



Al contestar cite Radicado 2024261030006140 Id: 1246372
Folios: 10 Fecha: 2024-03-07 16:36:17
Anexos: 0
Remitente: GRUPO PROYECTOS CONCESIONES AEROPORTUARIAS
Destinatario: LUVANGER GONZALO PRIETO PARRA y OTROS

Bogotá D.C., 7 de marzo del 2024

Señor
Luvanger Prieto
Carrera 81 A # 65 A - 14
Localidad Engativá
Barrio Villa Luz
luvanger.prieto@gmail.com
Bogotá D.C.

ASUNTO: RESPUESTA A LOS RADICADOS SGDA 2024190010018869 ID:1233852 DEL 21 DE FEBRERO DEL 2024 Y 2024161030018106 ID: 1232454 DEL 19 DE FEBRERO DEL 2024. QUEJA POR SOBREVUELO DE AERONAVES A BAJA ALTITUD, GENERANDO ALTOS NIVELES DE RUIDO EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C.

Cordial saludo señor Luvanger Prieto.

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] y la Ley 2207 de 2022[3], nos permitimos dar respuesta en los siguientes términos:

PETICIÓN:

Comunicado con radicado SGDA 2024190010018869 ID:1233852 del 21 de febrero del 2024:

(“...“)

He realizado múltiples quejas por el mismo motivo de aeronaves despegando pistas 14 L, donde han venido de forma reiterada incumpliendo el procedimiento para atenuación de ruido, después de despegar, pasar aeronaves pesadas con muy baja altura, tal vez por peso, rendimiento, etc. Generando ruido excesivo activando alarmas de vehículos y

generando vibraciones muy fuertes en los ventanales de mi casa, tengo 3 menores de edad, que presentan problemas para conciliar el sueño generando un desgaste en la salud de mis hijos, ojeras, cansancio o agotamiento al despertarse, creando consecuencias de desconcentración, depresión, en ocasiones ansiedad.

Una vez se instaurando varias quejas mejora por unos días el ruido, después vuelve a presentarse el descontrol se aeronaves pesadas despegando muy bajo. Tengo el video de una aeronave despegando en el final de la pista, desconozco la fecha al parecer octubre de 2023, pero así como esta, sin temor a equivocarme o salen excediendo cartas de rendimiento, sin peso y balance, acelerar parar, etc. Exijo como ciudadano habitante del Barrio villaluz, se realice control a las aeronaves que de forma reiterada exceden las normas de atenuación de ruido, con el fin de evitar una tragedia en caso de una falla de motor inmediatamente después de despegar.

(... “)

Comunicado con radicado SGDA 2024161030018106 Id Control: 1232454 DEL 19 DE FEBRERO DEL 2024:

(“...)

REF: SOLICITUD INFORMACIÓN AERONAVE DESPEGANDO HOY 180224 A LAS 09:51 hora local EXCESO de ruido.

Solicito a ustedes información matricula o número de vuelo para interponer la queja a la empresa explotadora en vista que aerocivil no toma medidas al respecto.

Ya estoy cansado de colocar quejas por lo mismo y no toman correctivos.

(... “)

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:

- I. (...) He realizado múltiples quejas por el mismo motivo de aeronaves despegando pistas 14 L, donde han venido de forma reiterada incumpliendo el procedimiento para atenuación de ruido, después de despegar, pasar aeronaves pesadas con muy baja altura, tal vez por peso, rendimiento, etc. Generando ruido excesivo activando alarmas de vehículos y generando vibraciones muy fuertes en los ventanales de mi casa, tengo 3 menores de edad, que presentan problemas para conciliar el sueño generando un desgaste en la salud de mis hijos, ojeras, cansancio o agotamiento al despertarse, creando consecuencias de desconcentración, depresión, en ocasiones ansiedad.

Una vez se instaurando varias quejas mejora por unos días el ruido, después vuelve a presentarse el descontrol se aeronaves pesadas despegando muy bajo. Tengo el video de una aeronave despegando en el final de la pista, desconozco la fecha al parecer octubre de 2023, pero así como esta, sin temor a equivocarme o salen excediendo cartas de rendimiento, sin peso y balance, acelerar parar, etc. Exijo como ciudadano habitante del Barrio villa luz, se realice control a las aeronaves que de forma reiterada exceden las normas de atenuación de ruido, con el fin de evitar una tragedia en caso de una falla de motor inmediatamente después de despegar (...)

Sea lo primero en señalar, que respecto a las inquietudes mencionadas referente al ruido de la operación aérea; la entidad con anterioridad emitió respuesta formal a las solicitudes del peticionario. Dichas respuestas se remitieron al peticionario obrantes mediante los radicados:

- 2023261030033123 Id: 1159233 del 2 de noviembre del 2023

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 reafirmando las preocupaciones manifestadas por el peticionario, respecto de la atención de ruido en esta oportunidad se centra exclusivamente en brindar respuestas detalladas a los aspectos adicionales identificados. Por otro lado, dichas respuestas mencionadas anteriormente se envían como anexo a este oficio (Anexo 1. RTA Luvanger Prieto 2023.pdf).

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 desarrolladas por 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.

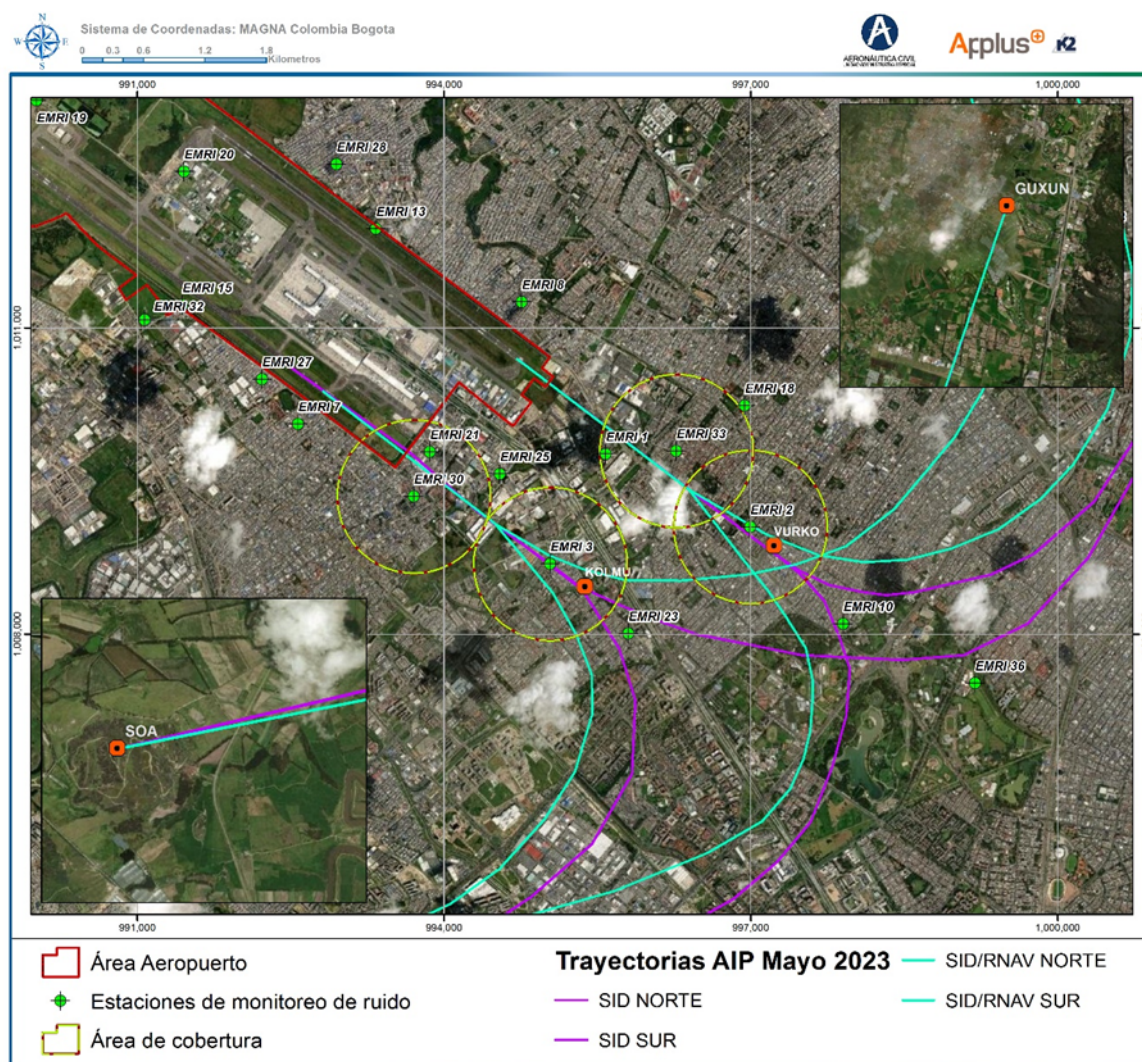


Ilustración 1 Rutas de salida sobre Bogotá D.C en dirección norte y sur.

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[4], se realiza seguimiento a los procedimientos aéreos de despegue y aterrizaje del aeropuerto, con este seguimiento más del 99% de las operaciones aéreas 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.

Vale agregar, que en el caso que se observe una posible transgresión de las normas de abatimiento de ruido, esta autoridad da inicio a la respectiva investigación sancionatoria a los explotadores aéreos presuntamente responsables.

Por otro lado, en lo que respecta a las vibraciones, la Aerocivil ha realizado diferentes estudios de evaluación y diagnósticos de la operación del Aeropuerto Internacional El Dorado a sus alrededores. En este sentido, en el año 2020 se realizó un estudio especializado de vibraciones cuyo objeto era evaluar las posibles afectaciones en una superficie de recepción (vivienda); todo ello en lugares estratégicos de selección por el sobrevuelo de aeronaves en sus trayectorias.

De tal forma, en el estudio se registraron un total de 46 eventos vibratorios en todos los puntos de medición, de los cuales solo 7 se correlacionaron con una posible incidencia de operaciones aéreas, definiendo un rango de 5 minutos de análisis desde la hora en la cual se registró el evento vibratorio. Teniendo en cuenta que, la cantidad promedio de operaciones aéreas durante los días del estudio (27 de agosto al 4 de septiembre de 2020) fue de 100 operaciones diarias en agosto y para los primeros días del mes de septiembre se aumentó a casi 200 operaciones aéreas diarias. Es posible inferir que, para todas las operaciones aéreas desarrolladas en el Aeropuerto Internacional El

Dorado, el 99% de los eventos desarrollados sobre la pista norte del aeródromo no presentó ningún tipo de incidencia relacionada con los eventos vibratorios detectados en el periodo de tiempo del estudio. Este diagnóstico en el componente de vibraciones hace parte del Estudio de Impacto Ambiental, el cual, es objeto de consulta pública en el expediente LAM0209 de la ANLA.

La investigación concluyó que el estudio específico de daños por vibración en una edificación en particular requeriría de evaluaciones detalladas que van desde la caracterización del suelo y los materiales usados en la construcción, hasta la evaluación de las cargas dinámicas puntuales. También cabe aclarar que el estudio no presentó eventos vibratorios que podrían presentar futuros daños en los distintos materiales del predio, teniendo en cuenta la normativa y los estándares internacionales que han establecido valores indicativos referentes al límite de velocidad y aceleración de las partículas del suelo (asociadas con vibraciones) de los cuales, si se exceden dichos límites, es probable que se generen daños visibles en los elementos de una estructura. También cabe aclarar que las condiciones socioeconómicas y las normativas de cada país están directamente asociadas con los límites de vibraciones establecidos (una vivienda en un país desarrollado por lo general tendrá un comportamiento mecánico diferente al de una vivienda construida en un país en vía de desarrollo).

Por último, referente a los episodios y consideraciones médicas que se han expuesto en la petición, es importante señalar que si bien la red de monitoreo es un insumo de control y tecnología que monitorea los niveles de exposición de áreas en los contornos del aeropuerto, el alcance de este sistema se encuentra en función de características propias de la fuente sonora de las aeronaves y del licenciamiento ambiental. La entidad es consciente del impacto potencial de sus fuentes de contaminación sonora y por eso desarrolla acciones de monitoreo y regulación sobre la sostenibilidad de la operación, que incluye el proceso sancionatorio. Sin embargo, como ya se manifestó, la evaluación médica de personas concretas y la determinación de la etiología de patologías específicas excede las competencias de la entidad.

II. (“...”) REF: SOLICITUD INFORMACIÓN AERONAVE DESPEGANDO HOY 180224 A LAS 09:51 hora local EXCESO de ruido.

Solicito a ustedes información matrícula o número de vuelo para interponer la queja a la empresa explotadora en vista que aerocivil no toma medidas al respecto. (... “)

Mediante el Centro De Monitoreo Aero Ambiental - CMAA[5], del Aeropuerto Internacional El Dorado la entidad realizó el seguimiento solicitado para las operaciones descritas en el actual derecho de petición, en la fecha y hora indicada por el peticionario. Adjuntamos un análisis de los sobrevuelos que se llevaron a cabo, identificando su número de vuelo, modelo de aeronave y altitud (feet) al sobrevolar la zona del peticionario (barrio Villa Luz), a fin de presentar evidencia referente al cumplimiento de las especificaciones técnicas exigidas por los estamentos legales. A continuación, en la Tabla 1 se presentan las operaciones reportadas:

Tabla 1. Operaciones del 18 de febrero 2024 entre las 9:00 am y las 10:00 am

Operaciones 18 febrero 2024 (9:00 am - 10:00 am)				
fecha y Hora	DEP/ARR	Modelo	Altitud(feet)	Callsign
18/2/2024 08:59	DEP	A320	9675	AVA216
18/2/2024 09:03	DEP	B744	9575	GTI080
18/2/2024 09:07	DEP	A320	9925	AVA9460
18/2/2024 09:11	DEP	B763	9600	DAL980
18/2/2024 09:13	DEP	A332	9700	TPA4008
18/2/2024 09:18	DEP	AN32	9525	EJC1146
18/2/2024 09:22	DEP	B733	9825	KRE572
18/2/2024 09:27	DEP	A319	10575	AAL1130
18/2/2024 09:29	DEP	A320	10000	AVA8574
18/2/2024 09:31	DEP	E145	9850	NSE8704
18/2/2024 09:35	DEP	A333	9500	ACA095
18/2/2024 09:38	DEP	A320	10175	ARE4126
18/2/2024 09:40	DEP	A320	9775	AVA8556
18/2/2024 09:44	DEP	A320	9900	AVA9764
18/2/2024 09:48	DEP	A320	9925	AVA9428
18/2/2024 09:50	DEP	B722	9200	KRE272
18/2/2024 09:53	DEP	B738	9575	RPB7082

18/2/2024 09:55	DEP	A320	9800	AVA9794
--------------------	-----	------	------	---------

El seguimiento y control diario realizado por la entidad referente a las distintas operaciones de despegue que sobrevuelan la ciudad de Bogotá D.C., son evaluados y monitoreados bajo instrumentos técnicos y normativos en cumplimiento de la licencia ambiental y de los reglamentos aeronáuticos. Con esta información se puede corroborar que el procedimiento aéreo realizado sobre el sector está sujeto 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 Servicios a la 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[6] y las normativas nacionales expuestas en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia - RAC. Estas rutas son diseñadas bajo los Documentos 9829[7], 8168[8], 9931[9], 9993[10], 9992[11], 9888[12], 10031[13] de la OACI y los RAC[14] 14[15], 204[16] y 211[17]. Estas cartas 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.

En conclusión, las operaciones aéreas realizadas sobre el sector del peticionario cumplen con las altitudes mínimas de vuelo establecidas en el Manual de Atenuación de Ruido y las distintas cartas de salida por instrumentos del Aeropuerto Internacional El Dorado.

Adicional, en lo que respecta a la altitud de toda la operación aérea, mediante el Centro De Monitoreo Aero Ambiental - CMAA[20], se realiza seguimiento a los procedimientos aéreas de despegue y aterrizaje del aeropuerto, con este seguimiento más del 99% de las operaciones aéreas 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.

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

Señor Luvanger Prieto, 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[21], como autoridad ambiental competente, para el Aeropuerto.

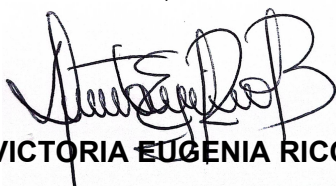
De antemano se agradece su comunicación, si desea manifestar cualquier información adicional que requiera, puede comunicarse con esta entidad conforme a las políticas internas respecto a la emisión de respuestas a peticiones, quejas, reclamos y denuncias (PQRD) provenientes de la comunidad, y de conformidad 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@aerocivil.gov.co, dicho correo también lo puede encontrar en su página web en la sección de "Contáctenos".

Para la Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil, es importante haber dado claridad a su solicitud y manifestarle que cualquier información adicional que usted requiera, puede comunicarse con esta Entidad mediante los canales de comunicación antes mencionados, los cuales, la UEAC genero para el servicio a la comunidad.

Cordialmente;



VICTORIA EUGENIA RICO BARRERA

Coordinadora Grupo de Gestión Ambiental y Control Fauna

Proyectó:

Nicolas Andres Sua Lozano
Auxiliar I
GGACF

Aprobó:

Ing. Victoria Eugenia Rico Barrera
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]Centro De Monitoreo Aero Ambiental

- [5] Centro De Monitoreo Aero Ambiental
- [6] Organización de Aviación Civil Internacional
- [7] Orientación sobre el enfoque equilibrado de la gestión de ruido de las aeronaves.
- [8] Procedimientos para los servicios de navegación aérea - Operaciones de aeronaves (PANS-OPS).
- [9] Manual de operaciones de descenso continuo (CDO).
- [10] Manual de operaciones de ascenso continuo (CCO).
- [11] Manual sobre el uso de la Navegación Basada en el Rendimiento (PBN) en el diseño del espacio aéreo.
- [12] Revisión de los proyectos de investigación, desarrollo y ejecución de la reducción de ruido.
- [13] Orientación sobre la evaluación de los cambios operacionales propuestos en la gestión de tránsito aéreo.
- [14] Reglamento aeronáutico colombiano
- [15] Aeródromos, aeropuertos y helipuertos
- [16] Cartas aeronáuticas
- [17] Gestión de tránsito aéreo
- [18] Información pública aeronáutica
- [19] Aeródromo
- [20] Centro De Monitoreo Aero Ambiental
- [21] Autoridad Nacional de Licencias Ambientales