

DocuSigned by:
Presidencia Mesa Directiva
2D743C8F8594427...



I LEGISLATURA

Congreso de la Ciudad de México

DIP. ANA PATRICIA BÁEZ GUERRERO

PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO I LEGISLATURA

P R E S E N T E

Alfredo Pérez Paredes, Diputado Local integrante del Grupo Parlamentario del Partido MORENA, con fundamento en lo dispuesto por los Artículos; 29, apartado D, inciso K, de la Constitución Política de la Ciudad de México; 13, fracción IX de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 5, fracciones I, VI y X, 100, del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a consideración de esta Soberanía la siguiente: **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA DE MANERA RESPETUOSA A LAS PERSONAS TITULARES DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, DE LA SECRETARÍA DEL MEDIO AMBIENTE DE LA CIUDAD DE MÉXICO Y DE SERVICIOS A LA NAVEGACIÓN EN EL ESPACIO AÉREO MEXICANO (SENEAM), PARA QUE EN CONJUNTO CON LINEAS AÉREAS Y SOCIEDAD CIVIL, SE REVISE EL REDISEÑO DE LAS RUTAS DE NAVEGACIÓN AÉREA DE LA CIUDAD DE MÉXICO, CON EL PROPÓSITO DE QUE LAS EMISIONES SONORAS PRODUCIDAS POR LOS AVIONES QUE CRUZAN POR LAS COLONIAS DEL SUR-PONIENTE DE LA CAPITAL, NO AFECTEN LA SALUD DE LA POBLACIÓN ASÍ COMO DISMINUIR IMPACTOS AL MEDIO AMBIENTE.**

ANTECEDENTES

De acuerdo a estudios emitidos por la Organización Mundial de la Salud (OMS) uno de los problemas ambientales más importantes y menos reconocidos del transporte aéreo es la contaminación sonora que genera, debido a los graves efectos que puede llegar a producir en la salud humana.

Según el organismo la contaminación por ruido es el segundo factor ambiental más importante después de la contaminación aérea con impactos negativos en la salud de las personas.

Las afectaciones por ruido provocan molestias y consecuencias graves para la salud incrementando el riesgo de enfermedades del oído, enfermedades cardiovasculares e infartos al miocardio.

Otros problemas relacionados con el ruido son los trastornos del sueño, de acuerdo a los *Lineamientos para el ruido comunitario* emitidos en 1999 el nivel promedio de nivel sonoro en una habitación debe de ser aproximadamente de 30 db (A) alcanzando como máximo los 45 db. (A).

El impacto ambiental del ruido de los aviones tiene que ver directamente con el crecimiento del tráfico aéreo en el mundo como en el país.

...en Alemania encuestas señalan que 37 por ciento de la población se siente afectada por el ruido de aviones. El estudio de la Oficina Federal Alemana para el medio ambiente para la región alrededor del aeropuerto de Colonia/Bonn:

Mujeres mayores de 40 años expuestas durante el día a las emisiones de ruido de 60 o más decibeles generadas por aeronaves presentaron un riesgo casi dos veces mayor de sufrir una enfermedad cardiovascular y de recibir tratamiento en una clínica.

En el caso de los hombres de este rango de edad se incrementa el riesgo de enfermedad en un 69 por ciento.

En las mujeres se comprobó también un riesgo mayor a padecer cáncer de mama y leucemia en regiones con ruido de aeronaves.

Fuente: Fuente: GIZ. Cooperación Alemana- Mexicana

De acuerdo a estudios internacionales un enfoque equilibrado para contrarrestar los efectos de la contaminación sonora provocada por aviones debe constar de 4 elementos fundamentales:

1.- Avances tecnológicos para la reducción en la fuente del ruido emitido por aeronaves.

2.- Planeación del uso de suelo en las zonas que rodean a los aeropuertos.

• Definición de zonas de protección de ruido

Para los aeropuertos civiles existentes se aplican los valores siguientes:

- Zona de protección contra el ruido diurna1: Leq mayor a 65 dB(A).
- Zona de protección contra el ruido diurna 2: Leq mayor a 60 dB(A) .
- Zona de protección contra el ruido nocturna: L(t)Aeq nocturno: 55 dB(A),

Para aeropuertos nuevos:

- Zona de protección contra el ruido diurna 1: Leq mayor a 60 dB(A) .
- Zona de protección contra el ruido diurna 2: Leq mayor a 55 dB(A) .
- Zona de protección contra el ruido nocturna: L(t)Aeq nocturno: 50 dB(A),

Objetivo de la definición de zonas de protección:

- Limitar y reducir el numero de personas expuestas al ruido
 - Impedir nuevas zonas residenciales en áreas afectadas
 - Fomentar medidas de protección a través de aislamiento acústico
-
- En zonas de protección contra el ruido no pueden construirse hospitales, asilos de ancianos, casas de reposo ni otro tipo de instalaciones con uso vulnerables.
 - En zonas de protección contra el ruido diurnas no se permiten escuelas, jardines de niños y otras instalaciones.
 - En zonas de protección contra el ruido diurna 1 y en zonas de protección nocturna no se permite la construcción de viviendas
 - En zonas de protección contra el ruido diurna 1 y en zonas de protección nocturna se conceden subvenciones de hasta 150 € por metro cuadrado de superficie habitable para la adopción de medidas de protección contra emisiones acústicas (p. ej. ventanas contra ruido, sistemas de ventilación, aislamiento para techos etc.)

Fuente: Fuente: GIZ. Cooperación Alemana- Mexicana

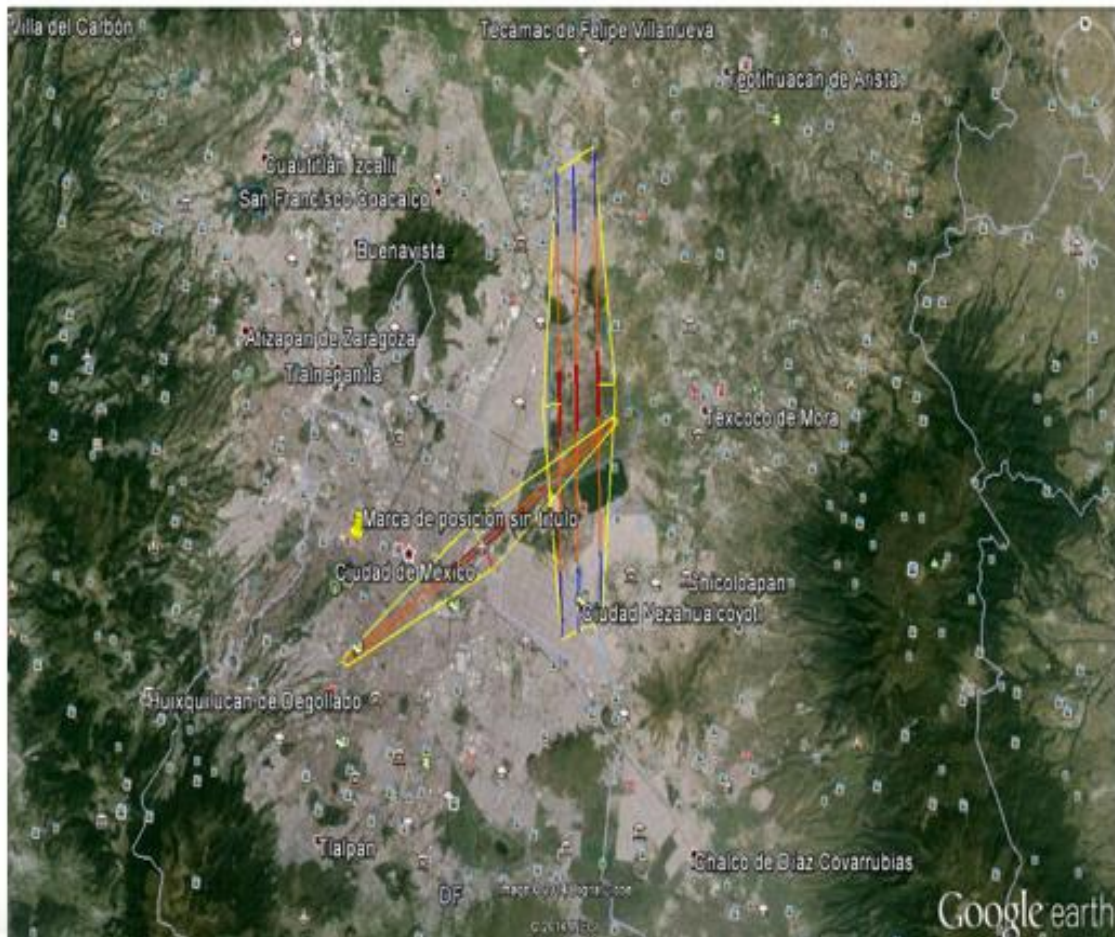
3.- Procedimientos de operación para la reducción de ruido.

La regulación para los procedimientos de operación de aproximación y salida deben contemplar, por un lado el rodeo de zonas habitadas y la renuncia al empuje inverso.

4.- Restricciones en las operaciones aeroportuarias.

Las restricciones son de carácter operativo como restricciones de los vuelos nocturnos, restricciones en horarios marginales diurnos, restricciones por clase de ruido en algunos horarios y fijación de contingentes de movimientos.

AICM y NAICM con líneas simplificadas de posibles afectaciones por ruido



Fuente: Fuente: GIZ. Cooperación Alemana- Mexicana

EXPOSICION DE MOTIVOS

La principal ruta de llegada de los aviones que aterrizan en el Aeropuerto Internacional "Benito Juárez" de la Ciudad de México (AICM) fue modificada en una primera etapa el 25 de marzo del presente a raíz del rediseño del espacio aéreo que el gobierno federal está llevando a cabo en el Valle de México en preparación a la entrada en operación del nuevo Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles ubicado en Santa Lucía, Estado de México--, a fin de que esa terminal, junto con el AICM y los aeropuertos de Toluca, Puebla y Cuernavaca puedan trabajar al unísono de manera coordinada.

No obstante lo anterior una buena parte de la población del sur poniente de la capital están molestos porque las aeronaves pasan más cerca de sus casas generando contaminación auditiva.

De acuerdo a información de las autoridades de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes estos cambios en las rutas de aproximación al Valle de México y sus aeropuertos beneficiaran a los usuarios haciendo menos accidentados los descensos con rutas más cortas.

Por muchos años la ruta de aproximación más utilizada fue la del norte-poniente en una trayectoria similar a la del periférico de norte a sur, para dar vuelta a la altura de las colonias Nápoles y Del Valle y de ahí entrar directamente a las pistas de aterrizaje del AICM.

Con las nuevas adecuaciones a las rutas actualmente los aviones no vuelan sobre el periférico, sino que ahora su trayectoria es más al poniente hasta la zona de Santa Fe y otras zonas del sur poniente como las Águilas, Mixcoac, Del Valle Sur, para enfilarse hacia el aeropuerto.

...una petición para replantear las rutas en la plataforma Change.org ya acumula más de siete mil 500 firmas.

"Las nuevas rutas de vuelos tienen un enfoque pensado solamente en el

*beneficio de las aerolíneas y tiempos de vuelo, ignorando totalmente a los habitantes de las colonias del poniente de la Ciudad de México", escribió Jacob Bañuelos quien inició la petición. **"El ruido de los aviones afecta la tranquilidad, disminuye la plusvalía de las propiedades y afecta la fauna de las reservas naturales del poniente y sur. Lo anterior provoca problemas de salud, contaminación auditiva y problemas ecológicos"**.*

Fuente: Infocel 2021

Cabe mencionar que algunas líneas aéreas como Aeroméxico han reservado sus comentarios sobre los beneficios de la modificación del espacio aéreo en la Ciudad de México, argumentando que hasta no contar con análisis más profundos de viabilidad en el tema. Sin embargo otra líneas han externado sus respaldo a estas adecuaciones aduciendo una mayor eficiencia en sus costos y operaciones.

...algunos de los afectados ya buscan incluso vías legales con la intención de modificar de nuevo el espacio aéreo. Adrián Martínez, un habitante al sur de la Ciudad de México, pretende entablar un juicio de amparo que podría ser colectivo.

Muchas colonias que eran libres de ruido de aviones hoy ya las convirtieron en rutas de aterrizaje. El ruido esta llegando a ser insoportable, escribió Martínez, en un grupo de Facebook (NASDAQ:FB) de ex estudiantes del Instituto Tecnológico Autónomo de México (ITAM). "Si no hacemos algo pronto, se volverán rutas fijas y nuestras zonas tranquilas de la ciudad, serán así por los siguientes 70 años".

Fuente: Infocel 2021

Es menester mencionar que con el cambio de rutas no solo el ruido de los aviones que afecta a los habitantes de diversas áreas ha cambiado sino que también las mismas aeronaves en su tipo han sufrido modificaciones, ahora el tráfico de aviones de carga es mucho mayor debido a la reducción de pasajeros que trajo como consecuencia la pandemia del COVID-19, ya que ahora hay más frecuencia de aviones de carga que en el pasado.

En razón de lo anterior ahora los aviones de carga compensan en parte la capacidad de pasajeros perdida durante la pandemia, la menor cantidad de aviones comerciales por la menor movilidad humana se redujo en 53 por ciento, por lo que con grandes cargueros aéreos se compensa el desplome del tráfico de viajeros sobre todo en rutas transatlánticas.

PROBLEMÁTICA

A raíz del rediseño del espacio aéreo efectuado a partir del 25 de marzo de 2021 se incrementaron los niveles de ruido producidos por los aviones que ahora sobrevuelan a una altura menor más de 113 kilómetros cuadrados, por lo que con estas adecuaciones el nivel de ruido sobrepasa los 61 decibeles.

Cabe mencionar que antes del nuevo diseño las área afectadas por el ruido eran de 68.4 kilómetros cuadrados.

*"...de acuerdo con un análisis realizado por Pablo Ortiz Haro, consultor independiente en ingeniería especializada en transporte, quien lo hizo público en sus redes junto con mapas, más de 113 kilómetros cuadrados en la **Ciudad de México** se ven afectados por un nivel de ruido de 61 o más decibeles. Previo al rediseño del espacio aéreo en el Valle de México, un total de 68.4 kilómetros cuadrados en la Ciudad de México tenían un nivel de ruido por encima de los 60 decibeles.*

*Antes del 25 de marzo, aproximadamente 18.8 kilómetros cuadrados se encontraban por encima de los 69 decibeles; esta área se encuentra en la recta final de aterrizaje de las aeronaves en el AICM. Mientras tanto, casi 50 kilómetros, todos ellos localizados en la aproximación tradicional por el noroeste de la Ciudad de México, se encontraban en el rango de entre los **61 y 69 decibeles**.*

*Luego de que **Seneam** introdujera los cambios al espacio aéreo, el área con un nivel de ruido entre los 61 y 64 decibeles incrementó 129.6% al pasar de 27.7 kilómetros cuadrados a 63.6. "*

Fuente: El Economista abril 2021

Las llegadas de las aeronaves por el sur de la capital afectan a un gran número de colonias de esa zona con niveles de contaminación sonora superiores a los 60 db, de acuerdo a la OMS la contaminación acústica es la segunda causa de enfermedad por motivos medioambientales.

Debido a la súbita modificación de las rutas del espacio aéreo grupos de ciudadanos han implementado campañas denunciando afectaciones a la salud y medio ambiente en el sur-poniente de la Ciudad de México, externando su inconformidad a estas adecuaciones.

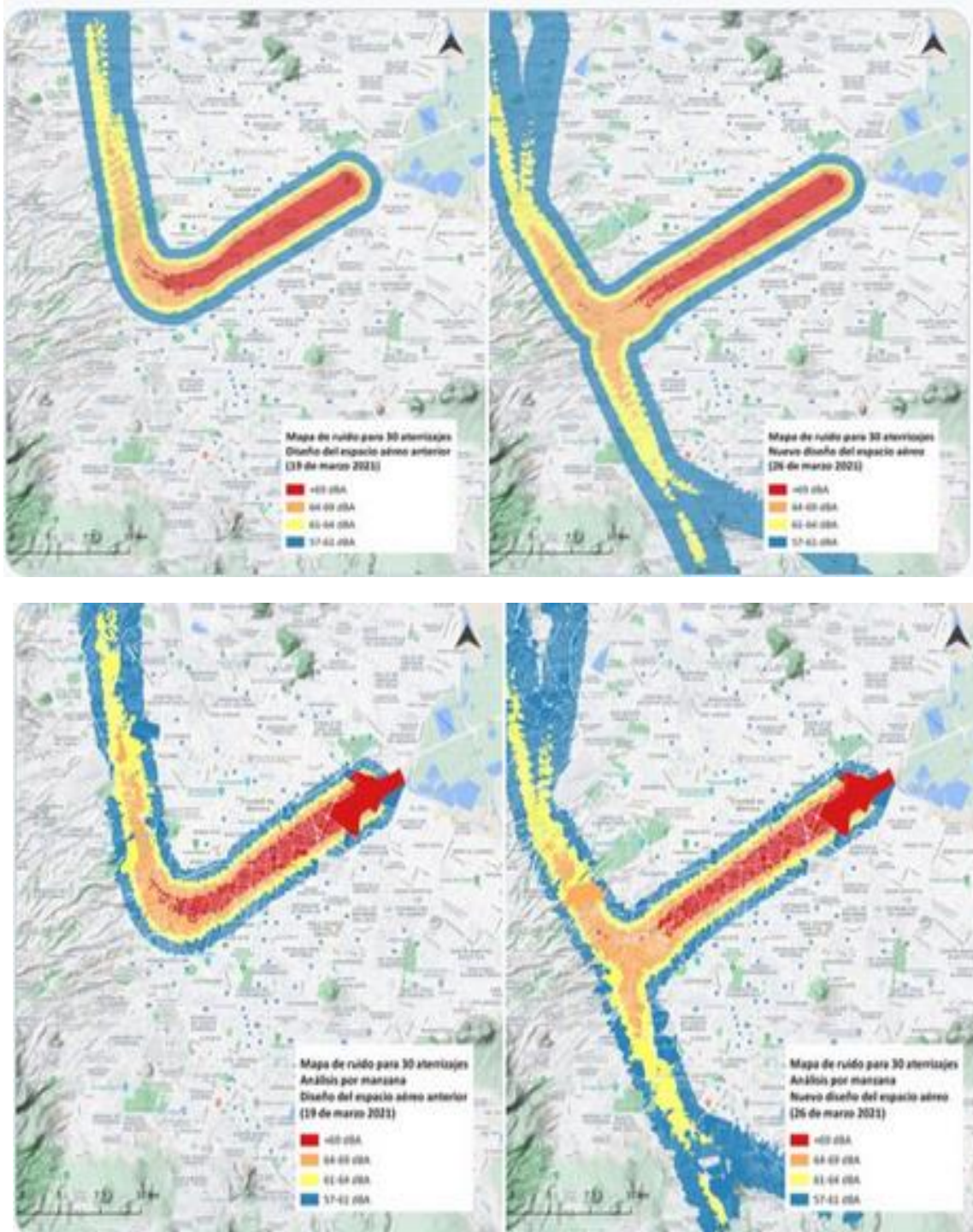
De acuerdo a estimaciones más de un millón de capitalinos se enfrentan a un nuevo tipo de contaminación acústica, el ruido constante día y noche de cientos de aviones que cruzan por el poniente y sur de la capital.

Las afectaciones en la vida cotidiana a los residentes de estas zonas van desde la disminución de la atención, vibración de ventanas, hasta incremento de estrés y trastornos del sueño.



Fuente Foto: Getty Images 2021

Según estudios realizados a nivel manzana se pudo conocer el número de personas afectadas por este tipo de contaminación en la zona del sur-poniente de la ciudad afectada por este rediseño del espacio aéreo.



Fuente: : twiter pabloohb abril 2021



Fuente SCT

Es menester mencionar que aunque el SENEAM ha considerado que la afectación sonora es casi imperceptible el impacto de la contaminación acústica en la capital **aumentó en más de 180 % para los sonidos de una intensidad entre 61 y 64 decibeles.**

No obstante a que la evidencia científica no es amplia, análisis han demostrado que experimentar un ruido de avión de entre 50 y 60 decibeles sobretodo en la noche, es un factor que incrementa el riesgo de desarrollar hipertensión, por lo que sería deseable que se disminuyera el tráfico aéreo especialmente en la madrugada.

En razón de lo anterior irremediablemente el ruido de la nueva ruta estrenada el pasado 25 de marzo estresara más a los pobladores del corredor aéreo de aproximación al AICM.

“El problema de ruido ocasionado por el tránsito de aviones en el espacio aéreo de la Ciudad de México y su zona metropolitana, afecta de manera severa la salud física y mental de las personas; con efectos negativos por el estrés, alertó Fausto Rodríguez Manzo, académico de la Unidad Azcapotzalco de la Universidad Autónoma Metropolitana (UAM).

Afirmó que los gobiernos federal y local no han reconocido ese problema ni los graves padecimientos que ocasionan a los habitantes de la capital mexicana.

Comentó que en la última década del siglo XX, Alemania emprendió estudios serios sobre las secuelas de ese elemento a nivel cardiovascular, comprobando que exposiciones largas causan muertes.

Rodríguez Manzo advirtió que de conservarse como está, la ruta aérea que atraviesa la urbe continuará como fuente de conflictos y “si bien el cambio de dirección está encaminado hacia el uso de los aeropuertos de la periferia – entre ellos el Felipe Ángeles– la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) debe admitir que hay un daño y crear un capítulo dentro de su estructura referido a esta situación”.

Fuente: El Sol de México abril 2021

*Una ciudad más ruidosa y contaminada. Según un análisis del ingeniero civil y consultor de transporte Pablo Ortíz Haro Barrera publicado en ArchDaily, este resideño provocó que más de un millón de personas residentes de colonias del **poniente y sur de la CDMX** comenzaran a escuchar el ruido de los aviones, un rugido que en algunas zonas puede alcanzar un máximo de 69 decibeles, una sensación sonora similar al ruido de una lavadora o una aspiradora.*

Fuente: Muy Interesante 2021

Como se mencionó anteriormente organizaciones vecinales buscaran la unión de sus agremiados para manifestarse en contra de las adecuaciones del espacio aéreo que ahora afecta al sur de la Ciudad de México, máxime que la OMS desde 2011 advirtió que la exposición a este fenómeno reduce años de vida.

No sería la primera vez que los vecinos incidieran en su organización para tratar este tipo de circunstancias, baste recordar que en el año 2014, los vecinos de las Lomas de Chapultepec influyeron para que se modificaran las rutas de navegación de aeronaves, debido a un lamentable accidente ocurrido en las inmediaciones de la zona:

Algunas quejas Vecinales en redes sociales:

“Este cambio nos está afectando las 24 hrs. del día, con los aviones sobrevolando tan cerca de nuestras casas. No es posible que continuemos así, por las aerolíneas muchos ciudadanos estamos sufriendo las consecuencias. ”

Patricia Ochoa Vázquez. Facebook Comments

“No se puede dormir por tanto avión vivo lejos pero la ruta afecta mucho los aviones vuelan demasiado bajo. ”

Marcos Corona. Facebook Comments

“Pasan los aviones muy bajos ”

Orfa Rivera González. Facebook Comments

“Ahora son los aviones los que no me dejan dormir”,

Hilario Hernández. El Financiero

...para comparar esos niveles, que los vecinos del sur dijeron eran insoportables y para los que se han organizados para interponer una queja, El Financiero realizó un monitoreo en la colonia del Valle Centro, en domicilios aledaños al Eje 5, una zona de descenso final para las aeronaves que se dirigen al aeropuerto y en dónde la altura es menor, al igual que el ruido, que rebasa los 79 decibelios, pero que la propia norma contempla para los despegues y aterrizajes con un máximo de 110.

En Reforma, en las cercanías de las Lomas de Chapultepec, el sonido de los aviones es apenas perceptible y en Álvaro Obregón, en la zona del pueblo de Santa Fe, un par de vecinos aseguraron escuchar aviones con mayor frecuencia desde las últimas dos semanas, pero no con un nivel de ruido mayor al de los microbuses que circulan en las inmediaciones de esas colonias.

Cabe señalar que de las 275 aeronaves que tiene la flota mexicana, 122 aviones de Airbus no rebasan los cinco años de antigüedad, además de cuatro aviones MAX de Boeing que no superan los dos años de operación,

lo que implica que generan menos ruido en comparación con otros aviones que eran utilizados antes en México.

Fuente: El Financiero Abril 2021

Por todo lo antes expuesto este Punto de Acuerdo busca que tanto autoridades como empresas aeronáuticas, sociedad civil y académicos discutan en foros y comisiones específicas la revisión de las modificaciones realizadas a la navegación aérea en la capital del país, con el propósito de aminorar en lo posible las afectaciones e impactos a la salud de la población y medio ambiente.

Cabe señalar que el pasado 23 de marzo del presente el pleno del Congreso de la Ciudad de México aprobó un dictamen que reforma el artículo 5 y adiciona el capítulo VII del Título V de la Ley Ambiental de Protección a la Tierra, **con el propósito de sancionar con multa o apercibimiento a quienes infrinjan los límites de ruido en la capital**, por lo que ahora resultaría contradictorio la exposición a un ruido constante de turbinas y motores de los aviones que se aproximan al AICM.

CONSIDERANDOS

PRIMERO. Que reconocer que la contaminación acústica derivada del ruido de aviones afecta de manera severa la salud física y mental de las personas con efectos negativos por el estrés desencadenando reacciones como diabetes, trastornos del sueño y en la audición e incluso la muerte, las acciones de revisión y readecuación de las rutas aérea que afectan a la población coadyuvarán a mejorar la calidad de vida de los afectados y disminuirán impactos al medio ambiente.

SEGUNDO. Que de conservarse como actualmente está la ruta de aproximación de aeronaves al AICM, continuara como fuente de conflictos, las autoridades deben admitir que hay un daño a la salud de los pobladores de los corredores de aéreos de acceso a aeropuertos del Valle de México, por lo que es necesario crear capítulos en sus estructuras para referirse a esta situación.

TERCERO. Que debe tomarse en cuenta la opinión de los ciudadanos antes de cambiar y desarrollar el diseño de nuevas pistas y espacios aéreos, atendiendo de primera instancia los reclamos de las personas, se protege la salud de la población.

CUARTO. Que en **México no se ha reconocido como algo grave el problema del ruido provocado por aviones**, se requiere la intervención de las secretarías de Salud, del Medio Ambiente y de mandos que tengan que ver con la planificación urbana, así como de las de Educación Pública y de Desarrollo Social, con el fin **de difundir campañas de información para que la población esté consciente del peligro.**

QUINTO. Que la contaminación acústica provocada por las aeronaves es principalmente un asunto de física, acústica e ingeniera, también tiene carácter transversal que involucra a la arquitectura, el urbanismo y las disciplinas sociales.

SEXTO. Que el ruido generado por aviones afecta la salud física y mental de los capitalinos, es necesario que las autoridades de salud y ambientales emprendan estudios serios sobre las secuelas de esa circunstancia en el sistema cardiovascular, que comprueben que exposiciones largas llegan a causar la muerte.

FUNDAMENTO JURÍDICO

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

Artículo 4. *Toda persona tiene derecho a un medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar. El Estado garantizará el respeto a este derecho. El daño y deterioro ambiental generará responsabilidad para quien lo provoque en términos de lo dispuesto por la ley.*

Párrafo adicionado DOF 28-06-1999. Reformado DOF 08-02-2012

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Artículo 13. A. *Derecho a un medio ambiente sano*

1. Toda persona tiene derecho a un medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar. Las autoridades adoptarán las medidas necesarias, en el ámbito de sus competencias, para la protección del medio ambiente y la preservación y restauración del equilibrio ecológico, con el objetivo de satisfacer las necesidades ambientales para el desarrollo de las generaciones presentes y futuras.

2. El derecho a la preservación y protección de la naturaleza será garantizado por las autoridades de la Ciudad de México en el ámbito de su competencia, promoviendo siempre la participación ciudadana en la materia.

Artículo 16. A. *Medio Ambiente*

4. Las autoridades garantizarán el derecho a un medio ambiente sano. Aplicarán las medidas necesarias para reducir las causas, prevenir, mitigar y revertir las consecuencias del cambio climático. Se crearán políticas públicas y un sistema eficiente con la mejor tecnología disponible de prevención, medición y monitoreo ambiental de emisiones de gases de efecto invernadero, agua, suelo, biodiversidad y contaminantes, así como de la huella ecológica de la ciudad. Asimismo, establecerán las medidas necesarias y los calendarios para la transición energética acelerada del uso de combustibles fósiles al de energías limpias

LEY GENERAL DEL EQUILIBRIO ECOLÓGICO

Artículo 1. *Fracción I.-Garantizar el derecho de toda persona a vivir en un medio ambiente sano para su desarrollo, salud y bienestar;*

Fracción reformada DOF 05-11-2013

Artículo 5. *Fracción XV. La regulación de la prevención de la contaminación ambiental originada por ruido, vibraciones, energía térmica, luz intrusa, radiaciones electromagnéticas y olores perjudiciales para el equilibrio ecológico y el ambiente;*

Fracción reformada DOF 18-01-2021

LEY AMBIENTAL DE PROTECCIÓN A LA TIERRA

Dictamen aprobado con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan, diversas disposiciones de la ley ambiental de protección a la tierra del distrito federal. 23 Marzo 2021. Congreso de la Ciudad de México.

Artículo 5. *Disposición normativa propuesta. **Ruido:** Los sonidos o vibraciones en niveles que produzcan alteraciones, molestias, riesgos o daños para la salud de las personas y sus bienes, o que causen impactos significativos sobre el ambiente.*

Artículo 186 Bis.-*Sin perjuicio de la distribución de competencias previstas en el e) Realizar acciones de inspección y vigilancia a fin de verificar el cumplimiento de las disposiciones legales aplicables en materia de ruido por parte de las fuentes fijas y móviles que, conforme a lo establecido en la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, no sean de competencia Federal y, en su caso, iniciar y sustanciar el procedimiento administrativo que corresponda*

Artículo 186 Quater.- *Los mapas de ruido son los instrumentos de política de desarrollo sustentable elaborados por la Secretaría, los cuales tienen por objeto conocer la situación acústica en la Ciudad de México, y para ello se desarrollarán a través de las siguientes modalidades:*

I. General, para todo el territorio de la Ciudad de México; y

II. Especial, para aquellas zonas donde se presente una mayor incidencia de ruido.

Artículo 186 Sexies.- *La Secretaría, a través de los mapas de ruido correspondientes, definirá los límites máximos permisibles de ruido en exteriores, en función de las zonas de calidad acústica siguientes:*

I. Hospitalarias y escolares; II. Preservación ecológica ; III. Habitacional y áreas verdes; IV. Comercial, de servicios y de espectáculos; V. Rural; VI. Transportes y vialidades; y VII. Industrial.

NORMAS OFICIALES MEXICANAS

NOM-036-SCT3-2000.

Que establece dentro de la República Mexicana los Límites Máximos Permisibles de Emisión de Ruido Producido por las Aeronaves de Reacción Subsónicas, Propulsadas por Hélice, Supersónicas, y Helicópteros, su Método de Medición, así como los Requerimientos para dar Cumplimiento a dichos Límites.

REGLAS INTERNACIONALES Y NACIONALES PARA LA PROTECCIÓN CONTRA EL RUIDO

Organización de Aviación Civil Internacional (ICAO-OACI), Anexo 16 del Convenio: Establecimiento de valores máximos de ruido según año de certificación (Capítulos 2,3 y 4).

OACI- Resolución A33/7 “Enfoque Equilibrado” en la lucha contra el ruido de aeronaves.

Directiva 2002/49/CE, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental.

Directiva 2002/30/CE, para la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos.

Alemania: Ley Federal para la protección contra el ruido de aeronaves.

RESOLUTIVO

PUNTO DE ACUERDO

CONSIDERO NECESARIO SOLICITAR DE SU APOYO PARA APROBAR EL PRESENTE PUNTO DE ACUERDO Y SOLICITAR DE MANERA RESPETUOSA A LAS PERSONAS TITULARES DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, DE LA SECRETARIA DEL MEDIO AMBIENTE DE LA CIUDAD DE MÉXICO Y DE SERVICIOS A LA NAVEGACIÓN EN EL ESPACIO AÉREO MEXICANO (SENEAM), PARA QUE EN EL ÁMBITO DE SUS FACULTADES:

ÚNICO. PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA DE MANERA RESPETUOSA A LAS PERSONAS TITULARES DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, DE LA SECRETARÍA DEL MEDIO AMBIENTE DE LA CIUDAD DE MÉXICO Y DE SERVICIOS A LA NAVEGACIÓN EN EL ESPACIO AÉREO MEXICANO (SENEAM), PARA QUE EN CONJUNTO CON LINEAS AÉREAS Y SOCIEDAD CIVIL, SE REVISE EL REDISEÑO DE LAS RUTAS DE NAVEGACIÓN AÉREA DE LA CIUDAD DE MÉXICO, CON EL PROPÓSITO DE QUE LAS EMISIONES SONORAS PRODUCIDAS POR LOS AVIONES QUE CRUZAN POR LAS COLONIAS DEL SUR-PONIENTE DE LA CAPITAL, NO AFECTEN LA SALUD DE LA POBLACIÓN ASÍ COMO DISMINUIR IMPACTOS AL MEDIO AMBIENTE.

ATENTAMENTE

DocuSigned by:



BB2D0D6DDA2243C...

DIP. ALFREDO PEREZ PAREDES