

Bogotá, DC, viernes, 01 de noviembre de 2024

Señor(a)
ANÓNIMO
Ciudad
(Publicar en página web)

Asunto: Respuesta a su petición presentada bajo el radicado ANLA 20246201060642 del 14 de septiembre de 2024, mediante formulario web de PQRSD de esta Autoridad Nacional y a través de la cual manifiesta presuntas afectaciones generadas por altos niveles de ruido, alta frecuencia de operación, trayectorias y rutas aéreas, provenientes de aeronaves que operan desde y hacia el Aeropuerto Internacional El Dorado sobre el sector de La Felicidad en la Localidad de Fontibón.

Proyecto: Ejecución de las obras de construcción y operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado.

Expediente: LAM0209

Respetado(a) Peticionario(a):

La Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA, acusa recibido de su petición vía formulario web de PQRSD de esta Autoridad Nacional, bajo el radicado mencionado en el asunto a través de la cual indica:

“(…)

ESTIMADOS SEÑORES DE LA ANLA, LES ESCRIBO COMO RESIDENTE DEL BARRIO LA FELICIDAD PARA EXPRESAR MI PREOCUPACIÓN Y FRUSTRACIÓN DEBIDO A LA CONTINUA FALTA DE RESPUESTA DE LA AERONÁUTICA CIVIL (AEROCIVIL) RESPECTO A LAS QUEJAS QUE HEMOS PRESENTADO SOBRE EL IMPACTO DEL RUIDO GENERADO POR LOS AVIONES QUE PASAN CONSTANTEMENTE SOBRE NUESTRO BARRIO. DURANTE MESES, LOS VECINOS DEL BARRIO LA FELICIDAD HEMOS ESTADO PRESENTANDO QUEJAS POR EL RUIDO EXCESIVO CAUSADO POR LOS AVIONES QUE DESPEGAN UTILIZANDO LA MISMA RUTA, PASANDO SOBRE NUESTRAS CASAS CADA 5 MINUTOS. ESTA SITUACIÓN ES INACEPTABLE Y DEMUESTRA UNA CLARA FALTA DE CONSIDERACIÓN HACIA LAS FAMILIAS QUE VIVEN EN ESTA ZONA. A PESAR DE LOS MÚLTIPLES ESFUERZOS POR PARTE DE LOS RESIDENTES, LA AEROCIVIL HA HECHO CASO OMISO DE NUESTRAS QUEJAS Y NO HA TOMADO NINGUNA MEDIDA PARA REVISAR O MODIFICAR LAS RUTAS DE VUELO. EL CONSTANTE PASO DE LOS AVIONES GENERA UN RUIDO QUE SOBREPASA LOS NIVELES PERMITIDOS PARA ÁREAS RESIDENCIALES, AFECTANDO GRAVEMENTE NUESTRO DESCANSO Y BIENESTAR. NO ENTENDEMOS POR QUÉ NO SE HAN EXPLORADO ALTERNATIVAS QUE DISTRIBUYAN EL TRÁFICO AÉREO DE MANERA MÁS EQUITATIVA O DESVIÉN LOS VUELOS A ZONAS MENOS POBLADAS. ESTA FALTA DE ACCIÓN Y DE RESPUESTA NO SOLO REFLEJA UNA NEGLIGENCIA PREOCUPANTE, SINO QUE TAMBIÉN PONE EN RIESGO LA CALIDAD DE VIDA DE TODOS LOS QUE VIVIMOS AQUÍ. ES INACEPTABLE QUE SE CONTINÚE PERMITIENDO ESTA

SITUACIÓN, Y POR ELLO SOLICITO LA INTERVENCIÓN URGENTE DE LA ANLA PARA ASEGURAR QUE LA AEROCIVIL ASUMA SU RESPONSABILIDAD Y TOME LAS MEDIDAS NECESARIAS PARA ABORDAR EL PROBLEMA. LA FALTA DE ACCIÓN HASTA AHORA HA DEMOSTRADO UNA COMPLETA FALTA DE CONSIDERACIÓN POR PARTE DE LAS AUTORIDADES COMPETENTES, LO CUAL NO ES TOLERABLE. CONFÍO EN QUE LA ANLA ACTUARÁ PARA PROTEGER LOS DERECHOS DE LOS RESIDENTES DE LA FELICIDAD Y EXIGIRÁ A LA AEROCIVIL QUE CUMPLA CON SU OBLIGACIÓN DE MINIMIZAR EL IMPACTO ACÚSTICO EN NUESTRA COMUNIDAD. AGRADEZCO SU ATENCIÓN Y ESPERO UNA PRONTA Y EFECTIVA INTERVENCIÓN."

Con relación a lo expuesto por usted, con el fin de darle una respuesta completa sobre su petición enmarcada en las funciones y competencias de esta Autoridad Nacional, que fueron definidas a través de la Ley 99 del 22 de diciembre de 1993¹, Decreto-Ley 3573 del 27 de septiembre de 2011², el Decreto Único Reglamentario 1076 del 26 de mayo de 2015³ y el Decreto 376 del 11 de marzo de 2020⁴, y en relación específica con el proyecto "Ejecución de las obras de construcción y operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado", para el cual se otorgó Licencia Ambiental ordinaria mediante la Resolución 1330 del 7 de noviembre 1995 que reposa en esta entidad bajo el expediente LAM0209 y cuyo titular es la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL nos permitimos indicarle que los aspectos generales relacionados con la licencia ambiental otorgada a dicho proyecto, como: competencias de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, marco jurídico aplicable, configuración operacional y medidas de manejo ambiental generales del Aeropuerto Internacional El Dorado, área de influencia del proyecto, Centro de Monitoreo Aero Ambiental (CMAA) de la AEROCIVIL, se encuentran disponibles para su consulta en la página web de la ANLA en el enlace <https://www.anla.gov.co/images/entidad/ses/estad-avance/2023-10-10-anla-contexto-proyecto-lam0209.pdf>

Con lo antes indicado, esta Autoridad Nacional encuentra ocho (8) temáticas a resolver en su petición, así:

- ✓ Área de Influencia del proyecto licenciado por ANLA.
- ✓ Atención a PQRSD por parte de la AEROCIVIL.
- ✓ Competencia de ANLA respecto a las trayectorias de vuelo, uso del espacio aéreo y frecuencia de operación
- ✓ Red de monitoreo, fuentes de información públicas
- ✓ Verificación de trayectorias aéreas.
- ✓ Verificación del número de operaciones aéreas.
- ✓ Niveles de ruido por el paso de aeronaves
- ✓ Conclusiones respecto a sus inquietudes para el periodo de análisis.

En tal sentido a continuación se desarrolla cada una de las anteriores temáticas.

A. Área de Influencia del proyecto licenciado por ANLA.

¹ Por la cual se crea el Ministerio del Medio Ambiente, se reordena el Sector Público encargado de la gestión y conservación del medio ambiente y los recursos naturales renovables, se organiza el Sistema Nacional Ambiental, SINA, y se dictan otras disposiciones.

² Por el cual se crea la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales -ANLA- y se dictan otras disposiciones

³ Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Ambiente y Desarrollo Sostenible.

⁴ Por el cual se modifica la estructura de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA)

Respecto a su consulta específica, acorde a la ubicación referida en su petición (...) **“BARRIO LA FELICIDAD”** (...), nos permitimos informarle que este **no** hace parte de las unidades territoriales que se ubican dentro de la curva de ruido de 65dBA LDN o área de influencia para el medio abiótico (delimitada en color rojo) y área de influencia para el medio socioeconómico del proyecto referido en el asunto (delimitada en color violeta), de conformidad con lo establecido en el numeral cuarto del artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, como lo puede ver en la **Figura 1**.

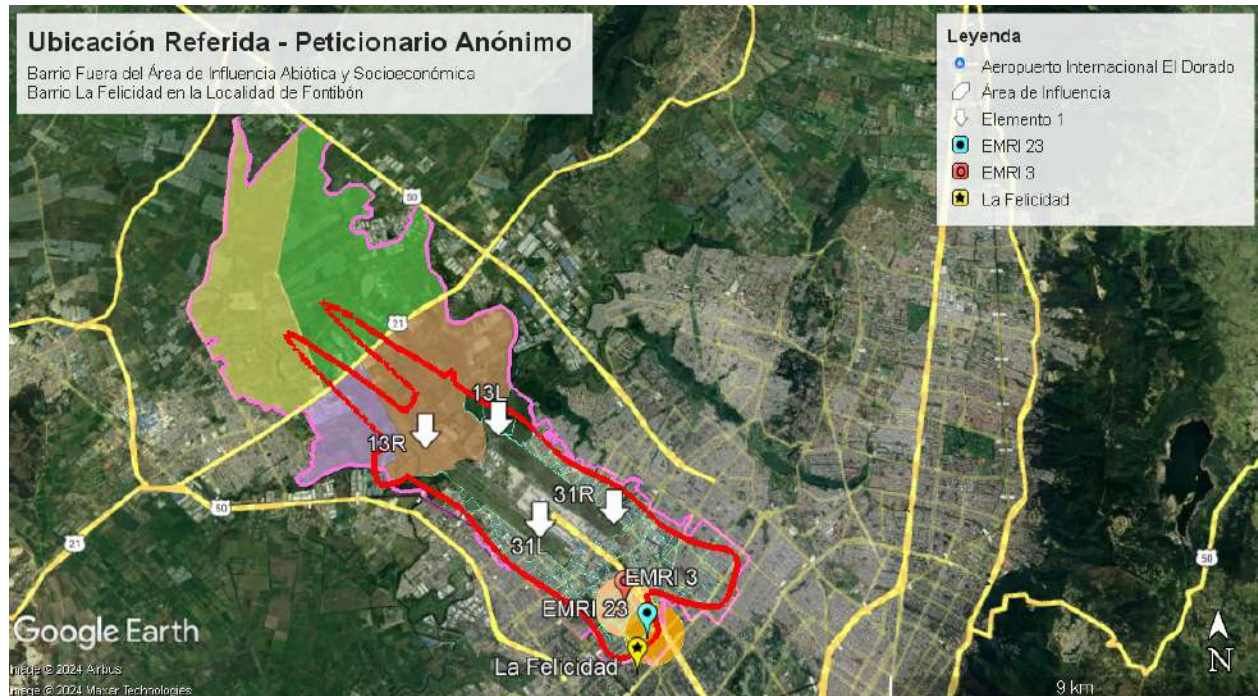


Figura 1 Ubicación referida por Peticionario Anónimo – Barrio La Felicidad en la localidad de Fontibón vs Área de Influencia del proyecto medio abiótico (delimitada en color rojo) y socioeconómico vs radio de cobertura estación de monitoreo de ruido inteligente EMRI_23. Proyecto “Ejecución de las obras de construcción y operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado” Expediente. LAM0209.

Fuente: Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales – ANLA. Google Earth.

Para su conocimiento, la curva de 65dB LDN en la delimitación del área de influencia para el medio abiótico, a su vez contenida en el área de influencia para el medio socioeconómico, se obtiene de una fórmula matemática, en la cual, se tuvieron cuenta los estándares máximos permisibles de niveles de emisión de ruido para zonas residenciales que son 65dBA día y 55dBA noche, establecidas en la Resolución 0627 de 7 de abril de 2006 “*Por la cual se establece la norma nacional de ruido y ruido ambiental*” del Ministerio de Ambiente y Desarrollo sostenible – MADS, con una penalización adicional de 10dBA en el periodo nocturno.

B. Atención a PQRSD por parte de la AEROCIVIL.

Conforme lo manifestado por usted en su petición “(...) **DEBIDO A LA CONTINUA FALTA DE RESPUESTA DE LA AERONÁUTICA CIVIL (AEROCIVIL) RESPECTO A LAS QUEJAS QUE HEMOS**

PRESENTADO SOBRE EL IMPACTO DEL RUIDO GENERADO POR LOS AVIONES QUE PASAN CONSTANTEMENTE SOBRE NUESTRO BARRIO. DURANTE MESES, LOS VECINOS DEL BARRIO LA FELICIDAD HEMOS ESTADO PRESENTANDO QUEJAS POR EL RUIDO EXCESIVO CAUSADO POR LOS AVIONES QUE DESPEGAN UTILIZANDO LA MISMA RUTA (...), nos permitimos informarle que la ANLA realiza el traslado de todas las PQRSD que son allegadas al expediente LAM0209 a la AEROCIVIL como titular de la licencia ambiental para el proyecto *“Ejecución de las obras de construcción y operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado.”* en el cual se solicita que en el marco de lo definido en las obligaciones a desarrollar en la ficha de manejo PMA-PGS 02 Información y comunicación, establecida mediante la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, esa Entidad brinde respuesta y atención a las PQRSD con copia a esta Autoridad Nacional; así como estas deben ser reportadas por la AEROCIVIL en los Informes de Cumplimiento Ambiental ICA junto con los soportes y registros de recepción y atención a las PQRSD que son allegadas directamente a esa entidad, información que es verificada por la ANLA durante el seguimiento que se realiza al proyecto. Por tal razón, para próximas comunicaciones, nos permitimos solicitar, nos indique las PQRSD, o comunicaciones con su respectivo radicado y fecha a las cuales la AEROCIVIL no le ha brindado respuesta. Con la anterior información para esta Autoridad es posible realizar una trazabilidad de las PQRSD y las respuestas respectivas que se den por parte de AEROCIVIL.

C. Competencia de ANLA respecto a las trayectorias de vuelo, uso del espacio aéreo y frecuencia de operación

En relación a lo solicitado por usted *“(…)CAUSADO POR LOS AVIONES QUE DESPEGAN UTILIZANDO LA MISMA RUTA (...) LA AEROCIVIL HA HECHO CASO OMISO DE NUESTRAS QUEJAS Y NO HA TOMADO NINGUNA MEDIDA PARA REVISAR O MODIFICAR LAS RUTAS DE VUELO (...) NO ENTENDEMOS POR QUÉ NO SE HAN EXPLORADO ALTERNATIVAS QUE DISTRIBUYAN EL TRÁFICO AÉREO DE MANERA MÁS EQUITATIVA O DESVÍEN LOS VUELOS A ZONAS MENOS POBLADAS (...), (...) LOS AVIONES QUE PASAN CONSTANTEMENTE SOBRE NUESTRO BARRIO (...) PASANDO SOBRE NUESTRAS CASAS CADA 5 MINUTOS (...) “EL CONSTANTE PASO DE LOS AVIONES (...)”*, esta Autoridad Nacional le informa que **en lo referente a trayectorias, rutas, uso del espacio aéreo y frecuencia de operación**, al tratarse de aspectos propios de la operación aérea, de conformidad con el Decreto 260 del 28 de enero del 2004 modificado por el Decreto 1294 de 14 de octubre de 2021 ambos del Ministerio de Transporte “Por el cual se modifica la estructura de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - AEROCIVIL y se dictan otras disposiciones”, y en el cual se establecen entre otras funciones la siguiente: *“Desarrollar, interpretar y aplicar en todos sus aspectos las normas sobre aviación civil y transporte aéreo”*; es la **Aeronáutica Civil – AEROCIVIL como Autoridad Aeronáutica, la encargada de regular los temas de trayectorias, rutas, uso del espacio aéreo y frecuencia de las operaciones aéreas.**

D. Red de monitoreo y fuentes de información públicas

Con el fin de brindar atención clara y oportuna, esta Autoridad Nacional se permite informarle, que el 5 de julio de 2023, la AEROCIVIL llevó a cabo la actualización de la red monitoreo de ruido aeronáutico y ahora dispone de un **Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental (CMAA)**, compuesto

por 28 Estaciones de Monitoreo de Ruido Inteligente – EMRI, de las cuales 26 son fijas ubicadas así: 7 en la localidad de Engativá, 8 en la localidad de Fontibón, 6 en el municipio de Funza, 4 al interior del aeropuerto y 2 adicionales en la Localidad de Suba específicamente en los barrios Niza Antigua (EMRI_34) y Pasadena (EMRI_35). Las 2 estaciones adicionales son móviles y están destinadas a la verificación de parámetros de niveles de ruido en el marco de la atención a peticiones que sean realizadas por la comunidad dentro o fuera del área de influencia a dicha Autoridad Aeronáutica.

Teniendo en cuenta lo anterior, en el marco de lo establecido en la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, la AEROCIVIL debe enviar diariamente los registros de ruido aeronáutico y de trazas de radar, que son cargados por esta Autoridad Nacional en el tablero de control Dorado del Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales, al que puede ingresar a través del siguiente enlace

<https://app.powerbi.com/view?r=eyJrJoiYjQ4Nzk1ZjMtYmYzYy00NmI2LWE4YjctYmQ1NGNhMDU0ZTU3IiwidCI6IjZmMWVjYjYk0LWFkYTUtNDM3Zi04NzZkLTQ5NzkyMGNjYmUxOCIsImMiOiR9&pageName=ReportSection92d2a16a036a77de19f1> donde lo invitamos a revisar y visualizar tanto las operaciones aéreas como los niveles de ruido generados por las aeronaves que operan dicha terminal aérea, aclarando que la actualización del mismo, depende de la información que reporte la AEROCIVIL, así como del procesamiento de la misma. En ese sentido, es necesario señalar que en la verificación que la ANLA realizó de los datos reportados por las estaciones EMRI, se identificó que algunas de estas no cuentan con la totalidad registros que deben recolectarse durante 24 horas del día en los 365 días del año de operación del Aeropuerto El Dorado, sobre lo cual le indicamos que esta Autoridad Nacional realizará el respectivo requerimiento a la AEROCIVIL. Igualmente, le informamos, que como parte de las obligaciones y acciones que la ANLA ha requerido a la AEROCIVIL en la ficha de manejo PMA-PGS 02 Información y Comunicación, establecida mediante la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, esa entidad cuenta en su página web con un sitio específico denominado “Gestión del Ruido” en el cual podrá encontrar dos aplicativos llamados, AmbiensQ y AEROVISIÓN, disponibles para la consulta pública de indicadores acústicos, contaminación atmosférica, condiciones meteorológicas y datos operacionales en tiempo real, a través del Link: <https://www.aerocivil.gov.co/servicios-a-la-navegacion/gestion-ambiental-y-control-de-fauna/Plan-Piloto-ElDorado/gestion-de-ruido>.

E. Verificación de trayectorias aéreas.

Dicho lo anterior, esta Autoridad Nacional procedió a verificar a través del Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales de la ANLA, las trazas de radar registradas por la estación EMRI_23 o F023 ubicada en el barrio Modelia de la Localidad de Fontibón y la estación EMRI_03 o F003, ubicada en el barrio Santa Cecilia de la localidad de Fontibón, del Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental de la AEROCIVIL, siendo estos los equipos de medición más cercanos al barrio la Felicidad en la localidad de Fontibón, como se observa en la **figura 1**.

Conforme a esto es preciso indicarle que, teniendo en cuenta que en su petición usted no indica fecha y horario específicos de la ocurrencia de los eventos, se tomará para los análisis respectivos el periodo comprendido entre el 07 al 21 de septiembre de 2024, periodo que incluye la fecha de radicado de la petición que es el 14 de septiembre. En ese sentido, y dado que, para esta Autoridad

Nacional es muy importante el conocimiento y relacionamiento con las comunidades, para próximas comunicaciones se considera pertinente que, en caso de seguir percibiendo la molestia, sea suministrada información precisa asociada a la fecha, hora y lugar (localidad, barrio y de ser posible dirección), en que ocurre el evento, para poder profundizar en el análisis técnico del impacto que usted refiere en su petición y de esta manera poder detallar en la información brindada.

Así las cosas, se realizó un análisis de trayectorias de despegue y de aterrizaje de las aeronaves que operan en el Aeropuerto Internacional El Dorado, para lo cual se tomó como referencia los días 09 (lunes) y 11 (miércoles) de septiembre de 2024, por ser los días de mayor operación dentro del periodo de análisis (como se analiza el apartado de análisis de operaciones aéreas), así como también se tuvo en cuenta el día 14 de septiembre fecha de radicado de su petición (sábado). Otra razón para analizar estos días es que representan el comportamiento de los vuelos de un día de fin de semana como el sábado en donde típicamente se presenta alto tráfico aéreo y dos días hábiles como los lunes y miércoles que representan el comportamiento de los vuelos en días ordinarios. Es así como, en el análisis se tuvo la referencia de la ubicación del barrio La Felicidad, lo cual se observa en las **Figuras 2 a 8**. En la **Figura 2** puede visualizar las trayectorias de las operaciones aéreas de los días 09, 11 y 14 de septiembre de 2024; desde allí se nota que el comportamiento de la mayoría de las trayectorias aéreas que se dirigen al sur occidente de la ciudad se concentra en un corredor definido que se encuentra al costado occidental del barrio La Felicidad y algunos vuelos en menor proporción sobrevuelan sobre el barrio en cuestión.

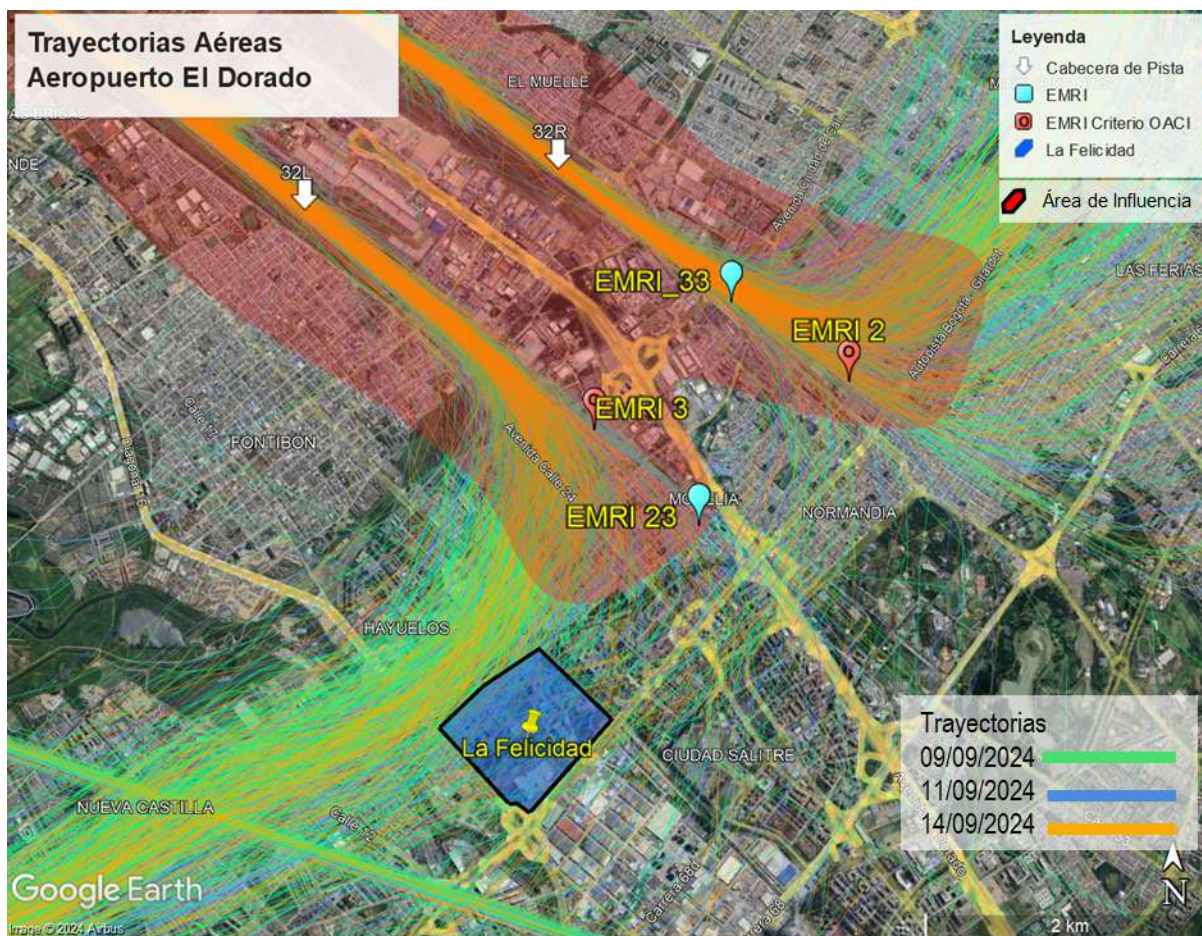


Figura 2. Trayectorias de aeronaves del Aeropuerto Internacional El Dorado sobre el barrio La Felicidad, Localidad de Fontibón los días 09, 11 y 14 de septiembre de 2024.

Fuente: Registros del Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental – CMAA remitidos por la AEROCIVIL a ANLA

A continuación, para mayor claridad de lo expuesto anteriormente, se presentan las trayectorias aéreas de forma independiente para los días 09, 11 y 14 de septiembre de 2024, enfocándose en el barrio La Felicidad. De esta manera se presenta en las **Figuras 3 y 4** las trayectorias aéreas del 09 de septiembre; las **Figuras 5 y 6** muestran las trayectorias aéreas del 11 de septiembre y por último en las **Figuras 7 y 8** se ilustran las trayectorias aéreas del 14 de septiembre (día de radicación de su petición).

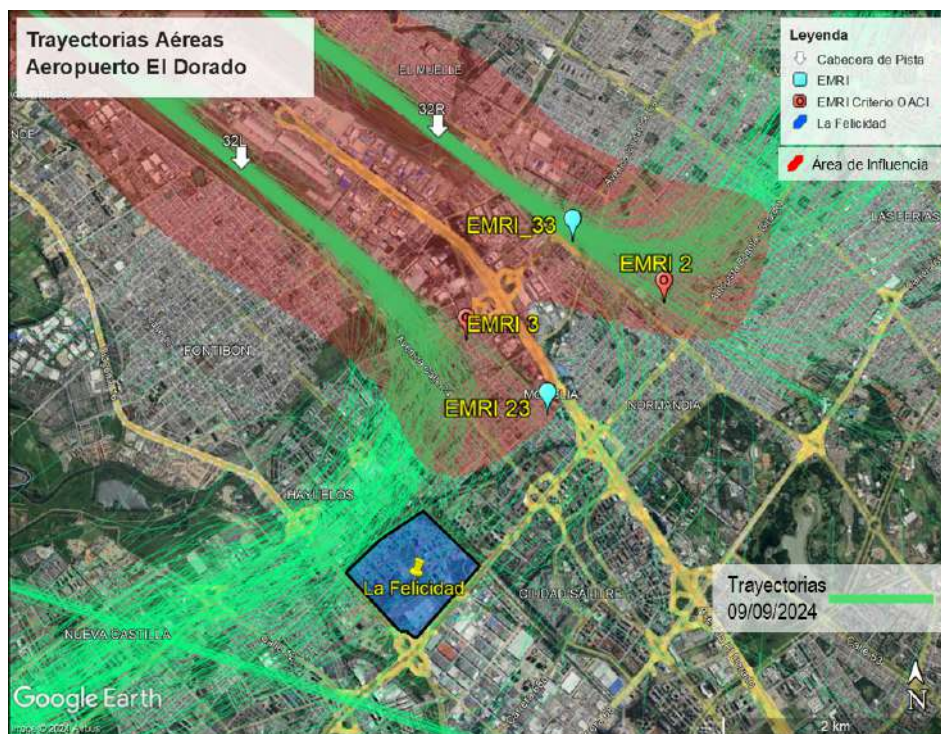


Figura 3. Trayectorias de operaciones aéreas del Aeropuerto Internacional El Dorado sobre el barrio La Felicidad, Localidad de Fontibón el 09 de septiembre de 2024.

Fuente: Registros del Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental – CMAA remitidos por la AEROCIVIL a ANLA



Figura 4. Trayectorias de operaciones aéreas del Aeropuerto Internacional El Dorado, enfoque sobre el barrio La Felicidad, Localidad de Fontibón el 09 de septiembre de 2024

Fuente: Registros del Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental – CMAA remitidos por la AEROCIVIL a ANLA

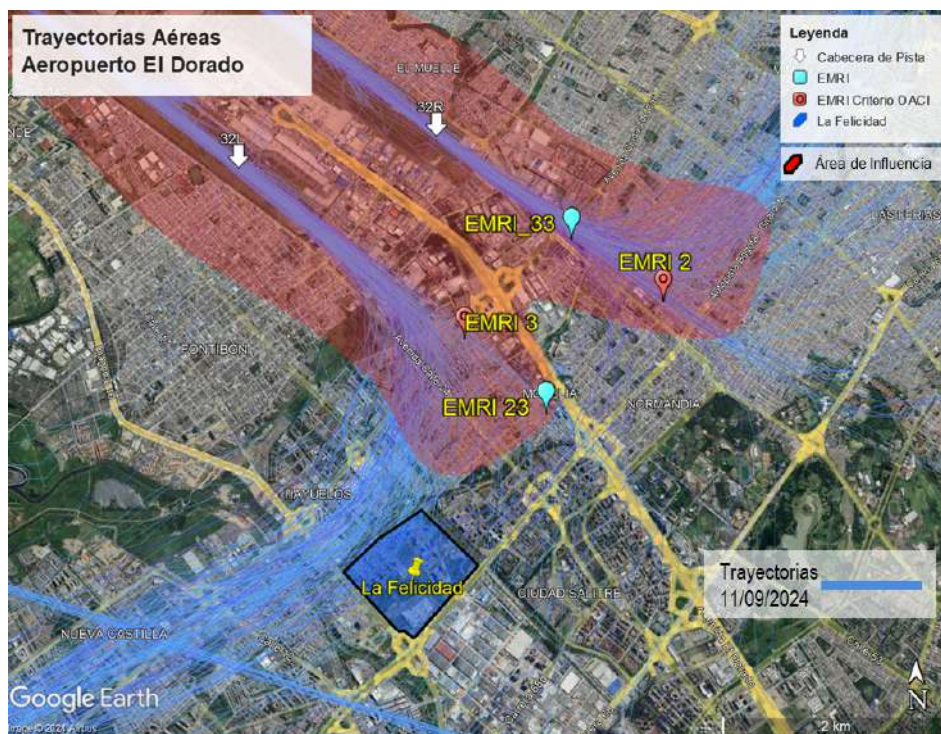


Figura 5. Trayectorias de operaciones aéreas del Aeropuerto Internacional El Dorado sobre el barrio La Felicidad, Localidad de Fontibón el 11 de septiembre de 2024.

Fuente: Registros del Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental – CMAA remitidos por la AEROCIVIL a ANLA

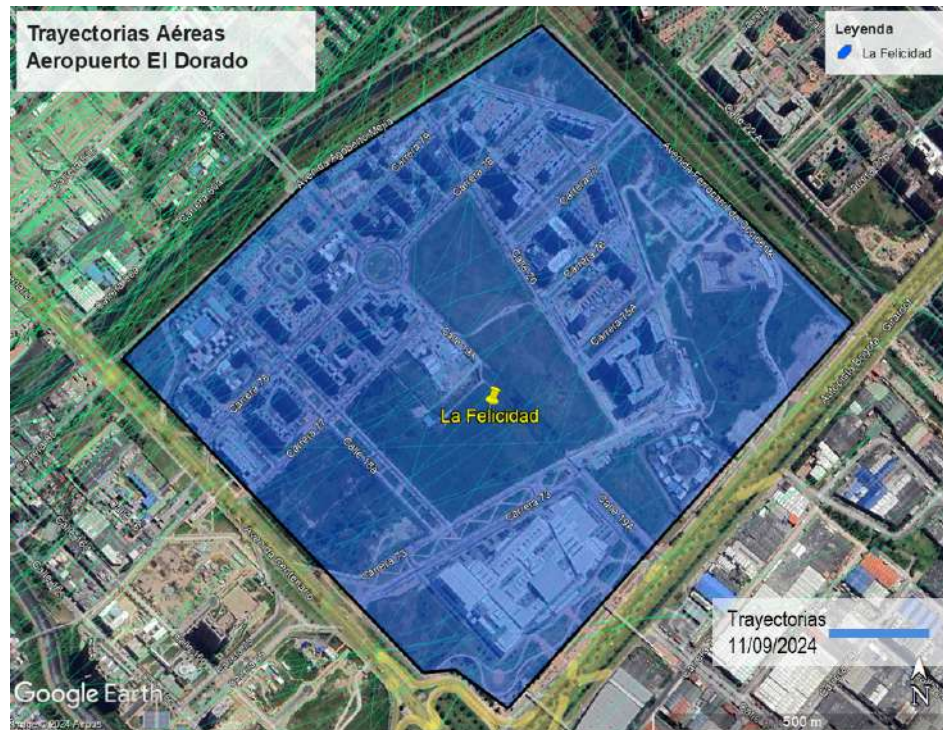


Figura 6. Trayectorias de operaciones aéreas del Aeropuerto Internacional El Dorado, enfoque sobre el barrio La Felicidad, Localidad de Fontibón el 11 de septiembre de 2024

Fuente: Registros del Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental – CMAA remitidos por la AEROCIVIL a ANLA

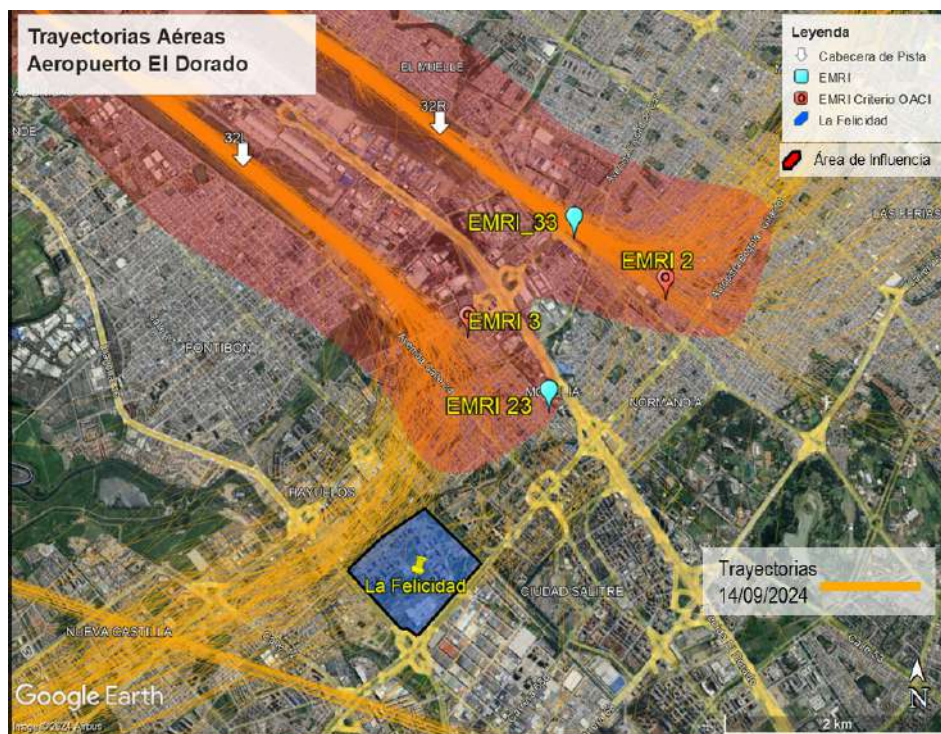


Figura 7. Trayectorias de operaciones aéreas del Aeropuerto Internacional El Dorado enfoque sobre el barrio La Felicidad, Localidad de Fontibón el 14 de septiembre de 2024.

Fuente: Registros del Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental – CMAA remitidos por la AEROCIVIL a ANLA



Figura 8. Trayectorias de operaciones aéreas del Aeropuerto Internacional El Dorado, enfoque sobre el barrio La Felicidad, Localidad de Fontibón el 14 de septiembre de 2024

Fuente: Registros del Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental – CMAA remitidos por la AEROCIVIL a ANLA

Tal como se observa en las figuras 3 a 8 en estos tres (3) días el comportamiento de las trayectorias aéreas fue similar, siguiendo un corredor definido hacia el costado occidental del barrio La Felicidad en donde se concentra la gran mayoría de las trayectorias. Ahora, como se puede notar en las mismas figuras, las trayectorias registran sobrevuelos sobre las áreas o barrios, adyacentes al corredor definido por los procedimientos aéreos PBN (navegación basada en prestaciones, por sus siglas en inglés) implementados por AEROCIVIL. Estos procedimientos delimitan el corredor guía de navegación aérea que debe seguir toda aeronave, procurando que las trayectorias se concentren lo máximo posible en ese corredor preestablecido, sin embargo, dadas las diferentes tecnologías de navegación para los distintos tipos de aeronaves es casi que imposible que estas aeronaves describan exactamente una única trayectoria en sus operaciones. También es importante hacer notar que en la navegación aérea influyen diversos factores de tipo climáticos y meteorológicos que hace que sea normal que se produzcan algunas trayectorias fuera del corredor en donde se concentran la mayoría de las rutas aéreas.

F. Verificación del número de operaciones aéreas.

Ahora bien, con respecto al análisis del número de operaciones aéreas, (las cuales también se encuentran disponibles para su consulta en el Tablero de control “Dorado” del Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales), en la **Figura 9** se muestra la variación de la cantidad de operaciones diurnas y nocturnas registradas por la estación F003, desde esta figura se resalta

que para el periodo de análisis del 07 al 21 de septiembre de 2024, en promedio se realizaron 267 operaciones al día, y en promedio 46 de ellas en jornada nocturna y 221 en jornada diurna. En total se reportaron 3993 operaciones aéreas en el periodo mencionado, de las cuales el 82,90% (3310 operaciones) se realizaron en jornada diurna frente a un 17,10% (683 operaciones) en jornada nocturna.

En los 15 días analizados se discriminó las operaciones diurnas y nocturnas y se pudo determinar que el día que registró mayores operaciones fue el lunes 09 de septiembre con 315 operaciones de las cuales 269 se realizaron durante el día y 46 durante la noche, seguido por el miércoles 11 de septiembre con 312 operaciones distribuidas en 261 vuelos en el día y 51 en la noche y en tercer lugar el viernes 13 de septiembre con 307 operaciones de estas 252 durante el día y 55 durante la noche. El día de radicación de su petición, sábado 14 de septiembre, se registraron 274 operaciones, con 223 operaciones en jornada diurna y 51 en jornada nocturna; por último, los días con menor cantidad de vuelos registrados fueron el domingo 08 de septiembre con 67 operaciones en cual se reportaron 23 operaciones diurnas y 44 nocturnas y el sábado 07 de septiembre con 99 operaciones con 53 operaciones en el día y 46 en la noche.

Se debe destacar en primera instancia que el periodo analizado está ubicado en una temporada turística baja considerada como de menor demanda de vuelos y en segunda instancia se destaca que el primer y el segundo día con mayores operaciones es decir lunes y miércoles respectivamente son días hábiles de la semana. Por otra parte, se puede ver que el tercer día con mayores operaciones corresponde a un viernes, último día hábil de la semana en donde algunas personas suelen salir de viaje, esta situación puede generar un aumento en la demanda de vuelos y por ende un aumento de las operaciones aéreas. Como se puede ver en la **Figura 9** la variación de la cantidad de operaciones aéreas es irregular, no presenta un comportamiento uniforme de aumento o descenso en la cantidad de operaciones.

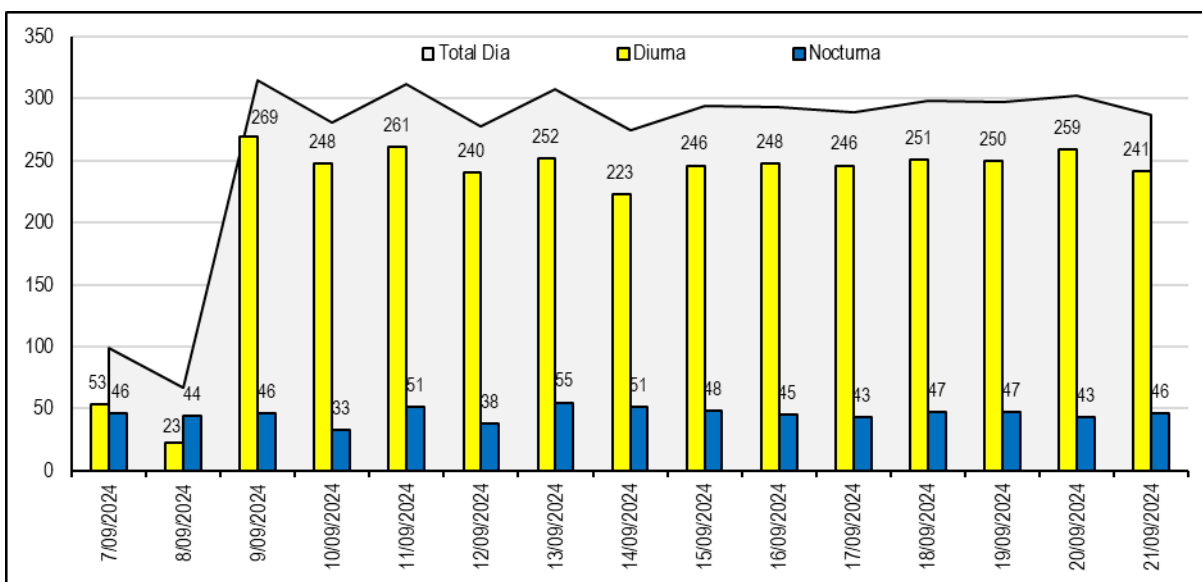


Figura 9. Operaciones diurnas y nocturnas registrados por la estación EMRI_3 (F003) ubicada en el barrio Santa Cecilia en la localidad de Fontibón entre el 07/09/2024 al 21/09/2024

Fuente: Registros del Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental – CMAA remitidos por la AEROCIVIL a ANLA. Procesamiento y diagramación “Tablero de control Dorado”. Centro de Monitoreo y grupo de seguimiento de ANLA

G. Niveles de ruido por el paso de aeronaves

En atención a lo manifestado en su petición (...) *“QUEJAS QUE HEMOS PRESENTADO SOBRE EL IMPACTO DEL RUIDO GENERADO POR LOS AVIONES”* (...) *“LOS VECINOS DEL BARRIO LA FELICIDAD HEMOS ESTADO PRESENTANDO QUEJAS POR EL RUIDO EXCESIVO CAUSADO POR LOS AVIONES”* (...) *“GENERA UN RUIDO QUE SOBREPASA LOS NIVELES PERMITIDOS PARA ÁREAS RESIDENCIALES”* (...), a continuación se presentará el análisis de niveles de presión sonora de acuerdo con la verificación de información y análisis de datos a través del Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales de la ANLA, acorde al registro tomado por las Estaciones de Medición de Ruido Inteligente – EMRI_23 o F023 del Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental de la AEROCIVIL, durante el periodo comprendido entre 07 al 21 de septiembre de 2024 (15 días), contrastado con los niveles máximos permisibles por la normatividad vigente. Este periodo de análisis se determina teniendo en cuenta como se ha indicado con anterioridad, que su petición no especifica fecha ni horario de los eventos que reporta causaron molestia por ruido aeronáutico, considerando así que es una muestra representativa que acoge días de fin de semana, días hábiles y la fecha de su petición.

De acuerdo con lo anterior, se analizaron los niveles promedio diarios de presión sonora continuo equivalente ponderado A, en el periodo diurno (LAeq D) y nocturno (LAeq N), a la luz de la normatividad vigente que corresponde a la Resolución 0627 del 7 de abril de 2006 *“Por la cual se establece la norma nacional de emisión de ruido y ruido ambiental”* del hoy Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, entre otras disposiciones establece que las jornadas diurna y nocturna se delimitan como se presenta en la en la **Tabla 3**.

Tabla 3. Horarios por jornada para Norma Nacional de Emisión de Ruido y Ruido Ambiental

	Jornada	
	Diurna	Nocturna
Comienzo	07:01	21:01
Fin	21:00	07:00

Fuente: Resolución 0627 de 07 de abril de 2006. Ministerio de Ambiente Vivienda y Desarrollo Territorial

Al analizar la información se encontró que el comportamiento de los niveles de presión sonora promedio diarios continuo equivalente ponderado A (LAeq) para la jornada diurna, reportados por la estación EMRI_23 (F023), entre el 07 al 21 de septiembre de 2024 (**Figura 10**), osciló entre el registro más alto de 61,02dBA (reportado el 21/09/24) y el registro más bajo 49,38dBA (reportado el 08/09/24), corroborando que no ocurrieron sobrepasos al nivel permisible de 65dBA

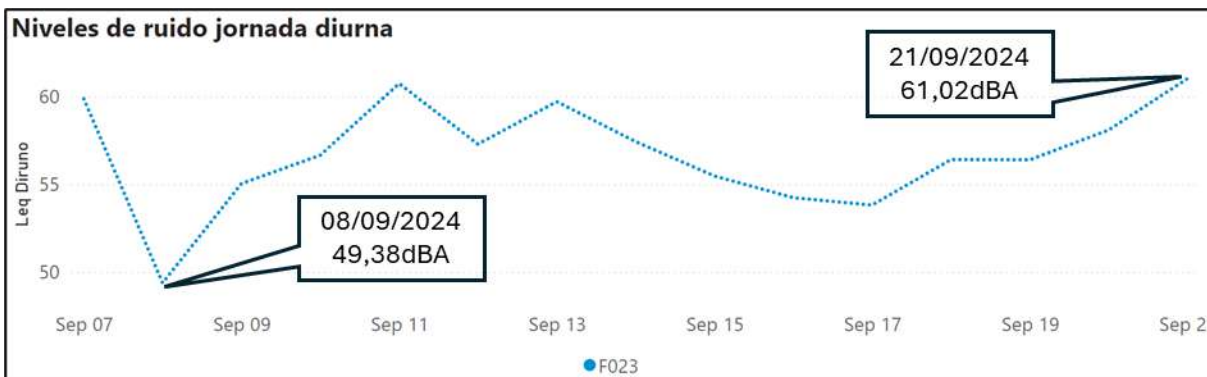


Figura 10. Niveles promedio diarios de presión sonora continuo equivalente diurno (LAeq D) registrados por la estación EMRI_23 (F023) ubicada en el barrio Modelia de la localidad de Fontibón entre el 07/09/2024 al 21/09/2024

Fuente: Registros del Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental – CMAA remitidos por la AEROCIVIL a ANLA. Procesamiento y diagramación “Tablero de control Dorado”. Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales y grupo de seguimiento de ANLA

De igual manera, para el periodo nocturno, es decir de las 21:01 a las 07:00 horas, los niveles promedio diarios de presión sonora continuo equivalente con filtro de ponderación A (LAeq), oscilaron entre el mayor registro de 52,89 dBA (reportado el 07/09/24) y 47,23dBA (reportado el 10/09/24); como se puede ver en la **Figura 11**.

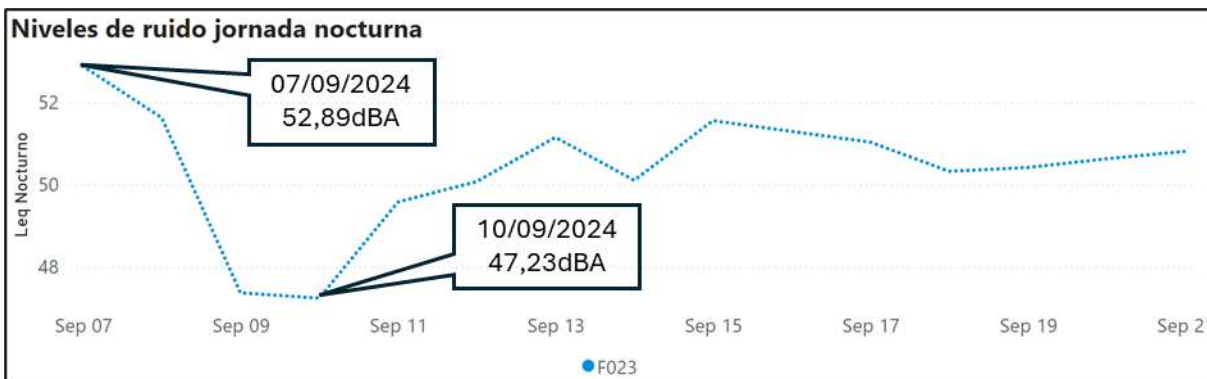


Figura 11. Niveles promedio diarios de presión sonora continuo equivalente nocturno (LAeqN) registrados por la estación EMRI_23 (F023) ubicada en el barrio Modelia de la localidad de Fontibón entre el 07/09/2024 al 21/09/2024

Fuente: Registros del Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental – CMAA remitidos por la AEROCIVIL a ANLA. Procesamiento y diagramación “Tablero de control Dorado”. Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales y grupo de seguimiento de ANLA

Es importante resaltar entonces que los niveles de presión sonora reportados en la estación F023 ubicada en el barrio Modelia cumplen con los estándares permisibles de la Resolución 0627 de 2006, por lo que es evidente que también se cumplirían los estándares mencionados en el barrio La Felicidad ya que las aeronaves que salen del aeropuerto El Dorado siguen las trayectorias en constante ascenso, toda vez que las aeronaves estarían a mayor altura sobre el barrio motivo de su consulta en comparación con el barrio Modelia.

H. Conclusiones respecto a sus inquietudes para el periodo de análisis.

Oficinas: Carrera 13 A No. 34 – 72 Edificio 13 35 Pisos 8 al 10 Bogotá, D.C.
Centro de Orientación y Radicación de Correspondencia: Carrera 13 A No. 34 – 72 Edificio 13 35
Locales 110 al 112 Bogotá, D.C.
Código Postal 110311156
Nit: 900.467.239-2
Línea de Orientación y Contacto Ciudadano: 57 (1) 2540100 / 018000112998 PBX: 57 (1) 2540111

www.anla.gov.co Email: licencias@anla.gov.co

Una vez realizados los anteriores análisis, se presentan las siguientes conclusiones:

- ✓ A través del análisis de las trayectorias de 3 días de operación del periodo de evaluación, se observó que las rutas de las operaciones aéreas siguen un corredor definido por los procedimientos aéreos PBN las cuales describen una tendencia de recorrido hacia el costado occidental del barrio La Felicidad en donde se concentra la gran mayoría de las trayectorias.
- ✓ Si bien se pudieron notar sobrevuelos sobre el barrio la Felicidad, éstos posiblemente se deben a las diferentes tecnologías de diseño y características de las aeronaves, así como a diversos factores de tipo climáticos y meteorológicos que hacen que sea normal que se produzcan algunas trayectorias fuera corredor en donde se concentran la mayoría de las rutas aéreas y hacen que sea casi imposible que las aeronaves puedan describir una única trayectoria.
- ✓ En cuanto a las operaciones aéreas se determinó que dentro del periodo de evaluación (07 al 21 de septiembre de 2024) la mayor cantidad de operaciones ocurrieron el lunes 09 y el miércoles 11 de septiembre comprobando la variación de la cantidad de operaciones aéreas es irregular y no presenta un comportamiento uniforme de aumento o descenso en la cantidad de operaciones sin distinguir si son días hábiles o no.
- ✓ En cuanto a los niveles de ruido se corroboró con la información disponible que los registros tomados por la estación EMRI_23 o F023, están dentro de los estándares de ruido ambiental establecidos por la Resolución 0627 de 2006 del *"Por la cual se establece la norma nacional de emisión de ruido y ruido ambiental"* para las jornadas diurnas y nocturnas del periodo de análisis del presente oficio.

Por otra parte, se considera relevante informarle, que la operación aérea no tiene un comportamiento homogéneo y tampoco sus emisiones, es importante aclarar que la molestia de los receptores en tierra tampoco es homogénea en magnitud y en horario, pues dicha molestia está condicionada a las características constructivas de las viviendas, materiales y posición de las ventanas o puertas de las edificaciones en relación con las trayectorias de las aeronaves, así como la frecuencia de paso de los aviones, el tipo de aeronave y el horario en el cual opera.

En otras palabras, la percepción de molestia no es igual para todas las personas, pues las condiciones anteriormente descritas de un receptor en tierra pueden hacer que la molestia sea percibida en unos lugares más que en otros. De igual manera receptores cercanos a su ubicación pueden no referir la molestia en la misma magnitud o simplemente no sentir ningún tipo de molestia.

Finalmente es importante tener claro que los análisis acá presentados se refieren a su caso específico, y para un periodo de tiempo delimitado por lo que se considera importante que usted conozca que en ejercicio de las funciones de control y seguimiento ambiental de esta Autoridad, el análisis integral de la información registrada por el Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental

(CMAA), y remitida por la AEROCIVIL, se realiza en el seguimiento periódico al proyecto, en donde se verifica y analiza el cumplimiento de las acciones y medidas incluidas en el plan de manejo ambiental, plan de monitoreo y seguimiento, así como las obligaciones de los actos administrativos que forman parte del expediente (con toda la información disponible en el mismo), y que son de obligatorio cumplimiento por parte de AEROCIVIL, por tanto en caso de encontrarse posibles incumplimientos se realizarán las acciones respectivas conforme a los procedimientos internos de ANLA y el debido proceso definido en la Ley 1333 de 2009, *“por la cual se establece el procedimiento sancionatorio ambiental y se dictan otras disposiciones”*.

La conceptualización anterior, se emite con fundamento en los supuestos de hecho establecidos en la norma, sin entrar a definir o resolver un caso concreto habida consideración que esta Autoridad no es un ente consultor, asesor o de formación profesional.

Por último, debe señalarse que esta comunicación se expide en los términos del artículo 28 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo (Ley 1437 de 2011), no sin antes indicarle que su petición fue remitida a la AEROCIVIL con el objetivo de que esa entidad en calidad de titular de la licencia ambiental otorgada al proyecto “Ejecución de las obras de construcción y operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado” y Autoridad Aeronáutica, brinde la atención correspondiente en el marco de sus competencias y en cumplimiento del instrumento de control y manejo ambiental y en el marco de sus competencias como Autoridad Aeronáutica.

En los anteriores términos se resuelve su solicitud y quedamos atentos a aclarar cualquier inquietud adicional relacionada con los temas puntuales de competencia de – ANLA – (Decretos 3573 de 2011, 376 de 2020 y 1076 de 2015) a través de los siguientes canales:

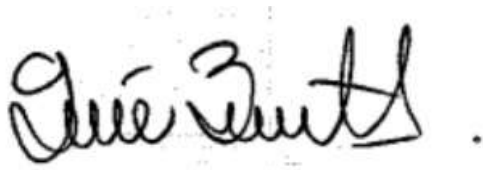
Presencialmente en el Centro de Orientación Ciudadano – COC – ubicado en la carrera 13A No 34-72 locales 110, 111 y 112 de Bogotá D.C., en horario de lunes a viernes de 8:00 a.m. a 4:00 p.m. jornada continua; Sitio web de la Autoridad www.anla.gov.co; Correo Electrónico licencias@anla.gov.co; Buzón de – PQRS – <http://web.anla.gov.co:85/pqr/>; GEOVISOR – SIAC – <http://sig.anla.gov.co:8083> - para acceder a la información geográfica de los proyectos; Chat Institucional ingresando al sitio web ANLA o Línea Telefónica directa 2540111, línea gratuita nacional 018000112998.

Así mismo, para cualquier información o consulta lo invitamos a ingresar al siguiente enlace: https://www.anla.gov.co/01_anla/proyectos/aeropuerto-el-dorado a través del cual podrá encontrar el micrositio con la información relacionada al proyecto Ejecución de las obras de construcción y operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado.

Adicionalmente, le invitamos a responder nuestra encuesta de satisfacción frente a esta respuesta ingresando [aquí](#) o escaneando el código QR. Sus aportes nos ayudarán a mejorar nuestros servicios.

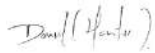
Cordialmente,





GERMAN BARRETO ARCINIEGAS
SUBDIRECTOR DE SEGUIMIENTO DE LICENCIAS AMBIENTALES

Medio de Envío: Correo Electrónico



DANIEL SANTIAGO MONTES JIMENEZ
CONTRATISTA



LINA SOFIA SALAZAR ESPINOSA
CONTRATISTA



JULIAN TORRIJOS AVILEZ
CONTRATISTA



JAIRO RICARDO HURTADO CASTELBLANCO
CONTRATISTA



MARIA CAROLINA MORANTES FORERO
CONTRATISTA

Archívese en: LAM0209

Nota: Este es un documento electrónico generado desde los Sistema de Información de la ANLA. El Original reposa en los archivos digitales de la entidad.