentro del plan global del transporte, propendiendo por el desarrollo aeronáutico y aeroportuario del país.
- Garantizar el cumplimiento del Convenio de Aviación Civil Internacional y sus anexos.
- Armonizar las disposiciones que promulgue la Organización de Aviación Civil Internacional con los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos.
- Dirigir, organizar, coordinar, regular técnicamente el transporte aéreo. Controlar, supervisar y asistir la operación y navegación aérea que se realice en el espacio aéreo sometido a la soberanía nacional.
- Promover e implementar estrategias de mercadeo y comercialización que propendan por el desarrollo, crecimiento y fortalecimiento de los servicios del sector aéreo y aeroportuario.
- Desarrollar, interpretar y aplicar en todos sus aspectos las normas sobre aviación civil y transporte aéreo y ejercer vigilancia sobre su cumplimiento.
- Ejecutar las actividades necesarias para conformar, mantener, administrar, operar y vigilar la infraestructura aeronáutica y aeroportuaria que sea de su competencia.
- Expedir, modificar y mantener los reglamentos aeronáuticos, conforme al desarrollo de la aviación civil.
- Vigilar, evaluar y controlar el cumplimiento de las normas aeronáuticas y aeroportuarias en los aeropuertos propios, concesionados, descentralizados o privados.
- Propiciar la participación regional y los esquemas mixtos en la administración aeroportuaria. Intervenir y sancionar en caso de violación a los reglamentos aeronáuticos o a la seguridad aeroportuaria.
- Fijar y desarrollar la política tarifaria, en materia de transporte aéreo nacional e internacional y sancionar su violación.
- Desarrollar la política tarifaria, en materia de transporte aéreo y sancionar su violación.
- Establecer las tarifas, tasas y derechos en materia de transporte aéreo.
- Fijar, recaudar y cobrar las tasas, tarifas y derechos por la prestación de los servicios aeronáuticos y aeroportuarios o los que se generen por las concesiones, autorizaciones, licencias o cualquier otro tipo de ingreso o bien patrimonial.
- Dirigir, organizar, operar y controlar con exclusividad y en lo de su competencia, las telecomunicaciones aeronáuticas.
- Conducir en coordinación con el Ministerio de Relaciones Exteriores las relaciones con autoridades aeronáuticas de otros países y con organismos internacionales de aviación civil.



- Coordinar los lineamientos con las demás entidades u organismos que tengan a su cargo funciones complementarias con la aviación y el transporte aéreo.
- Propender por el perfeccionamiento, actualización y capacitación técnica del personal aeronáutico, conforme a los desarrollos tecnológicos.
- Realizar todas las operaciones administrativas y comerciales para el cabal cumplimiento de su objetivo.
- Fomentar y estimular las investigaciones en ciencia y en tecnología aeronáutica y aeroespacial.
- Facilitar la prestación de la asistencia técnica a las entidades de derecho público internacionales o de otros países que la soliciten, bajo acuerdos de cooperación bilateral o multilateral.
- Las demás que señale la ley de acuerdo con la naturaleza del modo de transporte.

Ahora bien, en lo que respecta a la altitud de vuelo de las operaciones aéreas que sobrevuelan el sector de Suba Niza. Al no especificar puntualmente las franjas horarias de las operaciones aéreas generadas durante el 20, 23, 24, 25 y 30 de marzo, es importante precisar que la entidad mediante el Centro De Monitoreo Aéreo Ambiental - CMAA[32], realiza continuo seguimiento a los procedimientos aéreos de despegue y aterrizaje del aeropuerto, por medio de esta vigilancia, se corroboró que todas las operaciones aéreas que sobrevolaron en estas fechas de marzo de 2024, operaron 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.

Por otro lado, en lo que respecta al ruido proveniente de la operación aérea, en la Resolución 0627 del 2006[33] se establece los niveles máximos de ruido ambiental[34] y emisión de ruido[35] permitidos para el indicador de presión sonora continuo equivalente LAeq,t[36] 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[37] 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[38] 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[39]Lmax[40] ± Inc. Expandida[41], 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.

Comunicación con radicado ANLA 20246200350932 del 1 de abril de 2024 – Claudia Almanza:

*“(…) Buenas noches, me permito escribir para solicitar que paren la contaminación acústica extrema que ustedes están permitiendo al no controlar el paso de los aviones por el sector del barrio Niza Antigua calle 118 con 70 localidad de Suba, llevamos varios días en los cuales los aviones incrementaron la frecuencia en el paso por encima de Mi techo y ahora están pasando más bajo de lo normal, durante todo el día y la noche, claro en especial a las horas de descanso 5:00 am pasada y 12 de la noche. Pero tristemente el ruido es tan fuerte durante todo el día que al estar en el exterior en el humedal ha tocado taparse los oídos ya que esta semana, semana santa, aviones bajaron su altura y el ruido de Los motores es demasiado estridente. Por favor cumplan las normas para protegerla población de esta contaminación la cual repercute seriamente en nuestra salud. Solicito no pasen a esa altura ni en esa frecuencia por este barrio residencial. Solicito se insonorice mi casa. Por favor tomen las medidas de control necesarias porque esto que está pasando no es normal ustedes nos están exponiendo a ruidos extremos y no hacen nada para proteger a la población afectada. (...)”*

Comunicación con radicado ANLA 20246200350982 del 1 de abril de 2024 – Claudia Almanza:

*“(…) Buen día, solicito por favor se tomen las medidas del caso con el pasó de los aviones por el barrio Niza Antigua están enviando los aviones sobre el techo de mi casa uno tras otro sin tregua y todos supremamente bajo, uno tras otro todo el día y en la noche, no están permitiendo el derecho al descanso y bienestar de los habitantes del sector. El ruido es espantoso al salir a caminar, el ruido es terrible y toca taparse los oídos, ustedes no están haciendo los controles necesarios por favor tomen las medidas del caso con las aerolíneas. (...)”*

Nuevamente, 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 referente 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.

En vista de lo expuesto y de conformidad con la norma mencionada anteriormente (“ARTÍCULO 19. *Peticiones irrespetuosas, oscuras o reiterativas.*”), las peticiones

mencionadas corresponden a peticiones reiterativas básicamente desde su contenido, finalidad y respuesta de orden técnico, la atención en esta oportunidad se centra exclusivamente en brindar respuestas detalladas a los aspectos adicionales identificados, de los cuales no se encontró ninguno, dichas respuestas mencionadas anteriormente se envían como anexo a este oficio.

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[42], como autoridad ambiental competente, para el Aeropuerto.

Finalmente 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](http://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](mailto:atencionalciudadano@erocivil.gov.co), dicho correo también lo puede encontrar en su página web en la sección de "Contáctenos".

Cordialmente;



**CARMIÑA DELPILAR MEJIA OLARTE**

Coordinadora Grupo de Gestión Ambiental y Control Fauna (A)

Copia: Dr. GERMAN BARRETO ARCINIEGAS - SUBDIRECTOR DE SEGUIMIENTO DE LICENCIAS AMBIENTALES DE LA ANLA.  
Radicado 20244000304491 ANLA de 29 de abril de 2024.

Anexo: Lo enunciado.

**Proyectó:** Luz Mery Castro Pinzón, Funcionaria, GGACF

**Revisó:** Carmiña del Pilar Mejía Olarte, 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] Organización de Aviación Civil Internacional
- [6] Orientación sobre el enfoque equilibrado de la gestión de ruido de las aeronaves.
- [7] Procedimientos para los servicios de navegación aérea - Operaciones de aeronaves (PANS-OPS).
- [8] Manual de operaciones de descenso continuo (CDO).
- [9] Manual de operaciones de ascenso continuo (CCO).
- [10] Manual sobre el uso de la Navegación Basada en el Rendimiento (PBN) en el diseño del espacio aéreo.
- [11] Revisión de los proyectos de investigación, desarrollo y ejecución de la reducción de ruido.
- [12] Orientación sobre la evaluación de los cambios operacionales propuestos en la gestión de tránsito aéreo.
- [13] Reglamento aeronáutico colombiano
- [14] Normas de aeronavegabilidad y operación de aeronaves.
- [15] Aeródromos, aeropuertos y helipuertos
- [16] Cartas aeronáuticas
- [17] Gestión de tránsito aéreo
- [18] Información pública aeronáutica
- [19] Aeródromo
- [20] Elevación o altura sobre el nivel del mar
- [21] Centro De Monitoreo Aero Ambiental
- [22] Por la cual se establece la norma nacional de emisión de ruido y ruido ambiental.
- [23] 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.
- [24] la emisión de ruido se refiere específicamente a la liberación de sonidos no deseados o indeseables por parte de una fuente particular.
- [25] Indicador acústico
- [26] Centro De Monitoreo Aero Ambiental
- [27] 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.
- [28] Decibeles en ponderación A
- [29] Nivel de presión acústica máxima
- [30] 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.
- [31] Por el cual se modifica la estructura de la Unidad administrativa Especial de Aeronáutica Civil (AEROCIVIL) y se dictan otras disposiciones
- [32] Centro De Monitoreo Aero Ambiental
- [33] Por la cual se establece la norma nacional de emisión de ruido y ruido ambiental.
- [34] 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.
- [35] la emisión de ruido se refiere específicamente a la liberación de sonidos no deseados o indeseables por parte de una fuente particular.
- [36] Indicador acústico
- [37] Centro De Monitoreo Aero Ambiental
- [38] 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.
- [39] Decibeles en ponderación A
- [40] Nivel de presión acústica máxima
- [41] 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.
- [42] Autoridad Nacional de Licencias Ambientales