

Bogotá, DC, miércoles, 02 de octubre de 2024

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

Asunto: Respuesta a su petición presentada bajo el radicado ANLA 20246200996282 del 2 de septiembre de 2024, mediante formulario web de PQRSD de esta Autoridad Nacional relacionado con presuntas afectaciones por altos niveles de ruido, alta frecuencia de operación, trayectorias y rutas aéreas en horarios diurnos y nocturnos, 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:

“(…)

SEÑORES DE LA ANLA, ME PERMITO DIRIGIRME A USTEDES COMO RESIDENTE DEL BARRIO LA FELICIDAD PARA MANIFESTAR MI INCONFORMIDAD CON LA SITUACIÓN ACTUAL DEL TRÁNSITO AÉREO SOBRE NUESTRA COMUNIDAD. EL RUIDO CONSTANTE Y EXCESIVO GENERADO POR LOS AVIONES QUE PASAN A CUALQUIER HORA DEL DÍA Y LA NOCHE SE HA VUELTO INSOPORTABLE Y AFECTA DE MANERA GRAVE NUESTRA CALIDAD DE VIDA. DESDE HACE VARIOS MESES, HEMOS NOTADO UN INCREMENTO EN LA FRECUENCIA DE LOS VUELOS SOBRE EL BARRIO, CON AVIONES QUE PASAN CADA 6 O 7 MINUTOS, SIN IMPORTAR SI ES DE MADRUGADA, MEDIODÍA O TARDE. ESTA SITUACIÓN NO SOLO PERTURBA NUESTRO DESCANSO, SINO QUE TAMBIÉN GENERA UN AMBIENTE DE ESTRÉS CONSTANTE PARA TODOS LOS RESIDENTES, ESPECIALMENTE EN LOS PISOS MÁS ALTOS, DONDE EL RUIDO ES MÁS INTENSO. MI PREGUNTA ES: ¿POR QUÉ DEBEN PASAR TANTOS VUELOS POR ENCIMA DEL BARRIO LA FELICIDAD? NO SE ENTIENDE POR QUÉ ESTA ÁREA SE HA CONVERTIDO EN UNA RUTA TAN ACTIVA PARA EL TRÁFICO AÉREO, SIN CONSIDERAR EL IMPACTO NEGATIVO SOBRE LA COMUNIDAD. ENTENDEMOS LA IMPORTANCIA DE LAS OPERACIONES AÉREAS, PERO PARECE IRRACIONAL QUE LA MAYORÍA DE LOS VUELOS PASEN JUSTO POR ENCIMA DE NUESTRAS CASAS, EN LUGAR DE EXPLORAR OTRAS RUTAS QUE MINIMICEN EL IMPACTO

SONORO SOBRE ÁREAS RESIDENCIALES. ES IMPORTANTE QUE SE REALICE UN ANÁLISIS DETALLADO SOBRE LA PLANIFICACIÓN DE LAS RUTAS AÉREAS Y SE CONSIDEREN ALTERNATIVAS QUE DESVIEN EL TRÁFICO FUERA DE LAS ZONAS DENSAMENTE POBLADAS. COMO CIUDADANOS, TENEMOS DERECHO A UN AMBIENTE SALUDABLE Y TRANQUILO, LIBRE DE NIVELES DE RUIDO QUE SOBREPASAN LOS LÍMITES PERMITIDOS. SOLICITO RESPETUOSAMENTE QUE LA ANLA TOME CARTAS EN EL ASUNTO Y REVISE LAS RUTAS ACTUALES PARA BUSCAR SOLUCIONES QUE REDUZCAN LA FRECUENCIA DE LOS VUELOS SOBRE NUESTRO BARRIO. NO PODEMOS SEGUIR SOPORTANDO ESTA SITUACIÓN SIN UNA RESPUESTA CLARA SOBRE LAS RAZONES DE ESTE TRÁFICO AÉREO TAN INTENSO Y SIN ACCIONES CONCRETAS QUE NOS AYUDEN A RECUPERAR NUESTRA TRANQUILIDAD. AGRADEZCO DE ANTEMANO SU ATENCIÓN A ESTA SOLICITUD Y QUEDO A LA ESPERA DE UNA RESPUESTA PRONTA Y EFECTIVA QUE NOS EXPLIQUE POR QUÉ SE HA PERMITIDO ESTA SITUACIÓN Y QUÉ MEDIDAS SE VAN A IMPLEMENTAR PARA CORREGIRLA

(...)"

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", cuyo titular es la 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 seis (6) temáticas a resolver en su petición, así:

A. Área de Influencia.

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**.

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)



Figura 1 Ubicación referida por Peticionario Anónimo – Barrio La Felicidad en la localidad de Fontibón vs Área de Influencia del proyecto medio abiótico (limitada en color rojo) y socioeconómico (limitada en color violeta) 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. Configuración y Horarios de Operación del Aeropuerto Internacional El Dorado

En lo que corresponde a horarios de operación del Aeropuerto Internacional El Dorado, le informamos que mediante la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015, se permitió la operación aérea las 24 horas.

Ahora bien, teniendo en cuenta la autorización del inicio de la fase II de operación aérea por parte de esta Autoridad mediante la Resolución 0801 el 22 de abril de 2022 cuya ejecución se dio a partir del 1 de julio de 2022 y que continúa vigente, el Aeropuerto Internacional El Dorado actualmente opera bajo ciertas medidas de manejo ambiental específicas por cada una de las pistas y por franjas horarias, así:

Tabla 1. Configuración Operacional Actual (Fase II) – Medidas de Manejo Ambiental Aprobadas por la ANLA

PISTA	Horarios y Medidas de Manejo Ambiental aprobadas por la ANLA - Configuración operacional		PISTA	Horarios y Medidas de Manejo Ambiental aprobadas por la ANLA - Configuración operacional	
NORTE Localidad de Engativá	05:00- 6:59	Operaciones en cualquier dirección. Las operaciones sobre y hacia la ciudad de Bogotá con restricciones por cuota de ruido $QC \geq 4$	SUR Localidad de Fontibón	5:00-6:59	Operaciones en cualquier dirección. Las operaciones sobre y hacia la ciudad de Bogotá con restricciones por cuota de ruido $QC \geq 4$
	7:00: 21:59	Sin restricción alguna para la operación de todo tipo de Aeronaves.		7:00: 21:59	Sin restricción alguna para la operación de todo tipo de Aeronaves.
	22:00 - 23:59	Las operaciones podrán realizarse sobrevolando la ciudad.		22:00 - 23:59	Se permitirán los aterrizajes sin sobrevolar la ciudad, sentido occidente – oriente.
	00:00- 04:59	Las operaciones de descolaje se realizan en 100% sentido Oriente–Occidente, sin sobrevolar la ciudad.		00:00- 04:59	Las operaciones de descolaje se realizan en 100% sentido Oriente–Occidente, sin sobrevolar la ciudad.
Las operaciones de aterrizaje se realizan en un 100% en dirección Occidente – Oriente		Las operaciones de aterrizaje se realizan en un 100% en dirección Occidente – Oriente.			

Fuente: Configuración Operacional. Resolución 301 del 1 de febrero de 2022. Adaptación Equipo de Seguimiento ANLA

Concluyendo así que la terminal aérea tiene autorizada su operación las 24 horas; sin embargo, algunas franjas horarias cuentan con unas condiciones específicas, así:

- Entre las 05:00 a las 06:59 horas, por ambas pistas, hay una restricción para las aeronaves con cuota de ruido igual o mayor a 4 ($QC \geq 4$), que son las aeronaves más ruidosas, que operen desde y hacia la ciudad de Bogotá.
- Entre las 7:00 a las 21:59 horas por ambas pistas se permite operación aérea hacia y desde la ciudad de Bogotá, sin ninguna restricción.
- Entre las 22:00 a las 23:59 horas
 - ✓ Pista sur: Las operaciones aéreas no deben entrar ni salir por la ciudad de Bogotá, en este horario solo están permitidos los aterrizajes entrando por Funza (Sentido occidente – oriente)
 - ✓ Pista norte: se permite operación aérea hacia y desde la ciudad de Bogotá, sin ninguna restricción

Así las cosas, frente a lo señalado en su petición respecto a “(...) LOS AVIONES QUE PASAN A CUALQUIER HORA DEL DÍA Y LA NOCHE (...)” “(...) SIN IMPORTAR SI ES DE MADRUGADA, MEDIODÍA O TARDE (...)”, tal como ya le fue mencionado anteriormente, el Aeropuerto Internacional El Dorado se encuentra autorizado para operar las 24 horas, no obstante, este cuenta con unas restricciones ambientales para su operación en las franjas horarias de la madrugada como lo es el horario entre las 00:00 y las 4:59, la cual consiste en que no se tiene permitido sobrevolar la ciudad de Bogotá, exceptuando de tal restricción aquellas operaciones aéreas que estén relacionadas con misiones de orden gubernamental, fuerza pública, ambulancias, entre otros, razón por la cual, en los literales **C** y **D**, de la presente comunicación se realiza el análisis pertinente frente al cumplimiento tal restricción por parte de la AEROCIVIL en esa franja horaria, abarcando de esta manera el periodo horario mencionado por usted en su petición, de acuerdo con los datos registrados 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, siendo estos los equipos de medición más cercanos al barrio la Felicidad en la localidad de Fontibón, como se observa en la figura 1.

C. Trayectorias aéreas y frecuencia de operación

Esta Autoridad Nacional con relación a lo mencionado por usted:

(...) “NO SE ENTIENDE POR QUÉ ESTA ÁREA SE HA CONVERTIDO EN UNA RUTA TAN ACTIVA PARA EL TRÁFICO AÉREO” (...) “LUGAR DE EXPLORAR OTRAS RUTAS QUE MINIMICEN EL IMPACTO SONORO SOBRE ÁREAS RESIDENCIALES. ES IMPORTANTE QUE SE REALICE UN ANÁLISIS DETALLADO SOBRE LA PLANIFICACIÓN DE LAS RUTAS AÉREAS Y SE CONSIDEREN ALTERNATIVAS QUE DESVIÉN EL TRÁFICO FUERA DE LAS ZONAS DENSAMENTE POBLADAS” (...) “SOLICITO RESPETUOSAMENTE QUE LA ANLA TOME CARTAS EN EL ASUNTO Y REVISE LAS RUTAS ACTUALES” (...) (...) (...) “HEMOS NOTADO UN INCREMENTO EN LA FRECUENCIA DE LOS VUELOS SOBRE EL BARRIO, CON AVIONES QUE PASAN CADA 6 O 7 MINUTOS” (...) “BUSCAR SOLUCIONES QUE REDUZCAN LA FRECUENCIA DE LOS VUELOS SOBRE NUESTRO BARRIO” (...)

Le informamos que en lo referente a trayectorias, rutas y 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 en el cual se establecen, entre otras funciones, las siguientes: “*Dirigir, organizar y coordinar el desarrollo del transporte aéreo en Colombia*” y “*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**. En consecuencia, al no ser la ANLA la Autoridad competente frente a estos asuntos, su petición ha sido trasladada a la AEROCIVIL para que esa entidad, brinde respuesta oportuna frente a lo que usted ha manifestado.

No obstante, 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=eyJrjoiYjQ4Nzk1ZjMtYmYzYy00NmI2LWE4YjctYmQ1NGNhMD_E0ZTU3liwidCI6IjZmMWNjYjk0LWFkYTUtNDM3Zi04NzZkLTQ5NzkyMGNjYmUxOCIsImMiOiR9&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 tablero, 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.

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 y las operaciones aéreas, reportadas por las estaciones EMRI_03 (F003) y EMRI_23 (F023) que son las estaciones más cercanas a su ubicación y que registra con más representatividad las operaciones aéreas que pasan por la localidad de Fontibón, adicionalmente para analizar las restricciones operacionales definidas en la Resolución 1728 de 2021 se tuvieron en cuenta los registros de las estaciones EMRI_02 (F002) localizada en el barrio el Encanto y EMRI_33 (F033) ubicada en el barrio San Ignacio, estaciones que se encuentran dentro de la localidad de Engativá como se puede ver en la **Figura 12**.

Conforme a lo anterior, es preciso indicarle que teniendo en cuenta que en su petición usted no indica la fecha y horario específicos de la ocurrencia de los eventos, se tomará para los análisis respectivos el periodo comprendido entre el 24 de agosto al 6 de septiembre de 2024, el cual incluye la fecha de radicado de la petición que es el 02 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 25 y 26 agosto de 2024, por ser los días de mayor operación dentro de la semana evaluada (como se analiza en el literal *D. Niveles de Ruido por el paso de aeronaves y análisis de operaciones aéreas*) y el día 2 de septiembre fecha de radicado de su petición. Otra razón para analizar estos días es que representan el comportamiento de los vuelos de un día de fin de semana como el domingo en donde típicamente se presenta alto tráfico aéreo y un día hábil como es el lunes que representa 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 9**.

En la **Figura 2** puede visualizar las trayectorias de las operaciones aéreas de los días 25 y 26 de agosto y del 2 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 concentran en un corredor definido que se encuentra al costado occidental del barrio La Felicidad y algunos vuelos en menor proporción sobrevuelan sobre el barrio La Felicidad.



Figura 2. Trayectorias de aeronaves del Aeropuerto Internacional El Dorado sobre el barrio La Felicidad, Localidad de Fontibón los días 25, 26 de agosto y 02 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 los días 25 y 26 de agosto y 2 de septiembre de 2024 con mayor detalle, enfocándose en el barrio La Felicidad. De esta manera se presenta en las **Figuras 3 y 4** las trayectorias aéreas del 25 de agosto; las **Figuras 5 y 6** muestran las trayectorias aéreas del 26 de agosto y por último en las **Figuras 7 y 8** se ilustran las trayectorias aéreas del 2 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 25 de agosto 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 25 de agosto de 2024

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

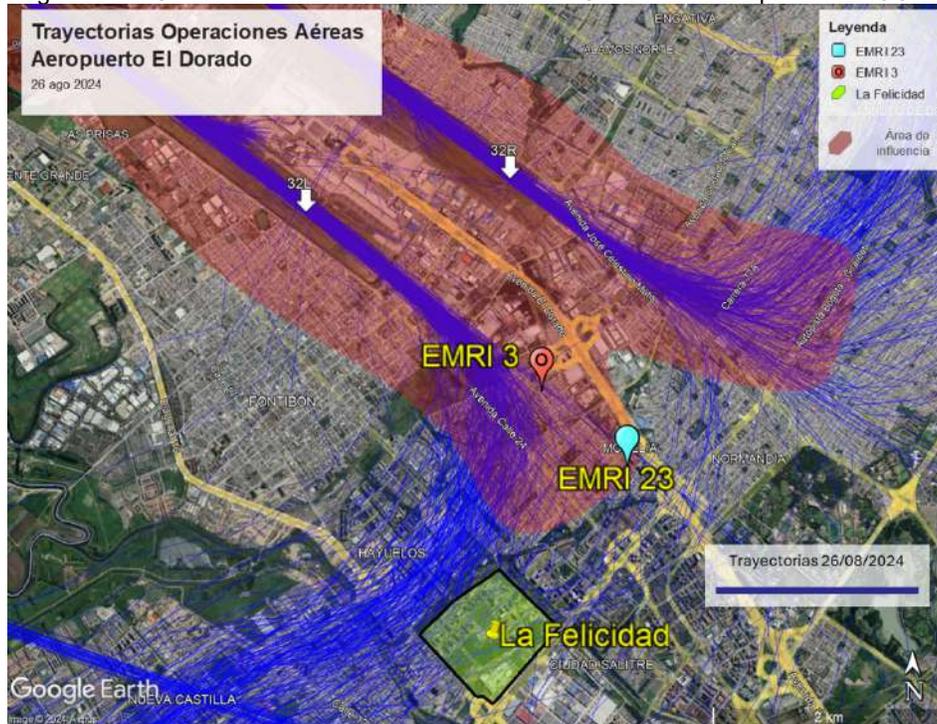


Figura 5. Trayectorias de operaciones aéreas del Aeropuerto Internacional El Dorado sobre el barrio La Felicidad, Localidad de Fontibón el 26 de agosto de 2024.

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 26 de agosto de 2024

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

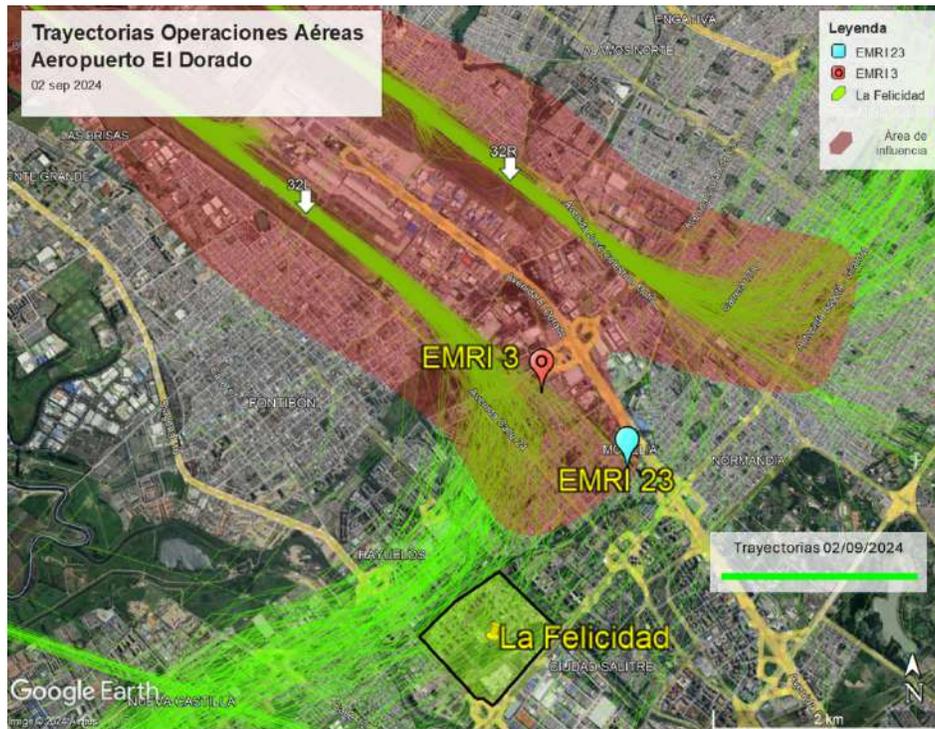


Figura 7. Trayectorias de operaciones aéreas del Aeropuerto Internacional El Dorado enfoque sobre el barrio La Felicidad, Localidad de Fontibón el 2 de septiembre de 2024.

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 2 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, si bien se registran algunas trayectorias de aeronaves sobre el barrio La Felicidad, se destaca que la tendencia predominante de tráfico aéreo y por ende la mayor densidad de estos eventos no se da sobre ese barrio, siguiendo patrones consistentes con las condiciones que se han presentado históricamente en el tiempo.

Ahora, con el fin de mostrar un comparativo del comportamiento de las trayectorias aéreas producto de la operación del Aeropuerto Internacional El Dorado, con un año de diferencia, en la **Figura 9** se muestran las trayectorias registradas en el Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales de la ANLA, el día 1 de julio de 2023 en color azul claro y las trayectorias aéreas del 25 y 26 de agosto y del 2 de septiembre de 2024 en tonalidades amarillo, azul oscuro y verde respectivamente. De esta comparación se resalta un patrón de comportamiento similar resaltando que sobre el barrio La Felicidad referido en su petición, no se concentra el corredor aéreo predominante de las operaciones aéreas del Aeropuerto Internacional El Dorado.

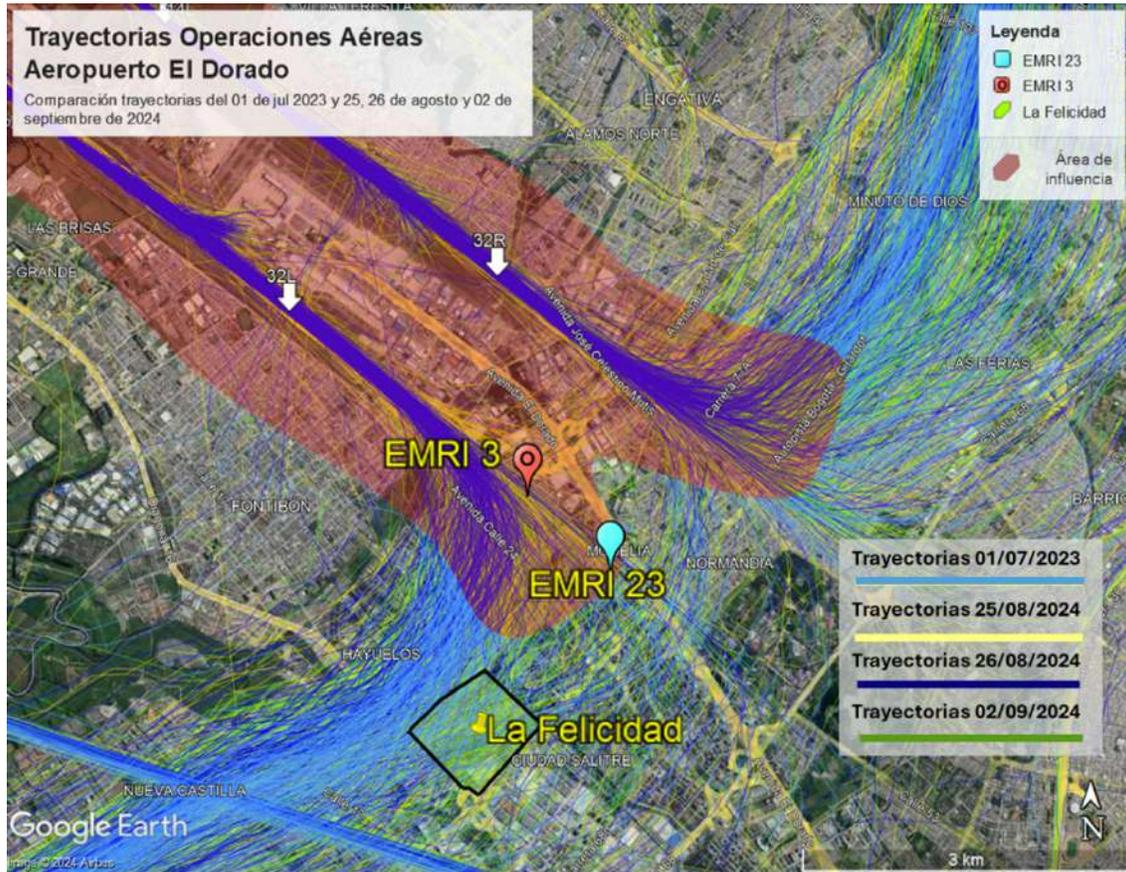


Figura 9. Comparativo del comportamiento de las trayectorias aéreas producto de las operaciones del Aeropuerto Internacional El Dorado hacia el sur de la ciudad de Bogotá los días 1 de julio de 2023, 25 y 26 de agosto de 2024 y 02 de septiembre de 2024

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

Para reforzar lo mencionado acerca del constante comportamiento de las trayectorias aéreas a través del tiempo se presenta en la **Figura 10** la evolución de las trayectorias en los últimos años y se compara cómo en la actualidad se siguen utilizando los corredores aéreos típicos que estuvieron aplicándose durante el periodo de 2017 a 2023. En la figura citada se toma como ejemplo las trayectorias predominantes en el año 2022, tomando las trayectorias aéreas del 1 de noviembre de 2022 (en color violeta) y las trayectorias del 1 de julio de 2023 que se pueden observar en color azul claro.

De esta manera y basado en los anteriores ejemplos se resalta que el patrón de comportamiento de las trayectorias en el periodo de 2017 al 2022 y en la actualidad es similar. También se puede ver que históricamente 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.

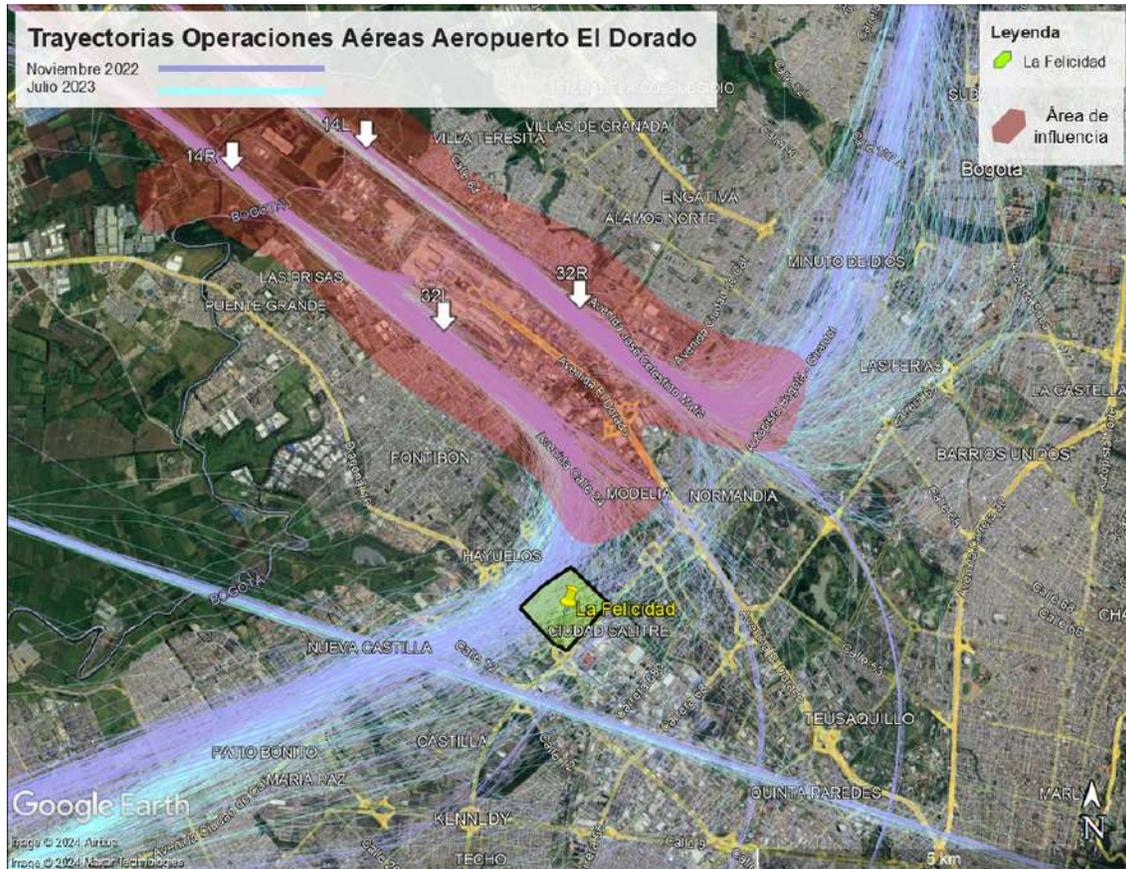


Figura 10. Comparativo del comportamiento de las trayectorias aéreas producto de la operación del Aeropuerto Internacional El Dorado entre noviembre de 2022 a julio de 2023

Fuente: Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales de ANLA, con información aportada por AEROCIVIL.

Ahora bien, con respecto al análisis de frecuencia 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 11** 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 24 de agosto al 06 de septiembre de 2024, en promedio se realizaron 310 operaciones al día, y en promedio 56 de ellas en jornada nocturna y 255 en jornada diurna. En total se reportaron 4341 operaciones aéreas en el periodo mencionado, de las cuales el 82,01% (3560 operaciones) se realizaron en jornada diurna frente a un 17,99% (781 operaciones) en jornada nocturna.

En los 14 días analizados se discriminó las operaciones diurnas y nocturnas y se pudo determinar que el día que registró mayores operaciones fue el lunes 26 de agosto con 383 operaciones de las cuales 278 se realizaron durante el día y 105 durante la noche, seguido por el domingo 25 de agosto con 373 operaciones distribuidas en 288 vuelos en el día y 85 en la noche y en tercer lugar el martes 27 de agosto con 360 operaciones de estas 269 durante el día y 91 durante la noche. El día de radicación de su petición, lunes 02 de septiembre, se registraron 280 operaciones, con 240 operaciones en jornada diurna y 40 en jornada nocturna; por último, los días con menor cantidad de vuelos registrados fueron el martes 03 de septiembre con 270 operaciones en cual se reportaron 226 operaciones diurnas y 44 nocturnas y el sábado 31 de agosto con 272 operaciones con 222 operaciones en el día y 50 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 tercer día con mayores operaciones es decir lunes y martes respectivamente son días hábiles de la semana. Por otra parte, se puede ver que el segundo día con mayores operaciones corresponde a un domingo, día de fin de semana en donde las personas suelen salir o retornar de sus viajes, 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 11** la variación de la cantidad de operaciones aéreas es irregular, no presenta un comportamiento uniforme de aumento o descenso en la cantidad de operaciones.

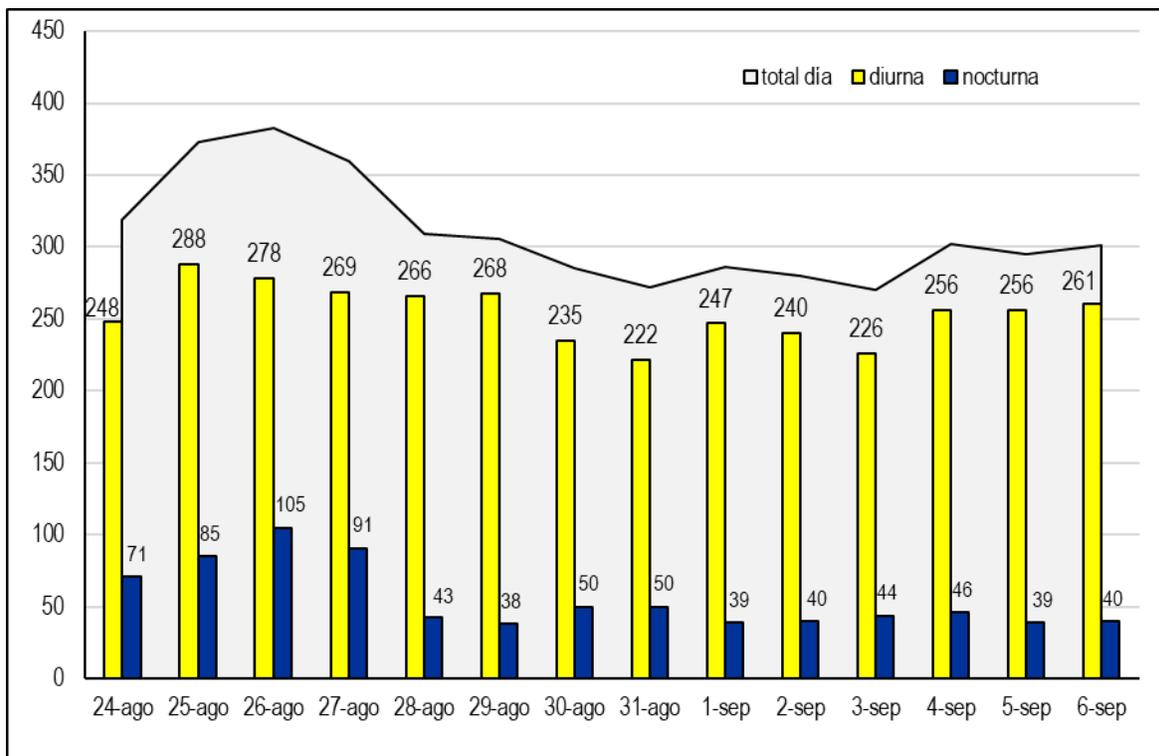


Figura 11. Operaciones diurnas y nocturnas registrados por las estaciones EMRI_3 (F003) ubicada en el barrio Santa Cecilia en la localidad de Fontibón entre el 24/08/2024 al 06/09/2024

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

Ahora bien, a continuación, se presenta el análisis de cumplimiento de la configuración operacional, que se ha explicado en el literal B “Configuración y Horarios de Operación del Aeropuerto Internacional El Dorado” de la Tabla 1, para el periodo de análisis comprendido entre el 24 de agosto al 06 de septiembre de 2024, tomando en cuenta los registros de las estaciones EMRI_2, EMRI_3, EMRI_23 y EMRI_33 y las cabeceras de pista (ver ubicación en Figura 1) que aplican por cada restricción:

En lo relacionado a modelos de aeronaves con cuota de ruido ($QC \geq 4$), que tienen restricción de operación en el horario entre las 05:00 a las 06:59 horas, se identificó que una (1) aeronave tipo Boeing 727-200 aterrizó por la cabecera de pista 13L, localizada en la pista norte en el municipio de Funza, el 03 de septiembre de 2024 a las 06:46; esta aeronave se clasifica dentro de esta restricción operacional.

Tabla 2. Aeronaves con $QC \geq 4$ que operaron entre las 05:00 a las 06:59 horas registradas por la estación F023 y F003

Fecha	Estación	Fecha y hora registro	Hora	CallSign	Dirección	Cabecera de pista	Tipo de Aeronave
3/09/2024	F003	3/09/2024 6:46	6	KRE147	ARR	13L	B722

Fuente: Registros del Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental – CMAA remitidos por la AEROCIVIL a ANLA. Análisis de información por grupo de Seguimiento de la ANLA

En cuanto a la restricción de operaciones en la franja horaria de 22:00 a 23:59 en la cual solo se permite en la pista sur los aterrizajes sin sobrevolar la ciudad, sentido occidente – oriente, es decir entrando por el municipio de Funza, se realizó una consulta de las operaciones aéreas realizadas por el Aeropuerto Internacional El Dorado entre el 24 de agosto y el 06 de septiembre de 2024, encontrando en la información disponible que no hubo operaciones de despegues o aterrizajes en las cabeceras que hacen parte de la pista sur (13R y 31L) dentro de esta franja horaria.

Por otra parte y como le fue mencionado anteriormente, existe una restricción para las operaciones aéreas entre las 00:00 a las 4:59 horas, la cual consiste en restringir la operación aérea sobre la ciudad de Bogotá, esto es, aterrizajes y despegues por las cabeceras 31L y 31R, por lo que para analizar la situación, esta Autoridad Nacional consultó la información de operaciones entregada por la AEROCIVIL registrada por las estaciones EMRI_3 (F003) y EMRI_23 (F023) adicionalmente para analizar esta restricción se consultó los registros de las estaciones EMRI_2 (F002) y EMRI_33 (F033) cercanas a la pista norte por el lado de Bogotá (como se puede ver en la **Figura 12**), encontrando que en el periodo comprendido entre el 24 de agosto al 6 de septiembre de 2024 no ocurrieron operaciones aéreas dentro de esta franja horaria y dentro del periodo de análisis.

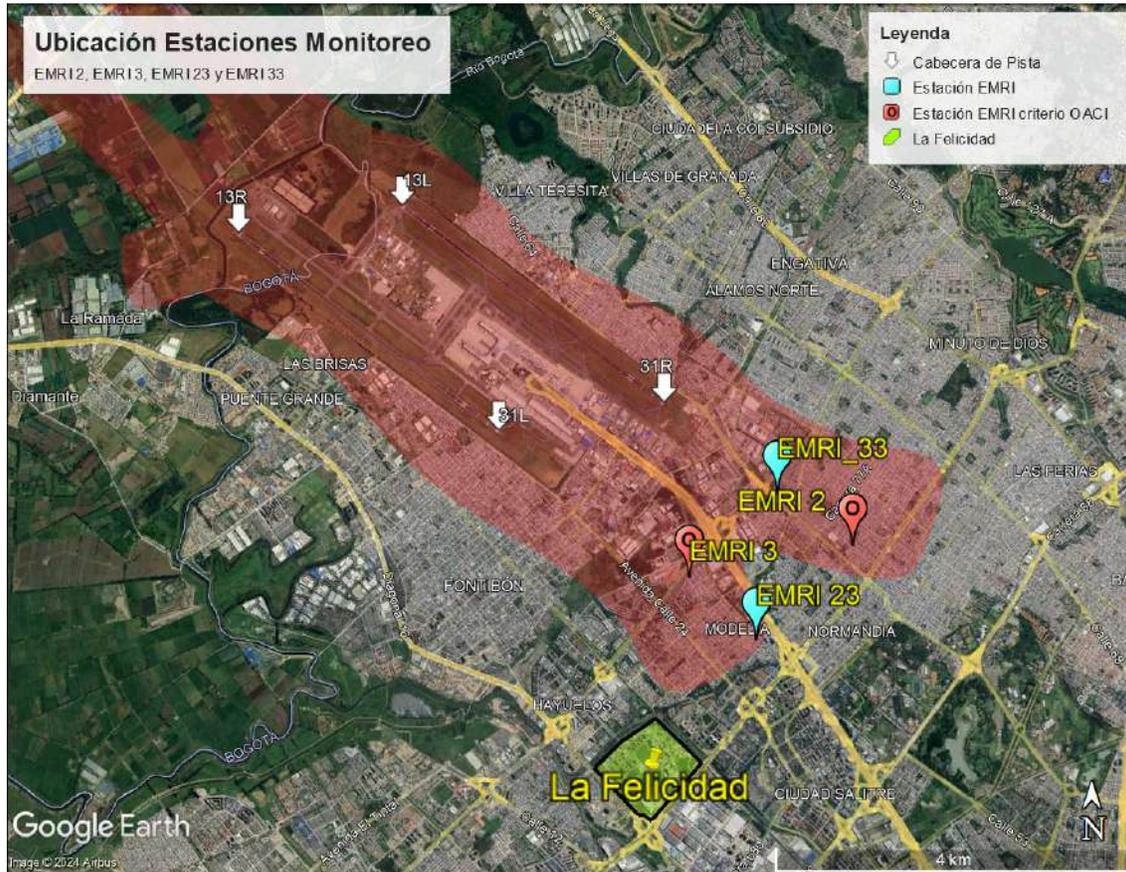


Figura 12 Ubicación estaciones EMRI_02, EMRI_03, EMRI_23 y EMRI_33 y cabeceras de pista.

Fuente: Grupo de Seguimiento – ANLA. Google Earth, 2024

D. Niveles de Ruido por el paso de aeronaves y análisis de operaciones aéreas.

En atención a lo manifestado en su petición “(...) *EL RUIDO CONSTANTE Y EXCESIVO GENERADO POR LOS AVIONES QUE PASAN (...)*” “(...) *ESPECIALMENTE EN LOS PISOS MÁS ALTOS, DONDE EL RUIDO ES MÁS INTENSO (...)*” “(...) *COMO CIUDADANOS, TENEMOS DERECHO A UN AMBIENTE SALUDABLE Y TRANQUILO, LIBRE DE NIVELES DE RUIDO QUE SOBREPASAN LOS LÍMITES PERMITIDOS (...)*”, 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 el 24 de agosto al 6 de septiembre de 2024, 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 normativa 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 24 de agosto al 06 de septiembre de 2024 (**Figura 13**), osciló entre el registro más alto de 61,87dBA (reportado el 4/09/24) y el registro más bajo 53,16dBA (reportado el 5/09/24), corroborando que no ocurrieron sobrepasos al nivel permisible de 65dBA

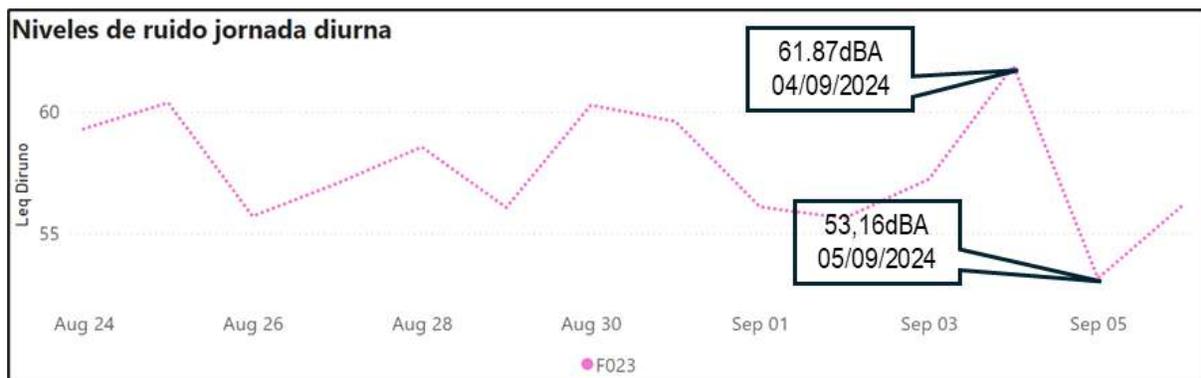


Figura 13. Niveles promedio diarios de presión sonora continuo equivalente diurno (LAeq D) registrados por la estación EMRI_23 (F023) ubicada en el barrio Modelia de la localidad de Fontibón entre el 24/08/2024 al 06/09/2024

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 55,28 dBA (reportado el 26/08/24) y 48,75dBA (reportado el 5/09/24); como se puede ver en la **Figura 14**, evidenciando que existió un sobre paso el 26 de septiembre que fue menor a un (1) decibel, es decir 0,28dba,

Teniendo en cuenta lo anterior, es pertinente mencionar que dentro de lo establecido en el Plan de Manejo Ambiental – PMA autorizado por la ANLA a través del artículo sexto de la Resolución

1728 del 4 de octubre de 2021 y actualmente vigente, se encuentra incluida la ficha de manejo denominada “PMA 01 - Manejo y Control de Ruido”, la cual cuenta con medidas e indicadores para realizar el seguimiento de estas mínimas excedencias, como por ejemplo se tiene que la AEROCIVIL debe garantizar el cumplimiento de las cuotas de ruido de carácter ambiental LAeq, hora - 55 dBA con la incertidumbre de ± 2 dBA en los horarios establecidos para las Fase II y Fase III definidas en la Resolución 1728 de 2021 la cual fue modificada de manera parcial a través de la Resolución 0301 de 2022 por parte de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales; aspecto evaluable en estaciones con categoría de uso de suelo residencial, que para este caso al estación F023 está ubicada en un sector con uso de suelo residencial.

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.

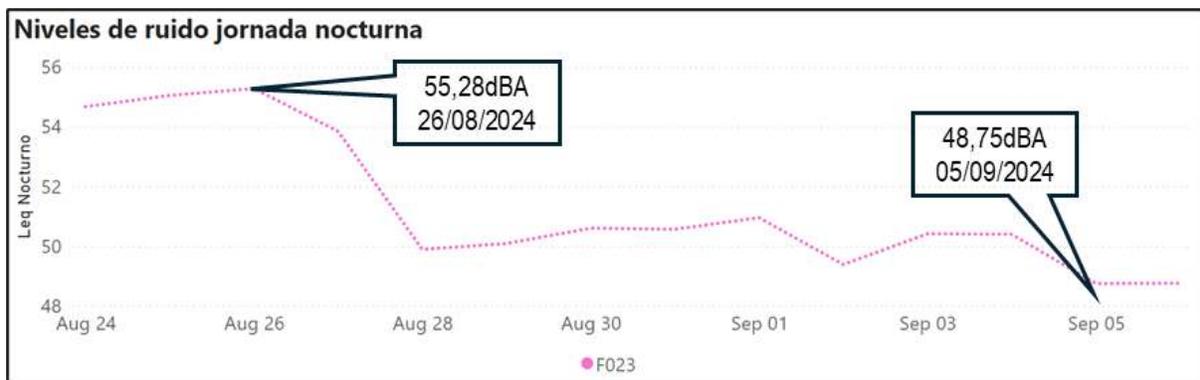


Figura 14. Niveles promedio diarios de presión sonora continuo equivalente nocturno (LAeqN) registrados por la estación EMRI_23 (F023) ubicada en el barrio Modelia de la localidad de Fontibón entre el 24/08/2024 al 06/09/2024

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

En cuanto a los análisis de operaciones aéreas, se debe decir que conforme a lo definido en la Resolución 1728 de 2021 para el periodo del 24 de agosto al 06 de septiembre de 2024 se concluye que en este periodo no ocurrieron operaciones que incumplieran la configuración para el horario de las 22:00 a las 23:59 aplicable para la pista sur, así como tampoco para el horario de las 00:00 a 04:59 horas para la pista norte y sur; de igual manera se identificó una aeronave con $QC \geq 4$ entre las 05:00 a 06:59, la cual aterrizó a las 06:46 horas el día 3/09/2024.

Por otra parte, y teniendo en cuenta lo manifestado por usted respecto a los niveles de ruido (...) “LIBRE DE NIVELES DE RUIDO QUE SOBREPASAN LOS LÍMITES PERMITIDOS” (...), se confirmó que en el periodo de evaluación la estación F023 registró niveles de ruido que están dentro de los estándares permisibles definidos en la Resolución 0627 del 07 de abril de 2006, por tanto, acorde al registro del CMMA no se presentan sobrepasos de los límites allí

establecidos.

E. Medidas de Manejo para la Mitigación de los Impactos por Ruido para el Aeropuerto Internacional El Dorado.

Respecto a lo manifestado por usted en relación con, (...) *“POR QUÉ SE HA PERMITIDO ESTA SITUACIÓN Y QUÉ MEDIDAS SE VAN A IMPLEMENTAR PARA CORREGIRLA”* (...), es importante, para esta Autoridad Nacional informarle que, adicional a las restricciones operacionales que han sido implementadas en la configuración operacional para cada franja horaria (descritas en el literal B de la presente comunicación), el Aeropuerto Internacional El Dorado, cuenta una serie de medidas de orden ambiental para la mitigación de impactos por ruido que pueda generar la operación aérea de esta terminal aérea a cargo de la AEROCIVIL, que a continuación, nos permitimos ampliar y detallar sobre dichos conceptos y medidas, así:

- **Cuota de Ruido (QC Quota Count):** Es una medida ambiental, que se define por las condiciones particulares sobre emisiones de niveles de presión sonora que genera cada aeronave, debido a sus características propias de tipo de motor, tecnología, performance, año de elaboración, etc.; para el caso específico del Aeropuerto Internacional el Dorado el sistema cuota de ruido se define y propone como un método restrictivo de operación aérea debido al impacto por ruido que produce la operación de aeronaves en sus condiciones particulares, sobre la población aledaña a esta terminal aérea durante horarios sensibles. Este sistema consiste en la definición de una variable, “Cuota de Ruido (Quota Count)”, para cada aeronave y que depende del procedimiento de aterrizaje o despegue, acatándose en función de los niveles de ruido efectivo percibido y certificado (EPNdB) de acuerdo con la metodología y parámetros establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional OACI en el Anexo 16 – “Protección al medio ambiente”, Volumen I – “Ruido de las aeronaves”, para luego aplicar los siguientes valores asignados de cuota de ruido:

Tabla 4. Valores aplicables para el sistema Cuota de Ruido (QC)

Clasificación de Nivel de Ruido (EPNL)	Cuota de Conteo
Menos de 84 dB EPNL	Exento 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: Complemento de EIA radicado No. 2021083394-1-000 del 29 de abril de 2021 – Cap. 3 Descripción del proyecto

De acuerdo con lo anterior, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, determinó mediante los antecedentes del sistema de cuota de ruido en otros aeropuertos y por medio del monitoreo sobre los niveles de presión sonora mediante el Sistema de Vigilancia y Control Ambiental – SVCA (Ahora Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental) implementado para el Aeropuerto Internacional El Dorado de la ciudad de Bogotá D.C.

desde el año 2015, que las aeronaves con mayor nivel de exposición sonora, son aquellas que su cuota de ruido por certificado propio a partir de la clasificación, inventariado y categorización por emisión de ruido, se encuentran en el margen de 4 o superior, siendo éstas las más ruidosas.

Así las cosas, los modelos de aeronaves que operan en el Aeropuerto Internacional El Dorado y que por sus niveles de certificación de ruido EPNL, son equivalentes a la cuota de ruido 4 o superior, se describen en la siguiente tabla.

Tabla 5. Aeronaves objeto de restricción por cuota de ruido QC. Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

Modelo de aeronave	Cuota de ruido
B747 - 4 XXX y variantes del modelo	4
B727 - 2 XXX y variantes del modelo	4
MD - 11 y variantes del modelo	4

Fuente: Complemento del EIA radicado No. 2021083394-1-000 del 29 de abril del 2021 – Adaptado equipo ANLA

Luego entonces, obteniendo los resultados de niveles de ruido con certificado que genera cada aeronave, y que según el Reglamento Aeronáutico de Colombia - RAC 4 “NORMAS DE AERONAVEGABILIDAD Y OPERACIÓN DE AERONAVES 4.18.10. PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES DE AERONAVES PARA LA ATENUACIÓN DEL RUIDO”, entre otras normas del Reglamento Aeronáutico de Colombia. “(...) *Toda aeronave llevará un documento que acredite la homologación por concepto de ruido (...)*”; es propio aplicar por cada operador aéreo y en seguimiento ambiental que realizará la AEROCIVIL, el Sistema de Cuota de Ruido en restricción para franjas horarias.

- **Plan de Reconversión de Flota Aérea:** Medida implementada por la AEROCIVIL contenida en la Resolución AEROCIVIL 1599 del 26 de agosto de 2020 de dicha Entidad, la cual consiste en que de manera gradual los operadores que cuenten con aeronaves cuya tecnología no pueda cumplir y supere los niveles máximos permisibles de ruido, reconviertan sus aeronaves a tecnologías eficientes que minimicen la generación de ruido y les permita cumplir con la norma. En tal sentido, es importante indicarle que sobre el tipo de aeronaves con mayor cuota de ruido y que generan un impacto hacia la población, la AEROCIVIL expidió las Resoluciones 3103 y 3104 del 30 de diciembre de 2021 mediante las cuales estableció unos planes de reconversión de flota, con el objetivo de que los operadores de carga que aún cuentan con ese tipo de aeronaves se acojan a esa medida y logren mejorar y actualizar sus tecnologías; es así que, a la fecha algunos de estos operadores se han sometido al plan de reconversión de forma gradual y de esta manera contribuir a la reducción de los impactos auditivos y extra - auditivos asociados a la operación aérea del aeropuerto.
- **Plan de Reconfiguración del Espacio Aéreo:** A través del artículo tercero de la Resolución 1567 del 7 de diciembre de 2015, obligación que modificó el numeral 3 del párrafo del artículo noveno de la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015, Autoridad Nacional como medida de manejo para la mitigación de los niveles de ruido de esta

terminal aérea, le requirió a la AEROCIVIL un plan de reconfiguración del espacio aéreo, con el objeto de contar con procedimientos de mayor precisión, integridad y continuidad, por medio de los procedimientos PBN – (Navegación basada en Prestaciones) enfocados hacia una navegación más autónoma; dichos procedimientos de vuelo repercuten positivamente en los niveles de ruido generados por la operación aérea del Aeropuerto Internacional El Dorado, buscando así, que la duración de los mismos sea menor y los corredores aéreos sean más limitados, lo que se traduce en la organización de las trayectorias de las aeronaves y disminución de las áreas afectadas.

- **Sistema de Vigilancia SVCA – Centro de Monitoreo Aero Ambiental: Desde el año 2015**, el Aeropuerto Internacional El Dorado cuenta con un Sistema de Vigilancia y Control Ambiental – SVCA, a cargo de la UNIDAD ADMINISTRATIVA DE AERONAUTICA CIVIL – AEROCIVIL, especializado en el monitoreo de ruido aeronáutico, que de manera automática realiza las operaciones matemáticas par la medición de la emisión de ruido de las aeronaves que registran las estaciones. Este SVCA contaba con veintiséis (26) Estaciones de Medición de Ruido Inteligente - EMRI, de las cuales, veintiún (21) eran fijas y cinco (5) móviles, la mayoría distribuidas dentro del área de influencia para el proyecto (localidades de Engativá, Fontibón y el municipio de Funza), la cual fue establecida mediante el artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 a partir de la curva de ruido de 65 dBA nivel día-noche equivalente (LDN), este indicador (LDN) mide el nivel de ruido LAeq que se produce en 24 horas.

Ahora bien, tal como se le indicó con anterioridad, la AEROCIVIL **desde el segundo semestre del año 2023**, (5 de julio de 2023) ha realizado la actualización de dicho sistema, al ahora Centro de Monitoreo Aero Ambiental (CMAA), actualmente 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).

Este Centro de Monitoreo Aero Ambiental (CMAA), hace parte de las obligaciones establecidas a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, en el artículo tercero numeral 3.8, de la Resolución 1330 de 1995, por medio la cual se otorga una licencia ambiental.

En este sentido, es importante mencionar que, a la fecha se monitorea el comportamiento de la curva de 65 dB Ldn de forma periódica, buscando establecer de forma objetiva si los esfuerzos realizados en pro de mitigar los niveles de ruido generan impactos positivos sobre el área de influencia del proyecto en términos de reducción de niveles y/o número de personas expuestas, entendiéndose esta como un área donde se reconoce una posible afectación, pero no aplica como un estándar máximo permisible.

Aunado a las medidas de mitigación antes descritas, se requirió a AEROCIVIL mediante el Artículo Segundo de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022 un **Plan de Acción** para el tratamiento de los conflictos de uso de suelo existentes, únicamente para las unidades territoriales

que se encuentran dentro del área de influencia del proyecto para el medio socioeconómico, de conformidad con lo establecido en la Tabla 1 “ESTÁNDARES MÁXIMOS PERMISIBLES DE NIVELES DE EMISIÓN DE RUIDO EXPRESADOS EN DECIBELES dB(A)” de la Resolución 0627 del 7 de abril de 2006 “Por la cual se establece la norma nacional de emisión de ruido y ruido ambiental.” expedida por entonces Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial – MAVDT hoy Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible – MADS”, teniendo en cuenta los siguientes aspectos con base en los pilares que conforman el enfoque equilibrado de ruido:

- Inventario de viviendas e instituciones existentes en el área de influencia.
- Ajustes en las políticas de planeación de desarrollo territorial vigentes definidas por las Autoridades competentes en el territorio.
- En los casos en que no sea posible garantizar niveles de ruido que cumplan con la norma de ruido al exterior, se deberá presentar un plan de insonorización (se mantiene el término insonorización usado desde la expedición de la licencia ambiental Resolución 1330 de 1995 para la operación del Aeropuerto Internacional El Dorado, sin embargo, se hace referencia al aislamiento acústico de viviendas y demás infraestructuras) buscando garantizar el cumplimiento normativo al interior de las viviendas y/o instituciones, de conformidad con las normativas aplicables. Estableciendo metodologías de evaluación objetivas y aplicables que permitan validar la existencia del impacto intramural.

Así mismo el plan de acción, contiene un cronograma asociado al **Diseño y Construcción de Barreras Acústicas Laterales a las Pistas de la Terminal Aérea**, la cual tiene como fecha de inicio de ejecución de obra a partir del segundo semestre del año 2026, no sin antes aclarar que, previo a ello la AEROCIVIL debe cumplir con una serie de actividades asociadas al alistamiento de información acústica, gestión de recursos, estudios de factibilidad y diseño de las barreras acústicas, socialización de resultados, entre otras. Así las cosas, el cronograma contempla el inicio de las actividades constructivas correspondientes a las barreras acústicas a partir del primer semestre de 2022.

Así las cosas, las medidas que se describieron con anterioridad tienen **el único objetivo de garantizar que las condiciones de percepción de ruido en los receptores sean menores mediante la implementación de estas medidas** que son aplicables a nivel mundial y que serán objeto de ejecución en el marco de la operación aérea del Aeropuerto Internacional El Dorado a través de las fases establecidas en la última modificación de Licencia Ambiental.

F. Presuntas Afectaciones a la Salud

En relación a los presuntos **impactos en la salud** que usted indica en su comunicación, esta “ESTA SITUACIÓN NO SOLO PERTURBA NUESTRO DESCANSO, SINO QUE TAMBIÉN GENERA UN AMBIENTE DE ESTRÉS”, esta Autoridad Nacional le informa que el impacto por ruido producto de la operación del aeropuerto en el proceso de modificación de la licencia ambiental autorizada en el año 2021 mediante la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, a su vez modificada parcialmente por la Resolución 0301 del 1 de febrero de 2022, fue identificado por la comunidad como un impacto que afecta la cotidianidad y la salud de las personas, incluso se

reportan casos de disminución auditiva, estrés, alteraciones del sueño, entre otros efectos percibidos. Al respecto, es importante aclarar que en ocasiones las comunidades en el marco de los seguimientos ambientales desarrollados por esta Autoridad de manera anual y en peticiones que son radicadas ante la ANLA, relacionan la temática de ruido aeronáutico con posibles afectaciones en la salud; no obstante, es pertinente extraer el sustento consignado por esta Autoridad Nacional en el numeral 2.5.5.6 del aparte considerativo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 denominado Intervenciones relacionadas con temas de salud, así:

“(…)

Atendiendo al nuevo marco constitucional, con la Ley 99 de 1993 se reordenó el sector ambiente, quedando la gestión y conservación del medio ambiente y los recursos naturales renovables en cabeza de las entidades que conforman el Sistema Nacional Ambiental, y la protección de la salud a cargo de otras entidades del Estado. Fue a través de esta ley que se creó el Ministerio del Medio Ambiente como organismo rector de la gestión ambiental en el país, encargado entre otras políticas y regulaciones para la recuperación, conservación, protección, ordenamiento, manejo, uso y aprovechamiento de los recursos naturales renovables y el medio ambiente con el fin de asegurar el desarrollo sostenible.

(…)”

Así mismo, la ANLA, dentro del precitado numeral del aparte considerativo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, consignó lo siguiente:

“(…)”

De acuerdo con lo citado, esta autoridad evalúa, entre otras, las solicitudes de modificación de proyectos licenciados para verificar la eficiencia y eficacia de las medidas de manejo propuestas, y así imponer las condiciones, requisitos y obligaciones para prevenir, mitigar o corregir impactos ambientales que se presenten por la ejecución de los proyectos.

Si bien, dichas medidas de manejo para la mitigación, corrección, compensación y control de impactos ambientales pueden incidir de manera positiva en la protección de la salud humana, por cuanto contribuyen, por ejemplo, con la mitigación del impacto por ruido, no implica que esta Autoridad esté actuando o deba actuar como autoridad sanitaria, precisamente por la especialidad en materia competencial que se encuentra establecida en la regulación colombiana.

En otras palabras, la licencia ambiental, como instrumento de manejo y control ambiental, no es el mecanismo jurídico y técnico para controlar las afectaciones a la salud humana que pudiera llegar a ocasionar un proyecto, obra o actividad.

Por lo anterior, la competencia de esta Autoridad Ambiental se concentra en velar porque los proyectos, obras o actividades cumplan con la normatividad ambiental, de tal manera que contribuyan al desarrollo sostenible ambiental del País. Lo que implica que no sea la entidad competente para realizar estudios de verificación de las condiciones de salud de la población del área de influencia de los proyectos, obras o actividades que sean de su competencia. Entre otros aspectos, porque las condiciones de salud de la población dependen de otros factores además del entorno ambiental, como lo son: los hábitos alimenticios, la actividad física, la condición genética,

la predisposición de los organismos, entre otros; por lo tanto, la determinación de la etiología de los problemas de salud escapa de las competencias de las autoridades ambientales.

En consecuencia, no es posible para la ANLA determinar las causas que generan o puedan generar afectaciones a la salud, o desarrollar programas de identificación de marcadores a nivel epidemiológico que determinen los factores de riesgo o causas en el incremento de las probabilidades de enfermedad, o establecer medidas compensatorias, resarcitorias o indemnizatorias ante su ocurrencia, pues esta función le corresponde a la cartera de salud y protección social, al Sistema de Medicina Legal y Ciencias Forenses, y en última instancia, a la jurisdicción.

(...)"

Sobre lo anterior, esta Autoridad Nacional, frente a la temática de salud, concluyó lo siguiente:

(...)"

Efectuadas las anteriores consideraciones en relación con la no competencia en temas de salud, esta Autoridad Nacional se permite enunciar las siguientes conclusiones:

1. Antes de la Ley 99 de 1993, el ambiente y la salud eran aspectos abordados por el ordenamiento jurídico como asuntos sanitarios. Igualmente, el ambiente era regulado por la cartera de agricultura.

2. Con la Ley 99 de 1993 se especializa lo ambiental como un asunto autónomo, bajo la regulación, control y seguimiento de una sola autoridad.

3. La regulación del procedimiento de licenciamiento ambiental que posibilita la ejecución del proyecto, obra o actividad no implica que la imposición de medidas para mitigar la contaminación sonora se equipare con el proceso de comprobación de la causalidad de la afectación a la salud que corresponde a la autoridad de ese sector, por la especialidad y separación competencial establecida en el ordenamiento jurídico.

4. La licencia ambiental va hasta la prevención, mitigación, corrección y compensación de los efectos ambientales derivados de la ejecución de los proyectos, obras o actividades. Si bien este objetivo puede converger con los efectos que los impactos o afectaciones ambientales pueden generar sobre las poblaciones, sus efectos encierran concretamente la protección del medio ambiente y los recursos naturales.

(...)"

Adicional a lo anterior, se pone en su conocimiento que, mediante el oficio con radicado ANLA 2021208203-2-000 del 27 de septiembre de 2021, esta Autoridad Nacional trasladó a la Secretaría Distrital de Salud de Bogotá, las ponencias asociadas a la temática de salud, que fueron recibidas en el marco de la Audiencia Pública Ambiental celebrada el 2 de septiembre de 2021, para que de acuerdo con sus competencias los atendiera, esto, dentro del trámite administrativo de modificación de Licencia Ambiental para el proyecto denominado "EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE CONSTRUCCIÓN Y OPERACIÓN DE LA SEGUNDA PISTA Y/O AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO", en virtud de lo establecido en el artículo 21 de la Ley 1437 de 2011 sustituido por el artículo 1 de la Ley 1755 de 2015.

Así las cosas, esta Autoridad Nacional cumple funciones específicas, y como bien es sabido, y en aplicación del artículo 123 de la Constitución Política de 1991 y sus desarrollos legales y jurisprudenciales, las entidades del sector público solo pueden actuar en el marco estricto de sus funciones y competencias, siéndole improcedente apartarse o actuar por fuera de las mismas. Por tanto, esta Autoridad Nacional, le informa que no es la entidad competente para evaluar las posibles afectaciones a la salud auditiva y mental por la operación del Aeropuerto Internacional El Dorado y brindar una respuesta objetiva frente al mismo.

En tal sentido, en atención a lo manifestado por usted, la **ANLA remitirá su queja a la Subdirección de Salud Ambiental del Ministerio de Salud y Protección Social**, para que en el marco de su competencia y funciones establecidas Ley 715 de 2001, Ley 1751 de 2015 y Decreto Ley 4107 de 2011, profundice en la respuesta a esta petición, toda vez que en estas se han establecido las directrices para la implementación de los programas en salud ambiental, orientando las intervenciones que desde el sector salud le aporten a la disminución de los factores de riesgo ambiental para la salud como es el ruido.

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” 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 – PQRSD – <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: a través del cual podrá encontrar el microsítio 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

YENNY MARCELA HERNANDEZ BUITRAGO
CONTRATISTA

DANIEL SANTIAGO MONTES JIMENEZ
CONTRATISTA

LINA SOFIA SALAZAR ESPINOSA
CONTRATISTA

JULIAN TORRIJOS AVILEZ



CONTRATISTA



JAIRO RICARDO HURTADO CASTELBLANCO
CONTRATISTA



MARIA CAROLINA MORANTES FORERO
CONTRATISTA



BETSY RUBIANE PALMA PACHECO
PROFESIONAL ESPECIALIZADO

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.