



Al contestar cite Radicado 2024261030004995 Id: 1238030
Folios: 13 Fecha: 2024-02-27 10:07:39
Anexos: 0
Remitente: GRUPO PROYECTOS CONCESIONES AEROPORTUARIAS
Destinatario: MIRADOR DE METRÓPOLIS y OTROS

Bogotá D.C., 21 de febrero del 2024

Señores

MARÍA ELENE ROJAS Y JAVIER GODOY

Metrópolis Unidad 21 y Edificio Mirador de Metrópolis

Localidad Barrios Unidos

Barrio Simón Bolívar

Correo: ed.m.metrópolis@gmail.com, metropolisu21@hotmail.com

Bogotá D.C.

ASUNTO: RESPUESTA AL RADICADO 2024190010008777 Id: 1216573 DEL 29 DE ENERO DEL 2024.SOLICITUD DE MEDIDAS DE REDUCCIÓN O MITIGACIÓN DE RUIDO PRODUCTO DE LA OPERACIÓN AEREA DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO.

Cordial saludo señores María Elene Rojas y Javier Godoy

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:

("...")

En nombre de los residentes del Edificio Mirador de Metrópolis y Metrópolis Unidad 21, ubicados en la carrera 68 entre calles 73 a la 74ª, nos dirijo a ustedes para solicitarles que tomen medidas para reducir el ruido producido por los aviones que despegan en el Aeropuerto Internacional El Dorado.

Ubicación: <https://maps.app.goo.gl/q3Jp9FFcDmMW3doDA>

El ruido de los aviones es un problema que afecta a los habitantes de varias zonas de Bogotá. Sin embargo, en este caso específico de las unidades residenciales que estamos enviando este comunicado.

El ruido es constante y es muy molesto, especialmente en las horas de la noche y la madrugada. El ruido ha causado problemas de salud a los habitantes, como insomnio, estrés y hasta posibles problemas auditivos.

En mi caso, el ruido de los aviones me impide descansar adecuadamente por las noches. Este ruido causa problemas de salud y dificulta el desempeño de las actividades diarias, es de anotar que en estos dos conjuntos suman más de 100 apartamentos.

Por lo anterior, solicito a ustedes que tomen las siguientes medidas para reducir el ruido producido por los aviones:

- 1. Exigir a las aerolíneas que cumplan con los estándares de ruido establecidos por la ley.*
- 2. Realizar campañas de educación y sensibilización a los habitantes de la zona sobre el impacto del ruido de los aviones.*
- 3. Realizar estudios para evaluar el impacto del ruido de los aviones en la salud de los habitantes de la zona.*
- 4. Evitar que los aviones que producen tanto ruido lo hagan en horas de descanso.*

Agradezco su atención y espero que ustedes tomen las medidas necesarias para resolver este problema.

(... “)

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 en orden cronológica las situaciones planteadas:

- I. (“...”) 4. Evitar que los aviones que producen tanto ruido lo hagan en horas de descanso. (... “)*

En respuesta a la situación planteada por el peticionario respecto al ruido generado por la operación aérea, primero es necesario brindar un contexto general de la trazabilidad del licenciamiento ambiental, en el cual establece claramente el horario de operación autorizado y actualmente vigente.

El Aeropuerto Internacional El Dorado mediante la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995[4] rige su operación de acuerdo a las restricciones ambientales y operacionales otorgadas por la licencia ambiental al proyecto denominado “Ejecución de las obras de Construcción y Operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional Eldorado”, las cuales, establecen el horario, tipo y dirección de la operación (despegue o aterrizaje) del aeródromo.

Esta licencia ambiental ha sido modificada en varias ocasiones conforme han ido cambiando las dinámicas realidades y necesidades, con el fin de generar una operación ambientalmente sostenible para el aeropuerto más importante del país. En este orden, la Aerocivil históricamente ha buscado incesantemente la difícil tarea de articular la operación y seguridad aérea, las condiciones ambientales y el respeto por los derechos de las personas en tierra, así como el desarrollo económico del país, etc.

A este respecto, en la sentencia 479 de 2020[5], la honorable Corte Constitucional, señala al respecto:

“...Por ello, este Tribunal ha reconocido que el modelo de desarrollo sostenible toca cuatro aristas: “(i) la sostenibilidad ecológica, que exige que el desarrollo sea compatible con el mantenimiento de la diversidad biológica y los recursos biológicos, (ii) la sostenibilidad social, que pretende que el desarrollo eleve el control que la gente tiene sobre sus vidas y se mantenga la identidad de la comunidad, (iii) la sostenibilidad cultural, que exige que el desarrollo sea compatible con la cultura y los valores de los pueblos afectados, y (iv) la sostenibilidad económica, que pretende que el desarrollo sea económicamente eficiente y sea equitativo dentro y entre generaciones...”

En dicho propósito, la Constitución Política de 1991 especialmente en los artículos 2, 8, 79, 80 y 333, entre otros, la Ley 99 de 1993, artículos 59 y ss., el Decreto 1076 de 2015[6] del Sector Ambiente y las normas propias del sector aeronáutico (referidas más adelante), entre otras, es que ha hecho uso de las herramientas de planificación, de comando y control ambiental para el ejercicio de las operaciones aéreas dentro del marco de la licencia ambiental que es la herramienta jurídica y técnica por excelencia en la que se establecen los requisitos, condiciones y restricciones, etc., para el ejercicio de la actividad. Con lo cual se quiere decir, que la actual configuración operacional del aeródromo se encuentra conforme a la última modificación de licencia ambiental proferida por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA a través de las Resoluciones 1728 del 4 de octubre de 2021[7], modificada por la 301 del 1 de febrero 2022[8], las cuales a su vez modificaron parcialmente el horario operacional establecido en la 1034 del 2015[9] modificada por la 1567 de 2015[10]. Cabe aclarar que el Aeropuerto Internacional El Dorado ha operado las 24 horas del día desde el año 2015 de acuerdo con lo señalado en la Resolución 1034 del 2015.

Mediante la Resolución No. 00801 de fecha 22 de abril de 2022[11], la autoridad ambiental autorizó a la Aerocivil el inicio del horario de operación del aeropuerto, según lo establecido en los actos administrativos anteriormente señalados.

Bajo lo expuesto, los horarios y restricciones operacionales de las pistas del Aeropuerto Internacional son las siguientes:

Pista Norte (Cabeceras 14L – 32R).

- 5:00 a.m. a 6:59 a.m. Operación en cualquier dirección. Las operaciones sobre y hacia la ciudad de Bogotá con restricciones por cuota de ruido QC[12] ≥ 4
- 7:00 a.m. a 4:59 a.m. Se mantienen las condiciones establecidas en la Resolución 1034 de 2015, modificada por la Resolución 1567 de 2015:

Condiciones establecidas en la Resolución 1034 de 2015, modificada por la Resolución 1567 de 2015.

- 7:00 a.m. a 10:00 p.m., sin restricción alguna para la operación de todo tipo de aeronaves.
- 10:01 p.m. a 11:59 p.m., las operaciones podrán realizarse sobrevolando la ciudad.
- 12:00 p.m. a 4:59 a.m., no se podrá sobrevolar la ciudad de Bogotá
 - a) Decolajes 100% en sentido oriente – occidente sin sobrevolar la ciudad.
 - b) Aterrizajes 100% occidente - oriente.

Pista Sur (Cabeceras 14R - 32L).

- 5:00 a.m. a 6:59 a.m., Operación en cualquier dirección. Las operaciones sobre y hacia la ciudad de Bogotá con restricciones por cuota de ruido QC ≥ 4
- 7:00 a.m. a 4:59 a.m. Se mantienen las condiciones establecidas en la Resolución 1034 de 2015, modificada por la Resolución 1567 de 2015:

Condiciones establecidas en la Resolución 1034 de 2015, modificada por la Resolución 1567 de 2015.

- 7:00 a.m. a 10:00 p.m., sin restricción alguna para la operación de todo tipo de aeronaves.
- 10:01 p.m. a 11:59 p.m. Se permiten aterrizajes sin sobrevolar la ciudad, sentido occidente - oriente.
- 12:00 a.m. a 4:59 a.m. que opere bajo las siguientes condiciones:
 - a) las operaciones de decolaje se realizan en 100% sentido oriente - occidente, sin sobrevolar la ciudad.
 - b) Las operaciones de aterrizaje se realizan en un 100% en dirección occidente – oriente.

Excepciones de operación.

- Podrán operar en la pista 14R/32L y pista 14L/32R del Aeropuerto, en cualquier horario, las aeronaves de todo tipo que tengan que utilizar dicho terminal, como aeropuerto alternativo por motivos meteorológicos, técnicos o de seguridad durante el periodo en que permanezcan dichas razones y que afecten la seguridad del vuelo. Así mismo, podrán operar en todo momento las aeronaves que operen en misiones de ayuda médica, desastres u otras clases de emergencia y vuelos especiales del Ministerio de Defensa. (subrayado fuera de texto original).

En subrayado la operación aérea para algunas de las franjas horarias, dentro de las cuales están las que permiten efectivamente sobrevolar la ciudad y la generalidad es que entre las 12:00 p.m. a 4:59 a.m., no se tengan sobrevuelos hacia la ciudad, salvo la existencia de las excepciones de operación que establece la autorización ambiental. Como se observa se tiene una operación aérea autorizada 24/7.

Por otro lado, en lo que respecta a las implementaciones de las restricciones y/o obligaciones de la Aerocivil para la reducción o mitigación del ruido aeronáutico, la entidad mediante la modificación de la licencia ambiental en la Resolución No. 00801 de fecha 22 de abril de 2022 se aprueban la restricción por **cuota de ruido (QC)**, en la cual se estipula que ciertos modelos de aeronaves, específicamente las aeronaves más antiguas y más ruidosas, tienen prohibido operar en determinados horarios mencionados anteriormente. Las aerolíneas y los fabricantes de aeronaves trabajan constantemente para desarrollar y utilizar tecnologías más silenciosas y eficientes en términos de consumo de combustible para cumplir con estas restricciones y reducir el impacto acústico de la aviación.

Para definir el valor de cuota de ruido de cada aeronave o modelo de aeronave, se tomaron los datos de los niveles de ruido efectivo percibido y certificado (EPNdB), donde, dependiendo del procedimiento de aterrizaje o despegue varían. Los niveles de ruido EPNdB son tomados de los certificados de ruido de las aeronaves. Cada aeronave que opere en el país debe contar con un certificado de ruido según el RAC 4 “NORMAS DE AERONAVEGABILIDAD Y OPERACIÓN DE AERONAVES”, de acuerdo con los numerales 4.2.6.7 y 4.18.10. PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES DE AERONAVES PARA LA ATENUACIÓN DEL RUIDO, entre otras normas del reglamento Aeronáutico de Colombia. Dichos certificados son realizados de acuerdo con la metodología y parámetros establecidos por Anexo 16 – “Protección al medio ambiente”, Volumen I – “Ruido de las aeronaves” de la Organización de Aviación Civil Internacional – OACI. En la siguiente tabla se muestra los valores de clasificación del sistema cuota de ruido.

Tabla 1. Valores aplicables para el Sistema de Cuota de Ruido (QC) – Aeropuerto Internacional El Dorado.

Clasificación de los niveles de Ruido (EPNL)	Cuota de conteo.
Menos de 84 dB EPNL	Exentó de conteo
84 – 86.9 dB EPNL	0.25
87 – 89.9 dB EPNL	0.5
90 – 92.9 dB EPNL	1

93 – 95.9 dB EPNL	2
96 – 98.9 dB EPNL	4
99 – 101.9 dB EPNL	8
Mayor a 101.9 dB EPNL	16

Fuente: Aerocivil.

La Unidad Administrativa Especial de Aviación Civil determinó mediante los antecedentes del sistema de cuota de ruido, la operación de aeropuertos con sistema cuota de ruido y la clasificación de aeronaves por sistema cuota de ruido mediante los certificados de ruido y bases de datos del Anexo A entregados por el fabricante, con el fin de restringir la operación de aeronaves que debido a sus niveles EPNdB son cuota de ruido 4 o superior. Dicha restricción en la configuración operacional propuesta y en las franjas horarias de mayor sensibilidad. La Tabla 2 muestra las aeronaves que, mediante los certificados de ruido, son cuota de ruido 4 o superior.

Tabla 2. Modelos de aeronaves con cuota de ruido 4 o superior.

Modelo de Aeronave	Cuota de Ruido
Boeing B727-2XX	4
Boeing B747-4XX	4
McDonnell Douglas MD 11X	4

Fuente: Aerocivil.

El sistema cuota de ruido no solo busca restringir las aeronaves que actualmente operan en el aeropuerto Internacional El Dorado, sino también aquellas aeronaves que en un futuro lleguen a realizar sus operaciones en el aeródromo.

Adicionalmente a la gestión de los niveles de ruido, en la Resolución 0627 del 2006[13] establece los niveles máximos de ruido ambiental[14] y emisión de ruido[15] permitidos para el indicador de presión sonora continuo equivalente LAeq,t[16] 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[17] 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, 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 mediante la Resolución 01599 del 2020[18] 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[19]Lmax[20] \pm Inc. Expandida[21], con lo cual se determina cuando una aeronave sobrepasa dicho estándar.

Por otro lado, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible – MADS[22], 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[23], 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[24]: 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[25].

Reconversión de flota aérea: Actualmente en el Aeropuerto Internacional El Dorado no está permitido el uso de aeronaves Capítulo[26] 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[27]: 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[28] 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[29] de la Aeronáutica Civil. Establece el procedimiento y el nivel máximo del nivel de 94 dBA[30] Lmax[31], 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.

Como se observa, se trata de instrumentos de orden técnico y jurídico que contribuyen eficazmente a la disminución del ruido, y las restricciones horarias, especialmente en relación de las horas de descanso de las comunidades.

II. (“...”) 2. Realizar campañas de educación y sensibilización a los habitantes de la zona sobre el impacto del ruido de los aviones. (... “)

En cumplimiento a los términos de referencia, la entidad genera continuamente espacios de participación en donde se informa el alcance del proyecto, sus impactos y medidas de manejo propuesto. En estos espacios se informa a las distintas comunidades de manera detallada el proyecto de modificación de licencia en aras de analizar los posibles impactos que se presenten y afecten sus contextos.

Para dar un contexto general del histórico de socializaciones a la comunidad es importante mencionar que entre los días 31 de agosto al 2 de septiembre de 2021, se llevó a cabo la audiencia pública ambiental en la ciudad de Bogotá en el Auditorio del Centro de Estudios Aeronáuticos – CEA; en los salones comunales de Engativá Centro, Viña del Mar, Urbanización Santa Cecilia de la localidad de Engativá; Barrio Cofradía, Barrio Internacional, Barrio La Aldea de la localidad de Fontibón; y en la ciudad de Funza en la Tienda San Antonio y el Salón Comunal ASOJUNTAS. En la cual las comunidades participaron y realizaron ponencias acerca de la modificación de la licencia y sus impactos.

La socialización de la Resolución 801 del 2022, la cual establece la operación actual del aeropuerto Internacional El Dorado fue realizada entre el 4 al 10 de junio de 2022, cuya invitación fue realizada entre el 15 y el 19 de mayo de 2022 a las distintas entidades territoriales de las localidades de Fontibón, Engativá y el Municipio de Funza, así como a las distintas comunidades del área de influencia del aeropuerto. Los que soportan la

convocatoria, así como la socialización se encuentra bajo custodia de la Aeronáutica Civil, bajo conocimiento de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales.

Así mismo, en cumplimiento del Plan de Manejo Ambiental requerido en el Licenciamiento Ambiental, se ejecuta un Plan de Gestión Social con las comunidades y actores sociales del área de influencia de la terminal aérea.

Para la definición, identificación y delimitación del área de influencia del medio socioeconómico, se tuvo en cuenta el marco normativo nacional e internacional, para la modelación acústica de la curva de 65 dB LDN, siendo el descriptor e indicador acústico pertinente de referencia a nivel mundial en la exposición de ruido aeronáutico con el cual, se define el área de influencia según los procesos de licenciamiento ambiental, bajo la Resolución 1330 de 1995, que posteriormente fue acogida por el Distrito en el Decreto 765 de 1999.

Esta área se obtiene a partir de los modelos matemáticos realizados, mediante la aplicación de algoritmos de predicción sonora, que establecen los resultados de niveles de ruido georreferenciados por las dinámicas operacionales, como también la información ubicada en los recorridos de las tres unidades territoriales mayores por parte del equipo de profesionales sociales del CMAA, en atención a la información primaria de los líderes comunitarios en relación a los barrios y sus dinámicas socioeconómicas.

De acuerdo con lo anterior, el equipo de gestión social desarrolla sus actividades en 89 unidades territoriales menores discriminadas desde las localidades de Fontibón, Engativá y el municipio de Funza en su área rural.

El Programa de Gestión Social cuenta con un equipo profesional que está permanentemente ejecutando las fichas establecidas en el Plan de Manejo Ambiental - PMA (componente socioeconómico, dentro del plan de gestión social, se establecen tres fichas de manejo:

- PGS1- Sensibilización y Educación
- PGS2- Información y Comunicación
- PGS3- Apoyo en Cogestión comunitaria e interinstitucional

Así mismo, dando cumplimiento al Plan de Gestión social, durante la vigencia 2023 se realizaron diferentes actividades con las comunidades del área de influencia y por fuera de ella, como lo fueron:

- 14 socializaciones del Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental CMAA en las localidades de Fontibón y Engativá y municipio de Funza.
- Se realizaron 14 sesiones de Talleres Ambientales de recuperación de vidrio y terrarios a lo largo del AI del Aeropuerto Internacional el Dorado
- Comité Comunitario Aeroportuario, el cual sesionó en los meses de abril y diciembre

- Socialización de Resultados mediciones de Ruido en la localidad de Barrios Unidos el 17 de octubre
- Socialización de resultados de mediciones de ruido en el campo de golf de barrios unidos el 25 de octubre; dicho espacio se realizó de manera presencial y virtual
- Acompañamiento al Fortalecimiento de Huertas Comunitarias, dos en la localidad de Fontibón una en la localidad de Engativá.
- Recorridos por el Aeropuerto internacional el Dorado en el mes de junio y agosto de 2023
- Capacitaciones con cruz roja en el mes de noviembre de 2023
- Visitas al museo aeroespacial con las comunidades de Fontibón y Engativá
- Asistencia a ferias de emprendimiento en el Aeropuerto Internacional el Dorado durante septiembre y diciembre de 2023
- Participación de la Semana Ambiental de Funza, durante el mes de septiembre de 2023
- Acompañamiento al bicirecorrido por el humedal Jaboque en el mes de junio de 2023
- Participación de Aulas Ambientales en la Localidad de Engativá
- Instalación del vigía Ambiental para el municipio de Funza Cundinamarca, en el mes de noviembre de 2023.

III. *(“...”) 3. Realizar estudios para evaluar el impacto del ruido de los aviones en la salud de los habitantes de la zona. (...”).*

(“...”) 1. Exigir a las aerolíneas que cumplan con los estándares de ruido establecidos por la ley (...”).

Es esencial proporcionar un contexto amplio de la trazabilidad del licenciamiento ambiental para comprender a fondo los diversos estudios realizados en cumplimiento de las regulaciones y licencias vigentes emitidas por la autoridad competente. Este contexto general permite tener una visión completa de los procesos y requisitos involucrados en el cumplimiento de la normativa ambiental, incluyendo los estudios técnicos, científicos y de impacto ambiental llevados a cabo para obtener las licencias necesarias. Así, se garantiza una gestión ambiental adecuada y el cumplimiento de las obligaciones legales establecidas para el desarrollo de actividades que puedan tener un impacto en el medio ambiente.

Se enfatiza que el aeródromo cuenta con la licencia ambiental y que la Aerocivil a finales del año 2020 solicitó a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) la modificación de dicha licencia ambiental teniendo como objetivos (i) ajustar la configuración operacional, y (ii) actualizar el plan de manejo ambiental y demás instrumentos requeridos.

Para dicha modificación se presentó un estudio de impacto ambiental - EIA desarrollado para el Aeropuerto Internacional El Dorado “*Luis Carlos Galán Sarmiento*” - SKBO de la ciudad de Bogotá D.C., el cual cumplió con las características de los términos de referencia diseñados para la elaboración de los proyectos de operación de aeropuertos internacionales establecidos por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA mediante las Resoluciones 0114 de 2015[32] y la metodología que trae a colación adoptada en la 1402 de 2018[33], la que modifique o sustituya, metodología para la elaboración de EIA por parte del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.

Todo lo anterior fue evaluado por un grupo técnico de la ANLA. Teniendo como resultado la aprobación de la licencia ambiental a través de la 1728 del 4 de octubre de 2021[34] modificada mediante resolución 301 del 1 de febrero 2022[35] proferidas en la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA, las cuales modificaron lo establecido en la Resolución 1034 del 2015[36] modificada por la 1567 de 2015[37] proferidas en la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA.

Actualmente El aeropuerto Internacional El Dorado tiene aprobado la fase I y fase II mediante la Resolución 0801 de fecha 22 de abril de 2022[38], establecido en las Resoluciones 1728 de 2022 y 301 de 2022, las cuales contiene todas las consideraciones de ANLA a partir del estudio de Impacto ambiental, los espacios de participación ciudadana, sesiones informativas (2) y la audiencia pública e informe, así como los compromisos por parte de la entidad para la operación y ejecución de la modificación de la licencia.

Por último, en lo relacionado a la evaluación del impacto auditivo, y en complemento a la respuesta, como se manifestó, a efectos de la obtención y/o modificación de la licencia ambiental del Aeropuerto Internacional El Dorado, implicó, que previo a la autorización por la autoridad ambiental, se presentara la evaluación de los estudios ambientales solicitados, tanto el Estudio de Impacto Ambiental – EIA, como el respectivo Plan de Manejo Ambiental – PMA. No obstante, es del resorte o competencia de las autoridades de salud y/o de diagnóstico establecer las condiciones particulares del estado de las personas.

Señores María Elene Rojas y Javier Godoy, 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[39], 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:

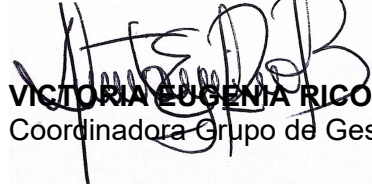
- A través de la página web de la entidad: Ingresar al sitio web de la Aeronáutica Civil de Bogotá, www.aerocivil.gov.co, ir a la sección de "Atención al Ciudadano" y posterior dirigirse a la sección de "Atención PQRSD", una vez adentro, se tiene

que hacer click en la sección "IR A PQRS". 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:

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 otorga una licencia ambiental.
[5] Magistrado Ponente: Antonio José Lizarazo Ocampo.
[6] Por medio del cual se expide el *Decreto* Único. Reglamentario del Sector Ambiente y Desarrollo Sostenible
[7] Por la cual se modifica una licencia ambiental y se adoptan otras determinaciones.
[8] Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.
[9] Por la cual se modifica la licencia ambiental otorgada mediante la Resolución 1330 del 07 de noviembre de 1995, y se toman otras determinaciones.
[10] Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución 1034 de 24 de agosto de 2015 y se toman otras determinaciones
[11] Por la cual se imponen unas medidas adicionales y se adoptan otras determinaciones
[12] Cuota de ruido
[13] Por la cual se establece la norma nacional de emisión de ruido y ruido ambiental.
[14] 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.
[15] la emisión de ruido se refiere específicamente a la liberación de sonidos no deseados o indeseables por parte de una fuente particular.
[16] Indicador acústico
[17] Centro De Monitoreo Aero Ambiental
[18] 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.

- [19] Decibeles en ponderación A
- [20] Nivel de presión acústica máxima
- [21] 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.
- [22] Ambiente y Desarrollo Sostenible
- [23] Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
- [24] Centro De Monitoreo Aero Ambiental
- [25] 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
- [26] Categorización por certificado de ruido de acuerdo con el Anexo 16, Volumen 1.
- [27] 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
- [28] Nivel de presión acústica que se produce en 24 horas
- [29] 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.
- [30] Decibeles en ponderación A
- [31] Nivel de presión acústica máxima
- [32] Por la cual se adoptan los términos de referencia para la elaboración del Estudio de Impacto Ambiental – EIA, requerido para el trámite de licencia ambiental de los proyectos de construcción y operación de aeropuertos internacionales y nuevas pistas en los mismos y se toman otras determinaciones.
- [33] Por la cual se adopta la Metodología General para la Elaboración y Presentación de Estudios Ambientales y se toman otras determinaciones.
- [34] Por la cual se modifica una licencia ambiental y se adoptan otras determinaciones.
- [35] Por la cual se resuelve dos recursos de reposición y se adiciona la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.
- [36] Por la cual se modifica la licencia ambiental otorgada mediante la Resolución 1330 del 07 de noviembre de 1995, y se toman otras determinaciones.
- [37] Por la cual se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la Resolución 1034 de 24 de agosto de 2015 y se toman otras determinaciones
- [38] Por la cual se imponen unas medidas adicionales y se adoptan otras determinaciones
- [39] Autoridad Nacional de Licencias Ambientales