



Al contestar cite Radicado 2024261030003278 Id: 1225865
Folios: 7 Fecha: 2024-02-09 17:15:30
Anexos: 1 DOCUMENTOS ELECTRONICOS
Remitente: GRUPO PROYECTOS CONCESIONES AEROPORTUARIAS
Destinatario: CIUDAD SALITRE SUR ORIENTE

Bogotá D.C., 9 de febrero del 2024

Señor(a)
ANÓNIMO
Localidad Teusaquillo
Barrio Ciudad Salitre Sur Oriental
Correo: maely1900@yahoo.com
Bogotá D.C.

ASUNTO: RESPUESTA AL RADICADO 2024190010007711 ID: 1214339 DEL 24 DE ENERO DEL 2024. QUEJA POR CONTAMINACIÓN AUDITIVA PRODUCTO DE LA OPERACIÓN AÉREA SOBRE EL BARRIO CIUDAD SALITRE SUR ORIENTAL EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C.

Cordial saludo,

En atención al derecho de petición allegado a esta entidad 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:

(“...)

Persiste el aterrizaje de aviones todos los días sobre los conjuntos residenciales de Ciudad Salitre Oriental, produciendo un ruido infernal. Dado que en sus respuestas ante estas quejas por el alto ruido de los aviones siempre envían la misma carta proforma, solo cambian el correo y la fecha, en la cual solo habla de licencias, cambio de motores, y altura de vuelo de los aviones cumpliendo estándares internacionales, pero en la realidad no dan ninguna solución a este grave problema al que nos tienen sometidos, continuaremos radicando quejas por el mal manejo que le están dando a la expansión de rutas aéreas, sin importar el daño al medio ambiente y a la salud y vida de los bogotanos. Esto con el fin de que la Aeronáutica Civil y las autoridades medioambientales se responsabilicen por todo el daño que están haciendo a los bogotanos con esta contaminación ambiental por el ruido de los aviones sobrevolando la ciudad todos los días y hasta la media noche

(... “)

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. *(“...”) Persiste el aterrizaje de aviones todos los días sobre los conjuntos residenciales de Ciudad Salitre Oriental, produciendo un ruido infernal. Dado que en sus respuestas ante estas quejas por el alto ruido de los aviones siempre envían la misma carta proforma, solo cambian el correo y la fecha, en la cual solo habla de licencias, cambio de motores, y altura de vuelo de los aviones cumpliendo estándares internacionales, pero en la realidad no dan ninguna solución a este grave problema al que nos tienen sometidos, continuaremos radicando quejas por el mal manejo que le están dando a la expansión de rutas aéreas, sin importar el daño al medio ambiente y a la salud y vida de los bogotanos. Esto con el fin de que la Aeronáutica Civil y las autoridades medioambientales se responsabilicen por todo el daño que están haciendo a los bogotanos con esta contaminación ambiental por el ruido de los aviones sobrevolando la ciudad todos los días y hasta la media noche (... ”)*

Sea lo primero en señalar, que efectivamente por la naturaleza de las actividades desarrolladas, los análisis o evaluaciones para la respuesta, involucran contenidos de orden técnico, sin embargo, esta autoridad hace el mayor esfuerzo por tratar de ofrecer o brindar la mayor claridad sobre la realidad y el contexto técnico y jurídico que enmarcan las operaciones aéreas del aeródromo.

Precisado lo anterior, se encuentra que la entidad con anterioridad emitió respuesta formal a las solicitudes de información con respecto a la red de monitoreo, información respecto a los corredores aéreos (rutas aéreas), límites de altitud de vuelo, horarios de operación, restricción por cuota de ruido, y demás acciones de mitigación. Dichos conceptos técnicos operativos se remitieron al peticionario obrantes mediante los radicados:

- 2023261030037116 Id: 1187966 del 7 de diciembre 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 de conformidad con la norma mencionada, entran en el ámbito de las peticiones reiterativas básicamente desde su contenido fáctico, finalidad y respuesta, para lo cual se anexan nuevamente con la presente. Por lo cual, la respuesta en esta oportunidad se centra en brindar respuestas a los aspectos nuevos o adicionales identificados.

En efecto, se tiene que, en virtud de la situación planteada por el peticionario, 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 despegue se realizan en 100% sentido oriente - occidente, sin sobrevolar la ciudad.
- b) Las operaciones de aterrizaje se realizan en un 100% en dirección occidente – oriente.

Excepciones de operación.

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

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

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

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

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

Clasificación de los niveles de Ruido (EPNL)	Cuota de conteo.
Menos de 84 dB EPNL	Exentó de conteo
84 – 86.9 dB EPNL	0.25
87 – 89.9 dB EPNL	0.5
90 – 92.9 dB EPNL	1
93 – 95.9 dB EPNL	2
96 – 98.9 dB EPNL	4
99 – 101.9 dB EPNL	8
Mayor a 101.9 dB EPNL	16

Fuente: Aerocivil.

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

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

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

Fuente: Aerocivil.

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

Como se observa las operaciones aéreas se desarrollan conforme con el horario autorizado en la última modificación de licencia ambiental proferida por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA). No obstante, si el peticionario detecta eventos aeronáuticos por fuera del horario operacional vigente, se podrá realizar el respectivo reporte precisando la fecha, hora y ubicación donde se presentó el evento. De esta manera, se podrá brindar una respuesta más específica.

Finalmente, el sentido o finalidad de los instrumentos de planificación como la licencia ambiental, los reglamentos técnicos aéreos y demás normas internacionales y nacionales que se aplican en las operaciones áreas, previenen, mitigan y reducen los impactos ambientales, justamente para prevenir daños ambientales.

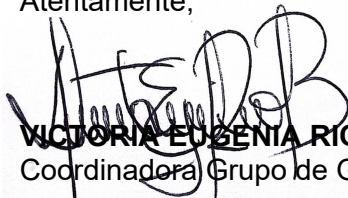
La Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil comprende las posibles molestias generadas por la operación aérea y por ello en el marco de sus competencias y obligaciones, ha adoptado las medidas correspondientes de mitigación y control del ruido con el propósito de salvaguardar el bienestar de 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, como autoridad ambiental competente, para el Aeropuerto.

Para la entidad es importante haber dado claridad a su solicitud y le manifestamos, que, si desea información adicional puede comunicarse con esta entidad conforme a las políticas internas respecto a la emisión de respuestas a peticiones, quejas, reclamos y denuncias (PQRD) provenientes de la comunidad, y de conformidad con lo establecido en el Artículo 19 de la Ley 1755 de 2015. Se estipula que se dará respuesta a las solicitudes que lleguen por medio de los siguientes canales de comunicación estipulados por la entidad:

- A través de la página web de la entidad: Ingresar al sitio web de la Aeronáutica Civil de Bogotá, www.aerocivil.gov.co, ir a la sección de "Atención al Ciudadano" y posterior dirigirse a la sección de "Atención PQRSD", una vez adentro, se tiene que hacer click en la sección "IR A PQRSD". Completar el formulario con la información solicitada y enviar la PQR.
- Vía correo electrónico: Envía la PQR al correo electrónico oficial de la entidad; atencionalciudadano@erocivil.gov.co, dicho correo también lo puede encontrar en su página web en la sección de "Contáctenos".

Atentamente;



VICTORIA EUGENIA RICO BARRERA

Coordinadora Grupo de Gestión Ambiental y Control Fauna

Proyectó:

Luz Mery Castro Pinzón

Funcionaria

GGACF

Revisó:

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