



Al contestar cite Radicado 2024261030005752 Id: 1243890
Folios: 12 Fecha: 2024-03-05 16:36:32
Anexos: 0
Remitente: GRUPO PROYECTOS CONCESIONES AEROPORTUARIAS
Destinatario: SECRETARIA DISTRITAL DE AMBIENTE y OTROS

Bogotá D.C., 5 de marzo del 2024

Señora
Valeria Erazo Suarez
Avenida Calle 72 # 6-30 piso 14
Localidad Barrios Unidos
Barrio José Joaquín Vargas
valeriaersu@unisabana.edu.co
Bogotá D.C.

Doctor
Hugo Enrique Saenz Pulido
Subdirector de calidad del aire, auditiva y visual
atencionalciudadano@ambientebogota.gov.co
Bogotá D.C
Avenida Caracas No. 54 - 38

ASUNTO: RESPUESTA AL RADICADO SDA No. 2024ER31262 DEL 7 DE FEBRERO DEL 2024 Y SGDA 2024110000016942 ID: 1230617DERECHO DE PETICIÓN REFERENTE A LA SOLICITUD DE INFORMACIÓN REFERENTE A LA NORMATIVIDAD Y REGULACIONES AMBIENTALES EN MATERIA DE RUIDO GENERADO POR LA OPERACIÓN AÉREA EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C

Cordial saludo señora Valeria Erazo Suarez.

En atención al derecho de petición allegado por traslado de competencia por parte de la Secretaría Distrital De Ambiente, 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:

("...")

VALERIA ERAZO SUÁREZ, mayor de edad, identificada con cédula de ciudadanía No. 1.000.944.646 de Bogotá D.C., por medio del presente escrito me permito elevar ante ustedes DERECHO DE PETICIÓN, en ejercicio del Derecho Fundamental consagrado en el artículo 23 de la Constitución Política de Colombia, regulado por la Ley 1755 de 2015.

1. PETICIÓN

Debido a lo anteriormente expuesto, y haciendo uso del derecho fundamental de petición consagrado en el artículo 23 de la Constitución Política, solicito respetuosamente:

- CONFIRMAR: Cuál es la norma ambiental de ruido aplicable para el aeropuerto el dorado a la fecha.
- CONFIRMAR: Cuales son las restricciones ambientales respecto al desarrollo urbanístico y residencial en área de influencia del aeropuerto el dorado y áreas aledañas.
- CONFIRMAR: En materia de ruido, a cargo de quien se encuentran las obligaciones de garantizar el abatimiento del ruido y/o las medidas de insonorización a los predios, viviendas y proyectos de vivienda aledaños a la zona de influencia del aeropuerto el dorado.
- CONFIRMAR: Desde la normativa ambiental y la regulación de la secretaría de ambiente en materia de ruido, cuales son los requerimientos y/o obligaciones que deben cumplir los proyectos de vivienda, comercio o industrial que se ubican en zonas aledañas y/o de influencia aeroportuaria.

(... “)

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. (“...”) Cuál es la norma ambiental de ruido aplicable para el aeropuerto el dorado a la fecha.
(... “)

El Decreto 1076 de 2015 “Sectorial de Ambiente y Desarrollo Sostenible, y su desarrollo reglamentario, la Resolución 0627 del 2006[4] establece los niveles máximos de ruido ambiental[5] y emisión de ruido[6] permitidos para el indicador de presión sonora continuo equivalente LAeq,t[7] 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[8] 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), entre otros aspectos, se busca discriminar o disgregar 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, entro 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. Por otro lado, para realizar el seguimiento y control de los niveles instantáneos de ruido generados por la operación aérea, esta entidad se acoge a lo señalado en la Resolución 01599 del 2020[9] 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[10]Lmax[11] ± Inc. Expandida[12], con lo cual se determina cuando una aeronave sobrepasa dicho estándar.

II. (“...”) Cuales son las restricciones ambientales respecto al desarrollo urbanístico y residencial en área de influencia del aeropuerto el dorado y áreas aledañas. (“

(“...”) Desde la normativa ambiental y la regulación de la secretaría de ambiente en materia de ruido, cuales son los requerimientos y/o obligaciones que deben cumplir los proyectos de vivienda, comercio o industrial que se ubican en zonas aledañas y/o de influencia aeroportuaria. (... “)

Es primordial señalar las competencias de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (AEROCIVIL) en el marco del pronunciamiento de impactos ambientales alrededor de los aeropuertos como medida de control, protección y sus respectivas consideraciones frente al manejo y tratamiento de usos de suelo por la actividad aeroportuaria. Ya que, indudablemente el asentamiento urbanístico y residencial alrededor de los aeropuertos presentan una incompatibilidad con la actividad

aeroportuaria generando consecuencias en la limitación del desarrollo aeroportuario y entonces a su vez, en la aviación civil del marco colombiano.

Para lo cual, las funciones generales de la Aerocivil se encuentran establecidas en el Decreto presidencial 1294 del 14 de octubre del 2021 – “Por el cual se modifica la estructura de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil”, De las cuales, se desataca la formulación e implementación en coordinación con el Ministerio de Transporte, las políticas, planes, programas y normas en materia de aeronáutica civil y transporte aéreo con enfoque en el desarrollo ambientalmente sostenible del sector aeronáutico colombiano. De esta manera, la Aerocivil articula las medidas de regulación en los operadores aéreos, aeronaves y aeropuertos mediante las facultades jurídicas adjudicadas a esta entidad.

Asimismo, se debe informar que Colombia es país signatario del Convenio de Aviación Civil Internacional desde la promulgación de la Ley 12 de 1947 y que como tal miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional – OACI, acoge los estándares contenidos en sus anexos técnicos para la debida estandarización de normas en la aviación civil a nivel internacional.

Según lo expuesto, el Grupo de Gestión Ambiental y Control Fauna adscrito a la Dirección de Operaciones Aeroportuarias de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, se pronuncia frente a los riesgos por construcción nueva residencial en el marco de licenciamiento ambiental contenidos en la Resoluciones: 1034 del 24 de agosto de 2015 – “Por la cual se modifica la licencia ambiental otorgada mediante la Resolución 1330 del 07 de noviembre de 1995, y se toman otras determinaciones”, 1728 del 04 de octubre de 2021 – “Por la cual se modifica una licencia ambiental y se adoptan otras determinaciones.”, Resolución 301 del 01 de febrero de 2022 – “Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021” y Resolución 801 del 22 de abril de 2022 – “Por la cual se imponen unas medidas adicionales y se adoptan otras determinaciones.” por parte de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA), dadas como modificaciones a la Licencia Ambiental para el Aeropuerto Internacional El Dorado; así como lo establecido por la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI) en los conceptos de gestión ambiental aeroportuaria.

Con respecto a las normas y reglamentos que vinculan una gestión en la compatibilidad del uso de suelo alrededor de los aeropuertos, se tiene como factor, los impactos ambientales generados producto de la operación aeroportuaria y, puntualmente los asociados al componente de niveles de emisión de ruido. Por consiguiente, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible vincula en la Resolución 0627 del 07 de abril de 2006 – “Por la cual se establece la norma nacional de emisión de ruido y ruido ambiental.”, los siguientes artículos objeto de citación para el presente pronunciamiento:

“(…) Artículo 12. Ruido de Aeronaves: Para efectos de la emisión de ruido de aeronaves se tendrá en cuenta lo consagrado en la Resolución 2130 de 2004 de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil o la que la adicione, modifique o sustituya. Artículo 13. Ruido de Aeropuertos: Los aeropuertos son considerados como sectores industriales y el ruido debe ser evaluado según lo estipulado en la presente resolución para este tipo de sectores.(…)”

Aunado a lo anterior, se tiene que la Resolución 8321 del 4 de agosto de 1983 por parte del Ministerio de Salud – “Por la cual se dictan normas sobre Protección y Conservación de la Audición de la Salud y el bienestar de las personas, por causa de la producción y emisión de ruidos”, donde se establecen las siguientes condiciones:

“(…) ARTICULO 27. Para la ubicación, construcción y funcionamiento de aeropuertos, aeródromos y helipuertos públicos o privados, se solicitará la asesoría y el concepto del Ministerio de Salud o su entidad delegada, y se tendrán en cuenta los siguientes aspectos:

a.- Las distancias de las zonas urbanas habitables a las pistas de despegue, aterrizaje, carreteo y áreas de estacionamiento y mantenimiento de las aeronaves.

b).- La existencia de zonas urbanas habitables y la orientación de los programas de desarrollo urbano y rural de la región.

c). La influencia de las áreas de aproximación y decolaje de las aeronaves sobre las zonas habitadas.

d). La magnitud y duración del ruido producido por las operaciones aéreas. e). El número de las operaciones aéreas que se realizan.

f).- El momento del día en que ocurren las operaciones aéreas, serán diurnas o nocturnas.

ARTICULO 28. En zonas próximas a aeropuertos, aeródromos y helipuertos únicamente se permitirá la utilización de la tierra para fines agrícolas, industriales, comerciales y zonas de campo abierto, con excepción de instalaciones para servicios médicos de emergencia y de orden público. (…)

En consecuencia, con la definición de áreas de protección o determinantes urbanísticos para el desarrollo de un territorio, es menester citar el Artículo Décimo 10º de la Ley 388 de 1997 – “Por la cual se modifica la Ley 9 de 1989, y la Ley 2 de 1991 y se dictan otras disposiciones.” el cual reza lo siguiente:

“(…) ARTÍCULO 10.-Reglamentado por el Decreto Nacional 2201 de 2003. Determinantes de los planes de ordenamiento territorial. En la elaboración y adopción de sus planes de ordenamiento territorial los municipios y distritos deberán tener en cuenta las siguientes determinantes, que constituyen normas de superior jerarquía, en sus propios ámbitos de competencia, de acuerdo con la Constitución y las leyes:

3. El señalamiento y localización de las infraestructuras básicas relativas a la red vial nacional y regional, puertos y aeropuertos, sistemas de abastecimiento de agua, saneamiento y suministro de energía, así como las directrices de ordenamientos para sus áreas de influencia.(…)”

Del anterior análisis y citación de normas de carácter nacional, se puede inferir, que la vinculación de usos de suelo con restricción para unidades residenciales se desarrolla con ánimo de generar una protección por contaminación acústica en zonificaciones

próximas a los aeropuertos por parte del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, Ministerio de Salud y Protección Social y, las normas de desarrollo y planeación urbanística decretadas en el territorio Nacional.

Es de destacar que, bajo los elementos contemplados en las normas precitadas, se vincula el término de área de influencia para aeropuertos. Este componente se relaciona directamente a los impactos ambientales producto de una obra o actividad el cual tiene por responsable su ejecutor, que a su vez, para el caso de los aeropuertos y aeronaves, está en responsabilidad condicionada para la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil mediante el Artículo 2.2.7.7.1. – Cumplimiento de la norma, del Capítulo 7 – Accesibilidad en el transporte aéreo del Decreto 1079 – “Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte.”. Sin embargo, y con el ánimo de ampliar la definición de lo establecido como concepto de definición de área de influencia, se realiza la citación del Artículo 2.2.2.3.1.1. – Definiciones, del Decreto 1076 de 2015 – Sector Ambiente y Desarrollo Sostenible:

*“(…) **Área de influencia:** Área en la cual se manifiestan de manera objetiva y en lo posible cuantificable, los impactos ambientales significativos ocasionados por la ejecución de un proyecto, obra o actividad, sobre los medios abiótico, biótico y socioeconómico, en cada uno de los componentes de dichos medios. Debido a que las áreas de los impactos pueden variar dependiendo del componente que se analice, el área de influencia podrá corresponder a varios polígonos distintos que se entrecrucen entre sí.(…)*”

Es así como el Decreto 555 del 29 de diciembre de 2021 – “Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C.”, expedido por parte de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., supeditó diferencialmente un área de influencia “directa” e “indirecta”; hecho que está considerado como desligado a los conceptos de área de influencia de conformidad a las normas precitadas de ordenamiento territorial y del sector ambiente y desarrollo sostenible. Ya que actualmente, el Aeropuerto Internacional El Dorado genera procesos de mitigación y control en el área de influencia del indicador acústico LDN 65 dBA producto de la operación aeroportuaria; el cual incentivó a la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., a vincular como área de influencia “indirecta”.

Es decir que, el área de influencia reglamentada para el aeropuerto desde el ámbito ambiental y de licenciamiento ambiental a partir de la Resolución 1330 de 1995 – “Por la cual se otorga una licencia ambiental”, es el equivalente a la zona incluida como área de influencia “indirecta” por parte del distrito y no presentan diferencias en la gestión ambiental para el proyecto. Lo que indica que, a luz de sinergia y niveles de exposición sonora, se mantienen las mismas características de impacto sonoro por el cual se pueden considerar desde la OACI como zonificaciones con incompatibilidad con el uso de suelo residencial.

Partiendo de las consideraciones previas, esta Dirección se pronuncia de manera general con respecto a lo indicado en el Decreto 555 del 29 de diciembre de 2021 y las competencias o alcance de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil. Para proyectos **residenciales** dentro del área de influencia “indirecta” estipulada en el decreto 555 del 29 de diciembre de 2021, las medidas de mitigación a acoger para un uso de suelo con actividad residencial (incompatible) y con niveles de exposición sonora por la operación aeroportuaria, son acogidos mediante lo considerado por la

Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en los Documentos 9184, parte 2 – “Uso del suelo y gestión ambiental” y, el 9829 – “Orientación sobre el Enfoque equilibrado para la gestión del ruido de las aeronaves”, en donde la Aerocivil considera pertinente acoger las características establecidas en las mismas las cuales se resumen de la siguiente manera:

- Se deben considerar la planeación y restricción del uso de suelo en donde no se incrementé población expuesta al área de influencia definido o en proyección de crecimiento para un aeropuerto, además, que en todo caso de generarse nuevos proyectos de infraestructura residencial en el área de influencia aeroportuaria, se deberá contemplar procesos de insonorización estructural a las viviendas y que sean verificados bajo estándares normativos internacionales. Es por esto que, en el contexto de las normativas internacionales, es fundamental tener en cuenta las especificaciones de aislamiento acústico para los predios que se encuentran dentro del área de influencia indirecta del Aeropuerto Internacional El Dorado. En este sentido, se requiere cumplir con las recomendaciones establecidas por la Organización Mundial de la Salud (OMS) en su documento "Environmental Noise Guidelines", el cual establece la necesidad de reducir los niveles de exposición sonora producidos por la operación aérea por debajo de los 45 dBA LDN al interior de la vivienda, y a su vez asegurar que el nivel de ruido aeronáutico durante la jornada nocturna sea inferior a 40 dBA LN.

En este sentido, es responsabilidad de la constructora garantizar que los nuevos proyectos de construcción cumplan con los estándares de aislamiento acústico establecidos por la OMS. Esto implica seguir la metodología de medición y evaluación definida en la norma ISO 19488:2021, la cual establece una metodología clara y objetiva para clasificar el rendimiento acústico de las viviendas en diferentes clases, permitiendo a los interesados conocer con precisión el nivel de calidad acústica que pueden esperar al interior de la vivienda, para diferentes tipos transmisión sonora. Cabe destacar que la norma ISO 19488:2021 también fomenta una mayor calidad en el diseño y construcción de viviendas promoviendo un mejor rendimiento acústico, lo que contribuye a mejorar la calidad de vida de las personas en su entorno construido.

En cuanto al área de influencia estimada sobre el predio de interés, se debe realizar el análisis geográfico correspondiente a la ubicación del proyecto en cuestión respecto al área de influencia “indirecta” estipulada en el decreto 555 del 29 de diciembre de 2021. Si el predio se encuentra dentro del área de influencia, se puede inferir que en ese sector se presenta una exposición sonora promedio por ruido aeronáutico definida entre 60 dBA LDN y 65 dBA LDN, esto con el fin de establecer un nivel de referencia de exposición sonora por ruido aeronáutico que debe tenerse en cuenta en el análisis y evaluación de la clasificación acústica establecida por la norma ISO 19488:2021 y que, a su vez, se ajuste a las recomendaciones de la OMS.

- De esta manera, la estructura acústica a implementar deberá considerar el aislamiento acústico/térmico y la reducción de superficies con aperturas al exterior de la vivienda, esto tiene como objetivo disminuir la transmisión sonora del exterior al interior de la vivienda. No obstante, la OACI menciona los problemas identificados en experiencia internacional ejecutada con procesos similares, en donde se identificaron inconformidades por parte de los residentes de viviendas insonorizadas debido a la falta de circulación y ventilación de aire externo y un aumento interno de temperatura. Por lo cual, se sugiere establecer

sistemas de ventilación artificial para el control y regulación de la circulación de aire al interior de la vivienda y de temperatura como consecuencia del aislamiento acústico.

Ahora bien, el concepto planteado anteriormente, obedece a las obligaciones de pronunciamiento establecidas como requerimientos de la licencia ambiental para el Aeropuerto Internacional El Dorado de la ciudad de Bogotá D.C., indicados en los actos administrativos Resolución 1330 de 1995, Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015 – “Por la cual se modifica la licencia ambiental otorgada mediante la Resolución 1330 del 07 de noviembre de 1995, y se toman otras determinaciones”, Resolución 1728 del 04 de octubre de 2021 – “Por la cual se modifica una licencia ambiental y se adoptan otras determinaciones.”, Resolución 301 del 01 de febrero de 2022 – “Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021” y Resolución 801 del 22 de abril de 2022 – “Por la cual se imponen unas medidas adicionales y se adoptan otras determinaciones.” por parte de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA). Para lo cual, se considere de manera adicional, establecer y evaluar el concepto por parte de la Secretaría de Autoridad Aeronáutica en el marco de sus competencias establecidas en el Decreto 1294 del 14 de octubre de 2021.

Finalmente, y dada la responsabilidad condicional que genera esta solicitud sobre el licenciamiento ambiental del Aeropuerto Internacional El Dorado, se remite copia a la Secretaría Distrital Ambiente – SDA y Secretaría Distrital de Planeación – SDP, de conformidad con las funciones establecidas en la Ley 99 de 1993 y el Decreto 555 de 2021, respectivamente, y demás normas aplicables, para que en el marco de sus competencias, se sirvan a ofrecer respuesta complementaria a las preguntas planteadas.

III. *(“...”) En materia de ruido, a cargo de quien se encuentran las obligaciones de garantizar el abatimiento del ruido y/o las medidas de insonorización a los predios, viviendas y proyectos de vivienda aledaños a la zona de influencia del aeropuerto el dorado. (...)*

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 área de aeronaves de carga menos ruidosas, lo cual constituye una gestión positiva en materia de ruido aeronáutico.

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

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

Referente al tema de insonorización, la medida fue implementada hasta el año 2010 después de lo cual se evaluó con resultados poco eficientes, destacando que con el paso del tiempo los elementos de disipación instalados fueron retirados por parte de los ciudadanos, perdiendo el objetivo inicial que era mitigar la energía acústica. Cabe mencionar que, el material y los elementos usados para el aislamiento acústico de recintos y edificaciones requiere en la gran mayoría de casos, aumentar el área de construcción, lo cual disminuiría el área privada de las instalaciones. No obstante, las edificaciones deben contar con el cumplimiento de la normativa técnica de construcción, ya que la implementación del aislamiento acústico podría cambiar aspectos físicos de la estructura como: modificación de cargas, variaciones en la humedad del aire, aumento de la temperatura, entre otros.

En este orden es preciso aclarar que la Aeronáutica Civil cumplió con el programa de insonorización a su cargo, como medida de mitigación y mejoramiento del confort acústico de las comunidades asentadas dentro de la curva los 65 dB(A) LDN[23] de la modelación acústica de 1998; no obstante, la Entidad recabado esfuerzos en las medidas de mitigación en la fuente (las aeronaves) que arroja mayor eficiencia, que aquellas que se realizan en el receptor (insonorización de las viviendas).

Es preciso exponer que el proceso de insonorización que se realizó en las comunidades de influencia del aeródromo entre los años de 1998 y 2010 ya fue concluido, esto se llevó a cabo bajo la supervisión de las autoridades correspondientes, cumpliendo así lo estipulado por el Decreto 765 del 1999 (hoy derogado por el Decreto 555 de 2021 del POT de Bogotá D.C.) artículo 8:

“Artículo 8 Decreto 765 de 1999. Obras de Insonorización[24]. En los proyectos de construcción (en cualquiera de sus modalidades) y de urbanización, para todos los usos, localizados en el área de qué trata el presente Decreto, se deberán implementar las obras de insonorización necesarias, con el fin de que dentro de las construcciones no se presenten niveles de ruido superiores a los indicados por el Departamento Administrativo del Medio Ambiente mediante la Resolución 1198 de 1998, o la norma que la modifique o subrogue.

Para las construcciones ubicadas dentro del área de influencia aeronáutica, que presenten altos niveles de contaminación por ruido, se deberán implementar las obras de insonorización necesarias, con el fin de que dentro de las construcciones no se presenten niveles de ruido superiores a los indicados por la autoridad ambiental competente.” (Subrayado fuera de texto).

Según lo expuesto la Aeronáutica Civil dentro de sus funciones con las comunidades aledañas y la responsabilidad socio ambiental que ha adquirido con la operación del Aeropuerto Internacional El Dorado, no es la entidad competente para evaluar o avalar los materiales constructores de las viviendas (muros, ventanas, etc.) o emitir permisos de construcción o licencias urbanísticas, máxime cuando se encuentren fuera del área de influencia directa con respecto al sobrevuelo de aeronaves, lo cual, corresponde a las entidades distritales competentes y a los constructores o urbanizadores.

Sin embargo, con la modificación de la licencia ambiental del Aeropuerto Internacional El Dorado a través de las Resoluciones 1728 de 2021[25], 301 de 2022[26] y Resolución 801 de 2022[27], establece un plan de insonorización acorde con los resultados de un plan de acción para el tratamiento de usos del suelo existente en el área de influencia del aeropuerto. Esta medida será tomada en caso de que no sea posible garantizar externamente los niveles de emisión de ruido de las aeronaves en el estándar de máximos permisibles, es decir, se trata de una medida excepcional o de carácter

residual o subsidiaria, que depende de los estudios que se van adelantar. Por lo que corresponde a la última acción a tomar en la Fase II autorizada para la operación dentro de la modificación de licencia ambiental mencionada.

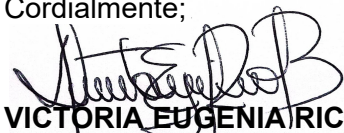
Señora Valeria Erazo Suarez, la Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil comprende las posibles molestias generadas por la operación aérea y por ello en el marco de sus competencias y obligaciones, ha adoptado las medidas correspondientes de mitigación y control del ruido con el propósito de 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[28], 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
Auxiliar
GGACF

Andres

Sua

Lozano
I

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] Por la cual se establece la norma nacional de emisión de ruido y ruido ambiental.
- [5] 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.
- [6] la emisión de ruido se refiere específicamente a la liberación de sonidos no deseados o indeseables por parte de una fuente particular.
- [7] Indicador acústico
- [8] Centro De Monitoreo Aero Ambiental
- [9] 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.
- [10] Decibeles en ponderación A
- [11] Nivel de presión acústica máxima
- [12] 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.
- [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] Curva isófona de los 65 dB LDN, la cual delimita el área de influencia de aeropuerto
- [24] Ellos sin perjuicio, de la responsabilidad de los constructores y/o urbanizadores de prever dichas circunstancias, que en su momento establecía la norma.
- [25] Por la cual se modifica una licencia ambiental y se adoptan otras determinaciones.
- [26] Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.
- [27] Por la cual se imponen unas medidas adicionales y se adoptan otras determinaciones
- [28] Autoridad Nacional de Licencias Ambientales