

Bogotá, DC, martes, 27 de junio de 2023

Señor  
**ANÓNIMO**  
Peticionario  
Ciudad

Asunto: Comunicación de alcance a oficio de respuesta ANLA con radicado 20232300030711 del 2 de mayo de 2023 en respuesta de fondo a su petición remitida por la Personería de Bogotá (SINPROC No. 3465085 – 2023) con radicado ANLA 20236200004022 del 19 de abril de 2023, por presuntas afectaciones generadas por altos niveles de ruido proveniente de aeronaves del Aeropuerto Internacional El Dorado sobre el sector de Mirandela en la localidad de Suba.

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

**Expediente:** LAM0209 - 10ECO2194-00-2023

Respetado Peticionario:

La Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA, brinda respuesta de alcance a comunicación ANLA con radicado 20232300030711 del 2 de mayo de 2023, con el fin de proporcionar la información más completa, oportuna, eficaz, de fondo y congruente con lo solicitado en su petición, toda vez que para esta Autoridad es importante garantizar el acceso a la misma.

**Solicitud:**

(...)

*“CORDIAL SALUDO, SE INFORMA QUE LA COMUNIDAD DEL BARRIO MIRANDELA ALREDEDOR DE LA AUTOPISTA NORTE CON CALLE 184 Y ÁREAS VECINAS, HAN EXPERIMENTADO EN LAS ULTIMAS SEMANAS EL TRANSITO DE AVIONES HASTA LAS 12M DE LA NOCHE Y DESDE LAS 5AM DE LA MAÑANA, LO QUE HA OCASIONADO DIVERSAS MOLESTIAS AL TENER RUIDOS PERTURBADORES QUE GENERAN MOLESTIAS PARA CONCILIAR EL SUEÑO Y PARA DESCANSAR, GENERANDO UNA DISMINUCIÓN EN EL BIENESTAR Y CALIDAD DE VIDA.*

*ES POR ELLO QUE SE SOLICITA A LA PERSONERÍA DE BOGOTA, MEDIAR ANTE LA AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES - ANLA, PARA QUE EN EL MARCO DEL SEGUIMIENTO Y DESICIÓN SOBRE LA LICENCIA AMBIENTAL QUE REGULA LA OPERACIÓN DEL AEROPUERTO EL DORADO, MODIFIQUE Y/O RESTINGA LOS VUELOS, HORARIOS Y/O ALTURA DE LOS AVIONES POR EL CORREDOR DE LA AUTOPISTA NORTE CON CALLE 184 Y ÁREAS VECINAS.*

*LES AGRADECEMOS SUS OPORTUNAS GESTIONES EN PRO DE DEFENDER EL DERECHO DE LA COMUNIDAD DE UN AMBIENTE SANO Y CON ELLO GARANTIZAR EL BIENESTAR Y TRANQUILIDAD DE LA PERSONAS. MUCHAS GRACIAS”.*

(...)

Al respecto, nos permitimos dar respuesta en el marco de las competencias de esta Autoridad Nacional, las cuales fueron definidas a través de la Ley 99 del 22 de diciembre de 1993<sup>1</sup>, Decreto-Ley 3573 del 27 de septiembre de 2011<sup>2</sup>, el Decreto Único Reglamentario 1076 del 26 de mayo de 2015<sup>3</sup> y el Decreto 376 del 11 de marzo de 2020<sup>4</sup>, indicando en primera medida, que su tema de consulta está enmarcado en el proyecto denominado *“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.

Tomando en consideración que las funciones conferidas a la ANLA, en el objeto de su creación, establecen entre otras las de *“Otorgar o negar las licencias, permisos y trámites ambientales de competencia del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, de conformidad con la ley y los reglamentos”*, significando con ello que ésta Entidad es un organismo técnico con autonomía administrativa y financiera encargado del estudio, aprobación y expedición de licencias, permisos y trámites ambientales de aquéllos proyectos, obras o actividades que por Ley se les exija instrumentos de control y manejo ambiental para mejorar la eficiencia, eficacia y efectividad de la gestión ambiental y el desarrollo sostenible del país.

Es así como, mediante Decreto 3573 de 2011 fue creada la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA, y asignándole funciones establecidas en el Artículo 3, que expresa:

(...)

**“Artículo 3. Funciones.** *La Autoridad Nacional de Licencias Ambientales -ANLA cumplirá, las siguientes funciones:*

- 1. Otorgar o negar las licencias, permisos y trámites ambientales de competencia del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, de conformidad con la ley y los reglamentos.*
- 2. Realizar el seguimiento de las licencias, permisos y trámites ambientales.*
- 3. Administrar el Sistema de Licencias, Permisos y Trámites Ambientales -SILA- y Ventanilla Integral de Trámites Ambientales en Línea -VITAL*
- 4. Velar porque se surtan los mecanismos de participación ciudadana de que trata la ley relativos a licencias, permisos y trámites ambientales.*
- 5. Implementar estrategias dirigidas al cuidado, custodia y correcto manejo de la información de los expedientes de licencias permisos y trámites ambientales.*

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Por el cual se crea la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales -ANLA- y se dictan otras disposiciones.

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

<sup>4</sup> Por el cual se modifica la estructura de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA).

6. Apoyar la elaboración de la reglamentación en materia ambiental.
7. Adelantar y culminar el procedimiento de investigación, preventivo y sancionatorio en materia ambiental de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 1333 de 2009 o la norma que la modifique o sustituya.
8. Adelantar los cobros coactivos de las sumas que le sean adeudadas a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales-ANLA- por todos los conceptos que procedan.
9. Ordenar la suspensión de los trabajos o actividades, en los casos en los que el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible haga uso del ejercicio discrecional y selectivo sobre los asuntos asignados a las Corporaciones Autónomas Regionales.
10. Aprobar los actos administrativos de licencias ambientales para explotaciones mineras y de construcción de infraestructura vial y los permisos y concesiones de aprovechamiento forestal de que tratan los artículos 34, 35 y 39 de la Ley 99 de 1993.
11. Dirimir los conflictos de competencia cuando el proyecto, obra o actividad sujeto a licencia o permiso ambiental se desarrolle en jurisdicción de dos o más autoridades ambientales.
12. Desarrollar la política de gestión de información requerida para el cumplimiento de su objeto.
13. Asumir la representación judicial y extrajudicial de la Nación en los asuntos de su competencia.
14. Las demás funciones que le asigne la ley.”

(...)

En consecuencia, la ANLA en ejercicio de sus funciones y el marco de su competencia, es la Autoridad Nacional encargada de velar por el cumplimiento de la normatividad expedida por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.

Con el fin de tener claridad respecto del proyecto y atender de manera detallada la reclamación presentada en el presente escrito, se considera importante que en principio usted conozca los aspectos ambientales más relevantes en el marco de la operación de la terminal aérea previo al análisis para el caso específico de su petición tal como se enuncian a continuación:

### **Configuración Operacional y medidas de manejo generales del Aeropuerto Internacional El Dorado.**

En lo que se refiere a la configuración operacional del proyecto y sus horarios, esta Autoridad Nacional le informa que mediante la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015, por la cual se modificó la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995, la ANLA autorizó la operación del Aeropuerto Internacional El Dorado las 24 horas de la siguiente manera:

**Tabla 1. Configuración Operacional Autorizada mediante la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015**

PISTA NORTE	PISTA SUR
1) Entre las 6:00 am y las 10:00 pm: Sin restricción alguna para la operación de todo tipo de aeronaves.	4) Entre las 6:00 am y las 10:00 pm: Sin restricción alguna para la operación de todo tipo de aeronaves.
2) De 10:01 pm a 11:59 p.m. las operaciones podrán realizarse sobrevolando la ciudad.	5) De 10:01 pm a 11:59 p.m. Se permitirán los aterrizajes sin sobrevolar la ciudad, sentido occidente – oriente.
3) A partir de las 12:00 pm no se podrá sobrevolar la ciudad	6) De 12 p.m. a 5:59 a.m. se opera bajo las siguientes condiciones.

PISTA NORTE	PISTA SUR
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Decolaje 100% sentido oriente – occidente, sin sobrevolar la ciudad</li> <li>• Aterrizajes 100% occidente – oriente</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Las operaciones de decolaje se realizan en 100% sentido oriente –Occidente, sin sobrevolar la ciudad.</li> <li>• Las operaciones de aterrizaje se realizan en un 100% en dirección occidente – oriente.</li> </ul>

**Fuente:** Configuración Operacional. Artículo Primero Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015.

Ahora bien, en diciembre de 2020, la AEROCIVIL presentó solicitud de modificación del instrumento de manejo y control ambiental, así, una vez surtidos los procesos rigurosos de evaluación técnica y jurídica de la información, incluidos los mecanismos de participación ciudadana, se expide la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, la cual fue objeto de dos (2) recursos de reposición que fueron resueltos por esta Autoridad Nacional mediante la Resolución 301 del 01 de febrero de 2022; en tal sentido, se definió la modificación de Licencia Ambiental en tres (3) fases, tanto para la operación aérea del Aeropuerto Internacional El Dorado, como para el funcionamiento del recinto de prueba de motores espacio localizado al interior de éste y en el cual sólo se realizan actividades en tierra, entendiéndose que el avance a cada una de las fases depende del cumplimiento que la AEROCIVIL demuestre ante esta Autoridad Nacional sobre los requisitos establecidos para pasar de una fase a otra, aclarando que actualmente se cuenta con la autorización para efectuar la operación aérea y el funcionamiento del recinto de prueba de motores bajo las condiciones de fase II. Así las cosas, a continuación, se describe lo que se ha definido comprende cada una de las fases:

#### Operación Aérea:

- Fase I o de prelistamiento: En la cual se mantienen las condiciones de operación aérea establecida en la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015.
- Fase II: Comprende la operación aérea sobrevolando la ciudad de Bogotá entre las 5:00 y las 5:59 horas, implementando restricciones por cuota de ruido QC  $\geq 4$  entre las 5:00 y las 6:59 horas.
- Fase III: Incluye operaciones aéreas en cualquier dirección entre las 05:00 y 06:59 horas y entre las 21:00 y las 23:59 horas, con restricción por cuota de ruido QC  $\geq 4$

#### Funcionamiento del Recinto de Prueba de Motores:

- Fase I o de prelistamiento: La cual inicia con la expedición de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 que modifica la Licencia Ambiental y que comprende el cumplimiento de requisitos previos de carácter documental.
- Fase II: Consiste en la operación del recinto de prueba de motores entre las 05:00 y las 23:59.
- Fase III: Consiste en la operación del recinto de prueba de motores las 24 horas.

Ahora bien, en cumplimiento de los requerimientos que tratan las Resoluciones 1728 del 4 de octubre de 2021 y la Resolución 301 del 01 de febrero de 2022, la AEROCIVIL demostró ante esta Autoridad Nacional el cumplimiento de los requisitos previos para llevar a cabo la operación aérea del Aeropuerto Internacional El Dorado bajo las condiciones de fase II, la que fue autorizada en la Resolución 801 del

22 de abril de 2022. Así las cosas, la AEROCIVIL a través de comunicación con radicado ANLA 2022122470-1-000 del 15 de junio de 2022 notificó ante esta Autoridad Nacional el inicio de la fase II de operación aérea del Aeropuerto Internacional El Dorado a partir del 1 de julio de 2022.

Acorde con lo anterior, a continuación, se presenta de manera precisa y concisa el horario y configuración de la operación aérea, en fase II, con la cual funciona actualmente el Aeropuerto Internacional El Dorado:

**Tabla 2. 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	
<b>NORTE</b> <i>Localidad de Engativá</i>	<b>05:00-6:59</b>	Operaciones en cualquier dirección. Las operaciones sobre y hacia la ciudad de Bogotá con restricciones por cuota de ruido $QC \geq 4$	<b>SUR</b> <i>Localidad de Fontibón</i>	<b>5:00-6:59</b>	Operaciones en cualquier dirección. Las operaciones sobre y hacia la ciudad de Bogotá con restricciones por cuota de ruido $QC \geq 4$
	<b>7:00-21:59</b>	Sin restricción alguna para la operación de todo tipo de Aeronaves.		<b>7:00-21:59</b>	Sin restricción alguna para la operación de todo tipo de Aeronaves.
	<b>22:00-23:59</b>	Las operaciones podrán realizarse sobrevolando la ciudad.		<b>22:00-23:59</b>	Se permitirán los aterrizajes sin sobrevolar la ciudad, sentido occidente – oriente.
	<b>00:00-04:59</b>	Las operaciones de descolaje se realizan en 100% sentido Oriente–Occidente, sin sobrevolar la ciudad.		<b>00:00-04:59</b>	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 ANLA.

De la misma manera, respecto al funcionamiento del recinto de prueba de motores, una vez la AEROCIVIL presentó a esta Autoridad Nacional los soportes que permitieron confirmar el cumplimiento de los requisitos previos para avanzar a la operación de este lugar bajo las condiciones de fase II, la misma fue autorizada a través de la Resolución 3111 del 29 de diciembre de 2022, quedando definido su funcionamiento así:

**Tabla 3. Funcionamiento Recinto Prueba de Motores (Fase II) Medidas de Manejo Ambiental aprobadas por la ANLA**

Sitio	Horarios y Medidas de Manejo Ambiental	
Recinto de prueba de motores	00:00 - 4:59	No se autorizan pruebas de motores
	5:00-5:59	Pruebas de motores con restricciones por cuota de ruido $QC \geq 4$
	6:00 - 21:59	Pruebas de motores sin restricciones
	22:00 – 23:59	Pruebas de motores con restricciones por cuota de ruido $QC \geq 4$

Fuente: Artículo Primero de la Resolución 3111 del 29 de diciembre de 2022.

Para mayor claridad respecto al **concepto de cuota de ruido (QC Quota Count)**, que es una medida ambiental, ésta 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 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.

Adicional a la restricción de cuota de ruido y configuración operacional antes descrita, esta Autoridad Nacional, mediante los actos administrativos antes descritos de modificación de la Licencia Ambiental para el proyecto, requirió a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, como medidas de manejo para la mitigación de los niveles de ruido generados por la operación del Aeropuerto El Dorado lo siguiente: **Plan de reconversión de flota aérea**, el 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.

Así mismo, en el 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, esta 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.

De igual forma, se requirió a AEROCIVIL un **Plan de Acción** para el tratamiento de los conflictos de uso de suelo existentes en el área de Influencia 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 627 del 7 de abril de 2006 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.

Teniendo en cuenta el contexto mencionado anteriormente, es importante indicar que mediante el artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, fue definida el área de influencia para los medios abiótico, biótico y socioeconómico del proyecto “Ejecución de las obras de Construcción y Operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado, a partir de la curva de ruido de 65 dBA nivel día-noche equivalente (LDN). Esta delimitación del área de influencia, obedece a que Colombia es signataria del convenio de Chicago acogido mediante la Ley 12 de 1947, reconocido como el tratado normativo más importante en relación con el Derecho Público Internacional Aeronáutico, el cual contiene en su anexo 16, las normas, definiciones, documentos técnicos y prácticas recomendadas para la evaluación y el manejo de los impactos ambientales en aeropuertos, es así que, esta Autoridad de manera subsidiaria se acoge al documento 9911: Método recomendado para calcular las curvas de nivel de ruido en torno a los aeropuertos a partir de la cual se define el área de influencia de cualquier aeropuerto del país, con el indicador de nivel de ruido día-noche - LDN (24 horas).

La curva de 65dB LDN 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”, con una penalización adicional de 10dBA en el periodo nocturno.

Medio Abiótico: Contempla lo relacionado a la geología, geomorfología, paisaje, suelo y usos de la tierra, hidrología, calidad del agua y usos del agua, meteorología, geotecnia, atmósfera, fuentes de emisión fijas y móviles, calidad del aire y, ruido, en este último donde se consideraron los niveles de ruido aeronáutico, para lo cual la AEROCIVIL delimitó la curva de ruido de 65 dBA con el indicador nivel equivalente día-noche (LDN) que se obtuvo de las emisiones de ruido generadas por las operaciones en aire y tierra que genera esta terminal aérea.

Medio Biótico: Incluye los componentes flora, fauna e hidrobiota, lo cual se traduce en ecosistemas terrestres, acuáticos y estratégicos, sensibles y/o aéreas protegidas, cada uno con su flora y fauna.

Medio Socioeconómico: Refiere los componentes políticos – organizativo, económico, tendencias del desarrollo, arqueológico, demográfico, cultural y espacial. Respecto de lo cual fueron definidas como unidades territoriales mayores las localidades de Fontibón y Engativá de la ciudad de Bogotá, así como el municipio de Funza; como unidades territoriales menores se establecen las UPZ (Unidades de Planeamiento Zonal) y barrios de las localidades de Fontibón y Engativá, así como las veredas del municipio de Funza que se identificaron bajo el contorno de ruido de 65 dBA en el indicador acústico LDN.

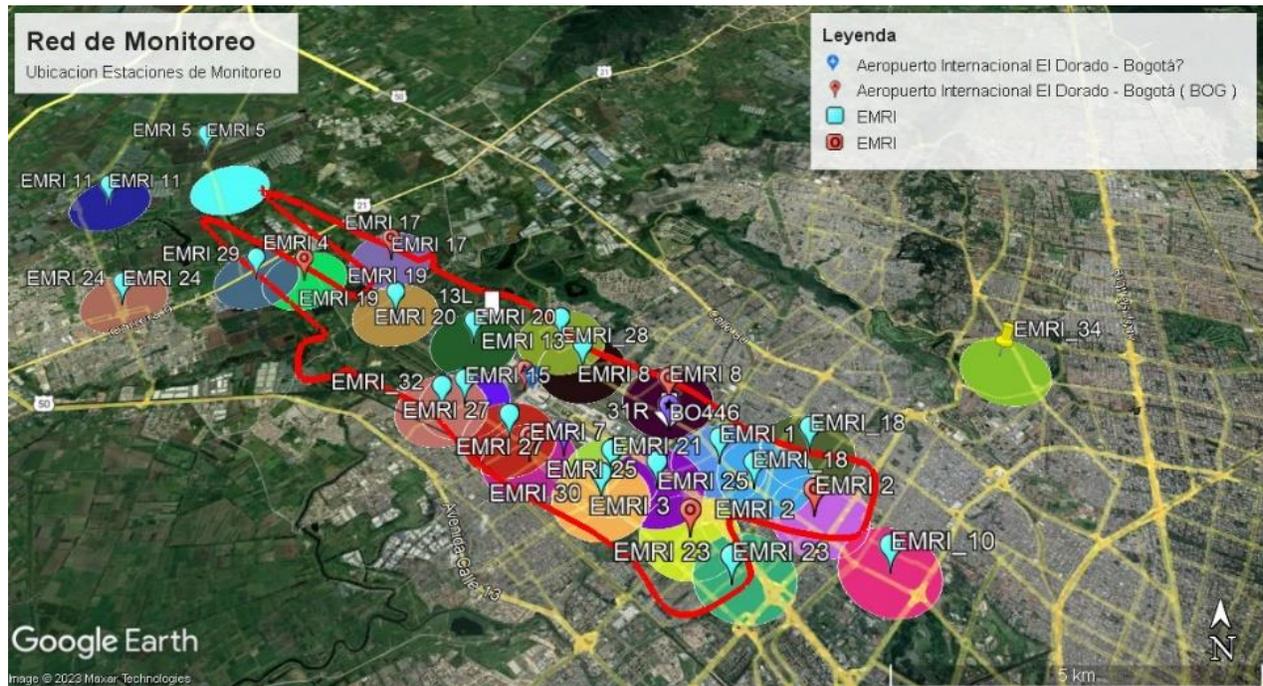
Así las cosas, el área de influencia fue redefinida teniendo como base la curva de 65dBA LDN, y acorde a los elementos que fueron analizados para cada uno de los medios antes descritos y

establecida de acuerdo con esas características mediante el artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 expedida por la ANLA.

### Monitoreo de ruido.

El Aeropuerto Internacional El Dorado cuenta con un Sistema de Vigilancia y Control Ambiental – SVCA, especializado en el monitoreo de ruido aeronáutico, en operación desde el año 2015, que de manera automática realiza las operaciones matemáticas par la medición de la emisión de ruido de las aeronaves que registran las estaciones, actualmente este SVCA cuenta con veintiséis (26) Estaciones de Medición de Ruido Inteligente - EMRI, de las cuales, veintiún (21) son 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. Este SVCA, 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.

A continuación, se muestra la figura de la localización del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental – SVCA, con sus veintiséis estaciones (EMRI), establecido para la operación del Aeropuerto el Dorado.



**Figura 1.** Ubicación del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental - SVCA con sus Estaciones de Monitoreo de Ruido Inteligente – EMRI y área de influencia en borde rojo-Proyecto “Ejecución de las obras de construcción y operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado”

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

Dichas estaciones tienen funciones distintas de acuerdo con las diferentes normativas nacionales e internacionales que aplican en términos de evaluación y seguimiento al ruido ambiental generado por las operaciones aéreas de la terminal y cuenta con un sistema de detección de eventos acústicos especializado que responde a las siguientes características:

- Análisis por umbrales de niveles de ruido.
- Análisis por implementación de triggers.
- Análisis por implementación de fuentes con umbrales de niveles estadísticos.
- Análisis por espectro frecuencial. Análisis por duración y extensión de tiempo de eventos.

Así mismo, la medición de niveles de presión sonora continúa en sus equipos, cumple con la totalidad de las condiciones técnicas definidas en la Resolución 0627 del 7 de abril de 2006 del entonces MAVDT, así como, el estándar internacional ISO 1996, las recomendaciones de la OACI aplicables para mediciones de ruido con fines de vigilancia según el capítulo XIV de la resolución 2130 del 12 de julio de 2004 de la Aeronáutica Civil, con los estándares IEC61672-1, IEC1260 e IEC 60942 para calibración de sonómetros y los procesos de cumplimiento establecidos en los parágrafos 1 y 2 del artículo 2.2.8.9.1.5 del Decreto 1076 del 26 de mayo de 2015, el cual cita:

(...)

**“ARTÍCULO 2.2.8.9.1.5. De los servicios de laboratorio para apoyar la Gestión e Información Ambiental.** Para efectos de la normalización e intercalibración analítica de los laboratorios que produzcan información de carácter físico, químico y biótico, se establecerá la red de laboratorios para apoyar la gestión ambiental. A ella podrán pertenecer los laboratorios del sector público o privado que produzcan datos e información física, química y biótica.

**Parágrafo 1.** Los laboratorios de la red estarán sometidos a un sistema de acreditación e intercalibración analítica, que validará su metodología y confiabilidad mediante sistemas referenciales establecidos por el IDEAM. Para ello se producirán normas y procedimientos especificados en manuales e instructivos. Los laboratorios serán intercalibrados de acuerdo con redes internacionales, con las cuales se establecerán convenios y protocolos para tal fin.

**Parágrafo 2.** Los laboratorios que produzcan información cuantitativa física, química y biótica para los estudios o análisis ambientales requeridos por las autoridades ambientales competentes, y los demás que produzcan información de carácter oficial, relacionada con la calidad del medio ambiente y de los recursos naturales renovables, deberán poseer el certificado de acreditación correspondiente otorgado por los laboratorios nacionales públicos de referencia del IDEAM, con lo cual quedarán inscritos en la red.”

(...)

Así mismo, le informamos que la AEROCIVIL debe remitir a esta Autoridad Nacional vía correo electrónico la información registrada por el Sistema de Control y Vigilancia Ambiental – SVCA en relación con los reportes de monitoreo de ruido aeronáutico, con datos diarios en un formato .cvs; esta información se actualiza en el tablero de control “Dorado” que tiene dispuesto la ANLA en su página web, por parte del Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales, permitiendo que los datos sean visualizados de forma gráfica y por tanto realizar el seguimiento a los niveles de emisión de ruido de

las operaciones aéreas del Aeropuerto Internacional El Dorado, bajo los parámetros de medición que establece la norma de emisión de ruido y ruido ambiental para Colombia

En lo que se refiere al tablero de control, puede acceder al mismo ingresando al siguiente enlace <https://www.anla.gov.co/proyectos-anla/centro-de-monitoreo/tableros-de-control>, donde puede encontrar el acceso al “tablero de control Dorado”

Adicionalmente, y respecto a los registros de ruido de las estaciones, le informamos que la Resolución 0627 del 7 de abril de 2006, expedida por el entonces Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial – MAVDT (hoy Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible- MADS), establece la norma nacional de emisión de ruido y ruido ambiental, que indica que los niveles de presión sonora se expresan en decibeles (dB) y el parámetro principal para la medida de ruido es el nivel de presión sonora continuo equivalente ponderado A expresado en (LAeq); así mismo, esta Resolución establece en su artículo 2, que para la aplicación de la misma y para todo el territorio Nacional se establecen los siguiente horarios: Horario diurno (entre las 7:01 a las 21:00 horas) y nocturno (entre las 21:01 y 7:00 horas).

Por otra parte, es de señalar que la citada disposición normativa, hace diferencia entre la emisión de ruido y el ruido ambiental, cada uno con su título específico que incluye su aplicabilidad, cálculo y estándar máximo de nivel de presión sonora permisible por horario y sectores relacionados con el uso de suelo; por lo anterior, es importante aclarar que:

- Emisión de Ruido es el cálculo de niveles de presión sonora de una fuente específica como es una industria, un establecimiento comercial tipo bar o discoteca y para el caso de su petición, los aviones.
- Ruido Ambiental son los niveles de presión sonora de un sector donde existen varias fuentes ya sean fijas, móviles, humanas, animal, etc., donde también está incluido el nivel de presión sonora de las aeronaves. Las mediciones de ruido ambiental, *“deben ser utilizados para realizar el diagnóstico del ambiente por ruido. Los resultados se llevan a mapas de ruido los cuales permiten visualizar la realidad en lo que concierne a ruido ambiental, identificar zonas críticas y posibles contaminadores por emisión de ruido, entre otros.”*

Igualmente, en sus artículos 12 y 13 establecen lo relacionado a ruido de aeronaves y aeropuerto respectivamente, los cuales, hacen parte del “*Capítulo II DE LA EMISIÓN DE RUIDO*” y por tanto se analizan respecto a la “*TABLA 1 ESTÁNDARES MÁXIMOS PERMISIBLES DE NIVELES DE EMISIÓN DE RUIDO EXPRESADOS EN DECIBELES dB(A)*”, así:

(...)

*“Artículo 12. Ruido de Aeronaves: Para efectos de la emisión de ruido de aeronaves se tendrá en cuenta lo consagrado en la Resolución 2130 de 2004 de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil o la que la adicione, modifique o sustituya.*

*Artículo 13. Ruido de Aeropuertos: Los aeropuertos son considerados como sectores industriales y el ruido debe ser evaluado según lo estipulado en la presente resolución para este tipo de sectores.”*

(...)

**Tabla 6. Estándares máximos permisibles de niveles de emisión de ruido expresados en decibeles dB(A).**

Sector	Subsector	Estándares máximos permisibles de niveles de emisión de ruido en dB(A)	
		Día	Noche
<b>Sector A. Tranquilidad y Silencio</b>	Hospitales bibliotecas, guarderías, sanatorios, hogares geriátricos	55	50
<b>Sector B. Tranquilidad y Ruido Moderado</b>	Zonas residenciales o exclusivamente destinadas para desarrollo habitacional, hotelería y hospedajes	65	55
	Universidades, colegios, escuelas, centros de estudio e investigación		
	Parques en zonas urbanas diferentes a los parques mecánicos al aire libre.		
<b>Sector C. Ruido Intermedio Restringido</b>	Zonas con usos permitidos industriales, como industrias en general, zonas portuarias, parques industriales, zonas francas.	75	75
	Zonas con usos permitidos comerciales, como centros comerciales, almacenes, locales o instalaciones de tipo comercial, talleres de mecánica automotriz e industrial, centros deportivos y recreativos, gimnasios, restaurantes, bares, tabernas, discotecas, bingos, casinos.	70	60
	Zonas con usos permitidos de oficinas	65	55
	Zonas con usos institucionales		
	Zonas con otros usos relacionados, como parques mecánicos al aire libre, áreas destinadas a espectáculos públicos al aire libre.	80	75
	<b>Sector D. Zona Suburbana o Rural de Tranquilidad y Ruido Moderado</b>	Residencial suburbana.	55
Rural habitada destinada a explotación agropecuaria			
Zonas de Recreación y descanso, como parques naturales y reservas naturales			

**Fuente:** Tabla 1. Estándares máximos permisibles de niveles de emisión de ruido expresados en decibeles dB(A), Resolución 0627 de 2026 del MADS

Estos aspectos mencionados (Reportes del Sistema de Control y Vigilancia Ambiental – SVCA y Resolución 0627 del 7 de abril de 2006), corresponden a la base técnica y jurídica sobre la cual esta Autoridad Nacional, como en este caso para emitir las respuestas a las diferentes peticiones de la comunidad, asociadas al proyecto “Ejecución de las obras de construcción y operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado”

### Caso específico y análisis de su petición.

En principio es importante señalar lo indicado por esta Autoridad Nacional en nuestra comunicación con radicado ANLA 20232300030711 del 2 de mayo de 2023, en atención a su petición:

(...)

“no obstante, lo anterior con el fin de atender de fondo la denuncia efectuada por el ciudadano el grupo de seguimiento y control ambiental analizara los registros de niveles de emisión de ruido de las operaciones aéreas a los que usted hace referencia.”

(...)

Teniendo en cuenta lo indicado, nos permitimos a continuación dar respuesta de fondo al caso específico de su petición.

De acuerdo con el contexto antes mencionado de las generalidades de la licencia ambiental del proyecto en referencia, de la cual, la AEROCIVIL es titular, se observa que el barrio Mirandela en la localidad de Suba referida en su comunicación no hacen parte de las unidades territoriales que se ubican dentro de la curva de ruido de 65dBA LDN o área de influencia del proyecto (delimitada en color rojo); que conforman el aérea de influencia del proyecto. Así mismo, le informamos que la estación EMRI\_34 (F034), situada en el barrio Niza Antigua en la localidad de Suba, es la más cercana a su ubicación, tal como se evidencia en la figura 2.



**Figura 2.** Ubicación referida por peticionario Anónimo en el Barrio Mirandela de Localidad de Suba vs Área de Influencia del proyecto vs radio de cobertura estación de monitoreo EMRI\_34. Exp. LAM0209. Proyecto “Ejecución de las obras de construcción y operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado”

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

Acorde con el contexto anterior y dando respuesta a su comunicación en lo que respecta a (...) “SE INFORMA QUE LA COMUNIDAD DEL BARRIO MIRANDELA ALREDEDOR DE LA AUTOPISTA NORTE CON CALLE 184 Y ÁREAS VECINAS, HAN EXPERIMENTADO EN LAS ULTIMAS SEMANAS EL TRANSITO DE AVIONES HASTA LAS 12M DE LA NOCHE Y DESDE LAS 5AM DE LA MAÑANA, (...), es preciso señalar que, en lo que

corresponde a horarios, de acuerdo con la configuración operacional autorizada mediante la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015 (ver tabla 1), se permitió la operación aérea del Aeropuerto Internacional El Dorado las 24 horas.

Ahora bien, teniendo en cuenta la implementación de la fase II de operación aérea autorizada (como se mostró en la tabla 2), es importante aclarar, que el Aeropuerto El Dorado opera bajo ciertas restricciones de tipo ambiental específicas.

Así las cosas, le ampliamos la información que se ha venido exponiendo, indicando que el horario comprendido entre las 05:00 y las 06:59 horas si bien es un horario que en el cual las aeronaves tiene autorización para sobrevolar la ciudad de Bogotá, el mismo cuenta con una restricción operacional para aquellas aeronaves clasificadas con cuota de ruido (QC) igual o mayor a cuatro ( $\geq 4$ ), siendo estas las más ruidosas, restricción que a partir de las 07:00 y hasta las 21:59 horas no es obligatoria, por lo cual las aeronaves pueden operar las pistas norte y sur sobrevolando la ciudad de Bogotá sin ningún tipo de restricción.

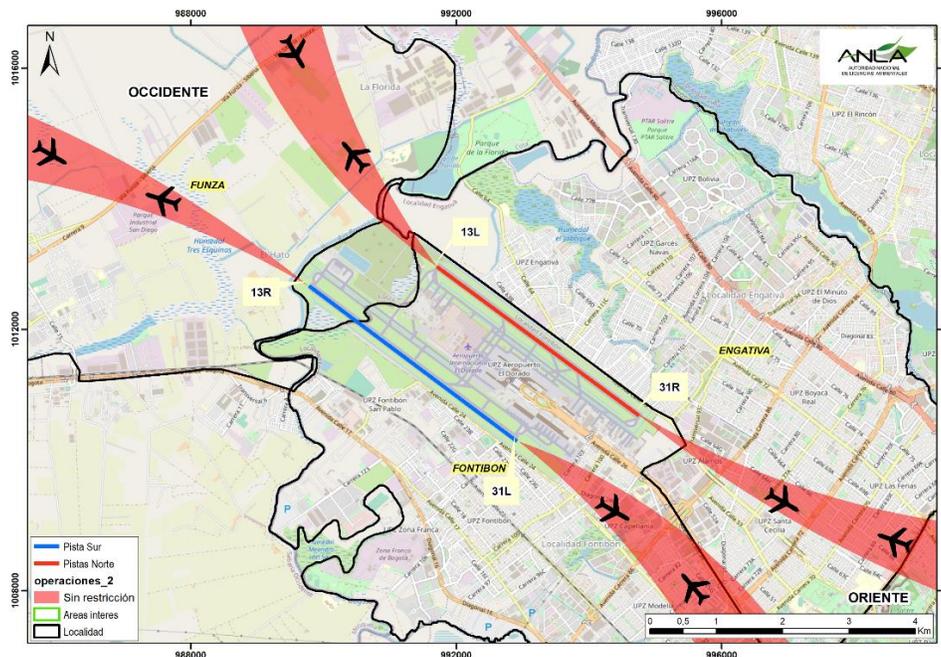
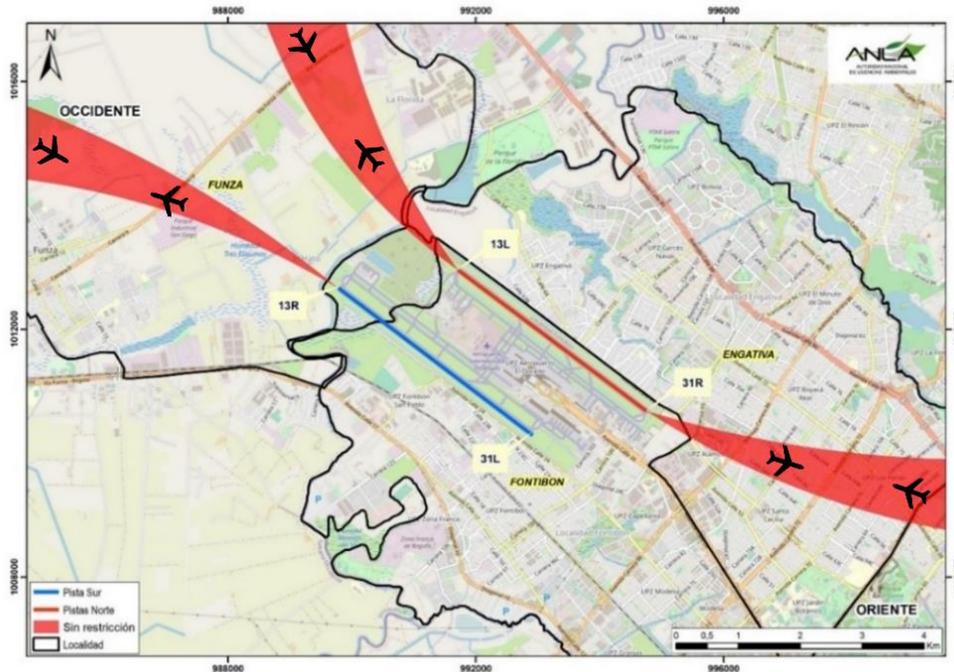


Figura 3. Operación aérea fase II - Horario 7:00 – 21:59 horas – Entre 05:00 a 6:59 restricción  $CQ \geq 4$ .

Ahora bien, es importante para esta Autoridad Nacional dar claridad suficiente respecto a las condiciones de operación aérea para las demás franjas horaria:

En lo referente al horario comprendido entre las 22:00 y las 23:59 horas, la operación aérea puede realizarse sobrevolando la ciudad de Bogotá únicamente con maniobras de despegue y aterrizaje por la pista norte, mientras que para la pista sur si bien están autorizadas las maniobras de aterrizaje, estas se deben realizar sin sobrevolar la ciudad de Bogotá, es decir, en sentido occidente – oriente sobre el municipio de Funza, como se observa en la figura 4.



**Figura 4.** Operación aérea fase II - Horario 22:00 – 23:59 horas

Para el horario comprendido entre las 00:00 y las 4:59 horas, tanto para la pista norte como para la pista sur, las operaciones de aterrizaje, aproximación y despegue de aeronaves no pueden realizarse sobrevolando la ciudad de Bogotá, lo que indica que las maniobras de descolaje (despegue) se llevan a cabo en sentido oriente – occidente y las maniobras de aterrizaje se hacen en sentido occidente - oriente sobre el municipio de Funza, como se ilustra en la figura 5.

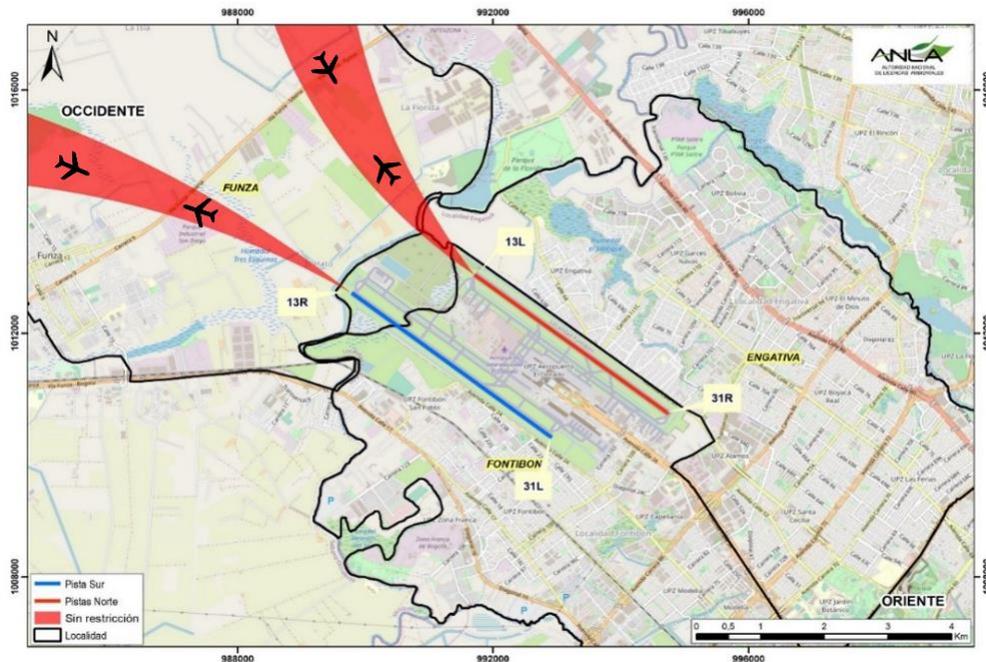
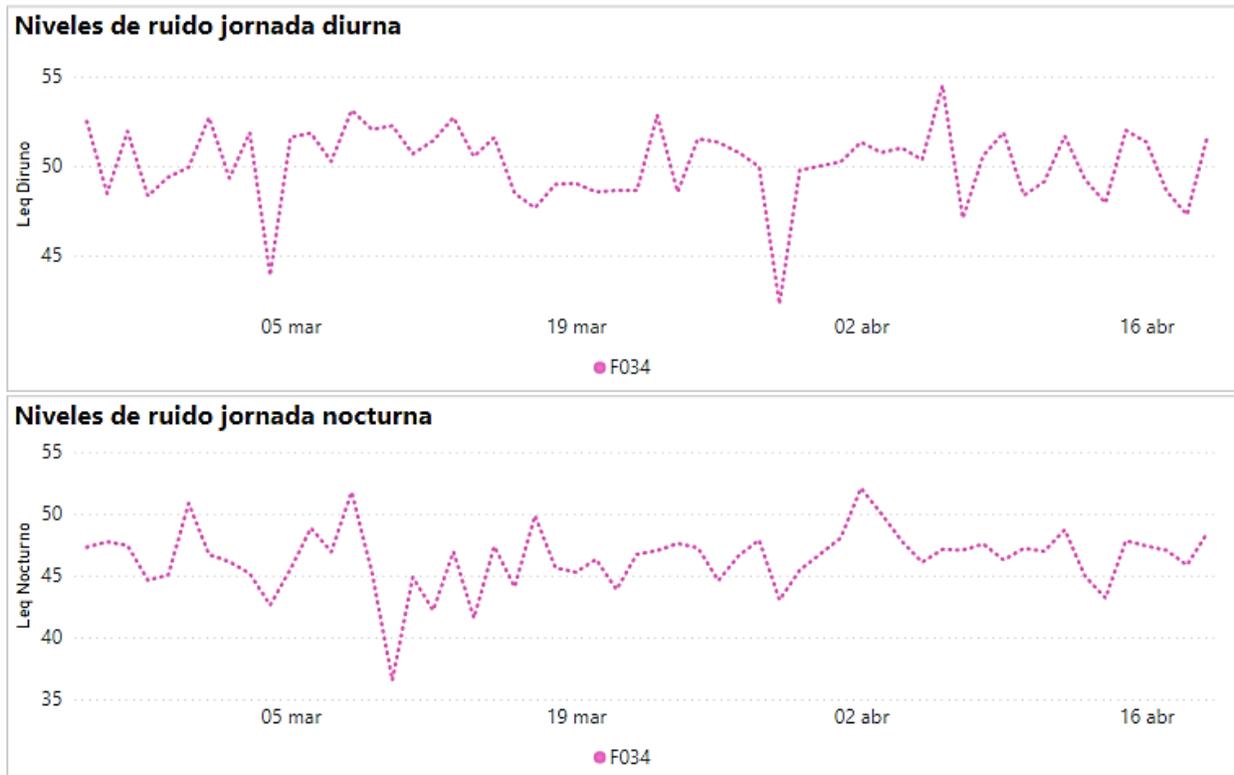


Figura 5. Operación aérea fase II - Horario 00:00 – 4:59 horas

En ese orden de ideas, en respuesta a su comunicación (...) “SEMANAS EL TRANSITO DE AVIONES HASTA LAS 12M DE LA NOCHE Y DESDE LAS 5AM DE LA MAÑANA, LO QUE HA OCASIONADO DIVERSAS MOLESTIAS AL TENER RUIDOS PERTURBADORES”, esta Autoridad Nacional a través del tablero de control Dorado del Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales, al que puede ingresar como se le indicó en el título de “Monitoreo de Ruido”, analizó los registros de niveles sonoros arrojados por el Sistema de Vigilancia y Control Ambiental– SVCA, para la estación EMRI\_34 (F034) para el periodo comprendido entre el 23 de febrero de 2023 al 19 de abril de 2023, siendo la primera fecha un mes antes al día que usted radicó su petición ante la Personería de Bogotá y la última fecha, es del día en que dicha entidad traslado su petición ante esta Autoridad Nacional, periodo de 54 días en los cuales, se analizan días hábiles y fines de semana.

De acuerdo con lo anterior, se analizaron los niveles diarios de presión sonora continuo equivalente ponderado A, en el periodo diurno (LAeq D) y nocturno (LAeq N), de las operaciones aéreas registradas por la estación EMRI\_34 (F034), a la luz de la normativa vigente que corresponde a la Resolución 0627 del 7 de abril de 2006, donde se encontró:



**Figura 6.** Niveles diarios de presión sonora continuo equivalente día (LAeq D) y noche (LAeq N) registrados por la estación EMRI\_34 (F034) ubicada en el barrio Niza Antigua de la localidad de Suba entre el 23/02/2023 al 19/04/2023

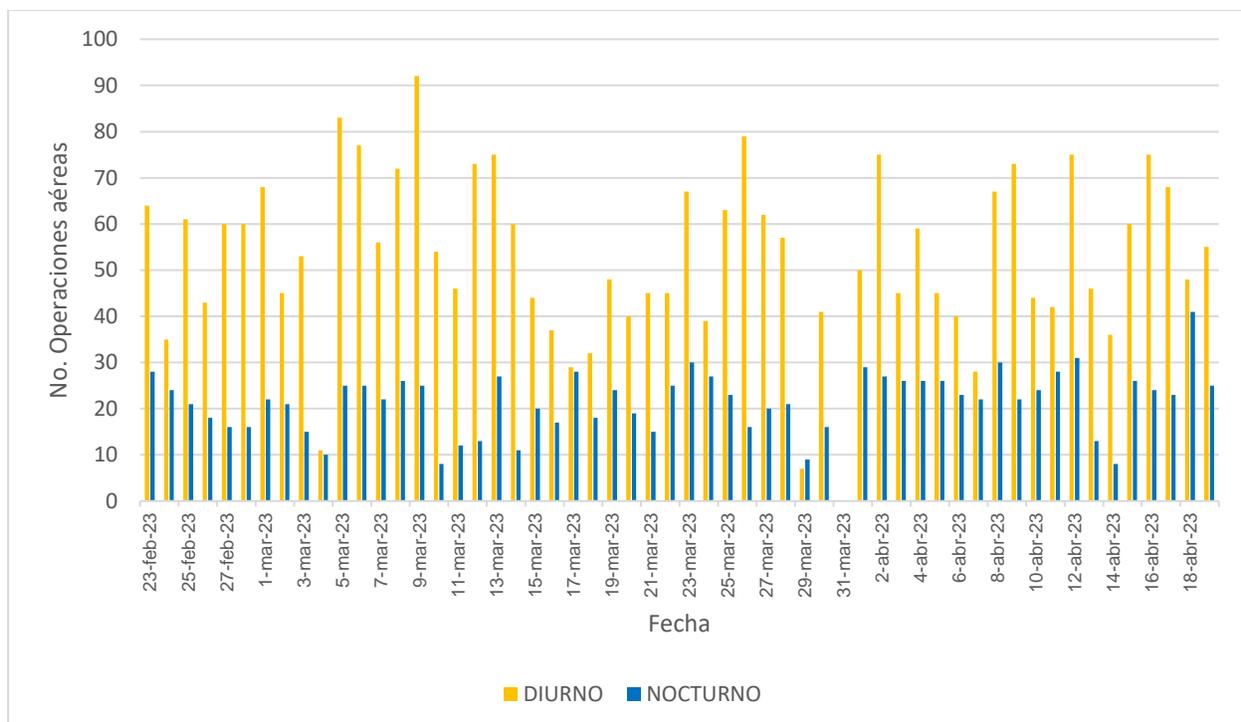
**Fuente:** Registros del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental – SCVA remitidos por la AEROCIVIL a ANLA. Procesamiento y diagramación “Tablero de control Dorado”. Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales y grupo de seguimiento de ANLA

Como se observa en la figura 6, los niveles diarios de presión sonora continuo equivalente con filtro de ponderación A (LAeq), reportados por la estación de monitoreo EMRI\_34 (F034), entre el 23 de febrero de 2023 al 19 de abril de 2023, para el **período diurno** oscilaron entre los 42,30 dBA y 54,49dBA y para el **período nocturno** entre los 36,52 dBA y 52,07 dBA; evidenciando así, que los niveles de emisión de ruido de las aeronaves, que volaron dentro del radio de cobertura de la estación EMRI\_34 (F034), en el horarios diurnos (*De las 07:01 a las 21:00 horas*) y nocturno (*De las 21:01 a las 07:00 horas*), son compatibles con los estándares máximos permisibles de niveles de emisión de ruido para las zonas residenciales establecidas en la tabla 1 de la Resolución 0627 del 7 de abril de 2006 que son de 65dBA día y 55dBA (Ver tabla 6 del presente documento).

Por otra parte, le informamos 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.

Así mismo y en respuesta a su petición se analizó el total de operaciones áreas registradas por la estación EMRI\_34 (F034) de acuerdo con el radio de cobertura de esta, en el periodo comprendido entre el 23 de febrero al 19 de abril de 2023, obteniendo de ésta un registro total de 4141 operaciones, como se presenta a continuación:



**Figura 7.** Registros operacionales registrados por estación de monitoreo EMRI\_34 entre el 23/02/2023 al 19/04/2023

**Fuente:** Registros del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental – SCVA remitidos por la AEROCIVIL a ANLA, diagramación grupo de Seguimiento de ANLA

En lo que a operaciones aéreas se refiere, de acuerdo con la gráfica anterior, de las 4141 operaciones aéreas registradas en el periodo de análisis, por la estación EMRI\_34 (F034), el 70,3% (n=2954) se realizaron en horario diurno y el 28,7% (n=1187) en horario nocturno, concluyendo que la mayor parte de operaciones aéreas, se realizan en la jornada diurna. Sin embargo, se encuentra falta de registros para el día 31/03/2023 del cual, se hará solicitud por oficio a la AEROCIVIL.

Ahora bien, respecto al impacto en la salud que usted indica (...) *“EL TRANSITO DE AVIONES HASTA LAS 12M DE LA NOCHE Y DESDE LAS 5AM DE LA MAÑANA, LO QUE HA OCASIONADO DIVERSAS MOLESTIAS AL TENER RUIDOS PERTURBADORES QUE GENERAN MOLESTIAS PARA CONCILIAR EL SUEÑO Y PARA DESCANSAR, GENERANDO UNA DISMINUCIÓN EN EL BIENESTAR Y CALIDAD DE VIDA”*, 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 301 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 en primer lugar es importante dar claridad que en ocasiones las comunidades en el marco de los seguimientos ambientales que son efectuados de manera anual y peticiones que son radicadas ante la ANLA relacionan la temática de ruido aeronáutico con temas de 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 otros aspectos, de definir las 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 las cosas, esta Autoridad Nacional cumple funciones específicas que ya fueron descritas al inicio de la presente comunicación, así mismo, 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 Secretaría Distrital de Salud de Bogotá, para que en el marco de su competencia y funciones profundice en la respuesta a esta petición.

Igualmente, en lo que respecta a las modificaciones en la altura de vuelo de las aeronaves, de acuerdo con lo manifestado por usted, al tratarse de temas operacionales, **esta Autoridad Nacional se permite informarle que en lo que respecta a la altura y frecuencia de operación las aeronaves**, de conformidad con el Decreto 260 del 28 de enero del 2004, modificado por el Decreto 823 del 2017 *“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 la encargada de regular los temas de frecuencia y altura de operación de las aeronaves**, es así como esta Autoridad Nacional le informa que en estos temas operacionales del Aeropuerto Internacional El Dorado no tiene injerencia de acuerdo con sus competencias, por lo tanto, en caso de seguir presentando dicha molestia, le invitamos a elevar sus peticiones y/o consultas frente a este tema ante la AEROCIVIL.

Por otra parte, en cuanto a los presuntos impactos generados por el cambio de rutas aéreas sobre el barrio Mirandela, tal como ya fue mencionado en el ítem “Configuración Operacional y medidas de manejo generales del Aeropuerto Internacional El Dorado” de la presente comunicación, esta Autoridad Nacional le aclara que dadas las obligaciones que han sido impuestas a la AEROCIVIL como medidas de manejo para la mitigación de los niveles de ruido de esta terminal aérea, esa entidad desde el año 2017 ha informado a través de los seguimientos que realiza esta Autoridad que ha ido implementando procedimientos de mayor precisión, integridad y continuidad denominados PBN – (Navegación basada en prestaciones), que buscan que las trayectorias de vuelo tanto de aterrizajes y despegues o uso del espacio aéreo sea mucho más organizado y definido buscando de esta manera mitigar los posibles impactos que por la operación aérea del Aeropuerto Internacional El Dorado se puedan generar a las comunidades.

Sobre lo anterior, la AEROCIVIL mediante comunicación con radicado ANLA 2023051002-1-000 del 13 de marzo de 2023 (Anexo 1), informó a esta Autoridad Nacional la actualización de los procedimientos aéreos para el Aeropuerto Internacional el Dorado con fecha de publicación del 29 de diciembre de 2022, en el que indican lo siguiente:

(...)

*“Dicha justificación de actualización de procedimientos aéreos tiene como sustento la unificación y el concepto de procedimientos PBN, que, si bien la tecnología implementada para el desarrollo de los procedimientos se ha ejecutado en un 100%; la reconfiguración del espacio aéreo continuamente presenta actualizaciones en su eficiencia, seguridad operacional y criterios ambientales.”*

(...)

Al respecto, es importante señalar que es la AEROCIVIL la entidad competente para definir las rutas o trayectorias aéreas utilizadas para las operaciones; no obstante, en el marco de la obligación establecida por esta Autoridad Nacional mediante el numeral 1.3 del Artículo Segundo de la Resolución 0301 del 01 de febrero de 2021 que menciona “1.3. Remisión diaria a esta Autoridad vía correo electrónico a [licencias@anla.gov.co](mailto:licencias@anla.gov.co) con copia a [centromonitoreo@anla.gov.co](mailto:centromonitoreo@anla.gov.co), de los archivos de descarga del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental de la Aerocivil, relacionados con los niveles de ruido y trayectorias aéreas, en formato .csv.”, la AEROCIVIL a través de comunicación con radicado ANLA 2022254253-1-000 del 11 de noviembre de 2022, remitió información correspondiente a las trayectorias realizadas por las aeronaves que operaron en el Aeropuerto Internacional El Dorado, durante la vigencia de 2019, 2020, 2021 y parte del 2022, posteriormente mediante radicados ANLA 2023043258-1-000, 2023043215-1-000 del 03 de marzo de 2023 y 2023056709-1-000 del 21 de marzo de 2023, la AEROCIVIL presentó comunicaciones de alcance con los datos de las trayectorias correspondientes al faltante de 2022 y enero, febrero y parte de marzo de 2023. Es de indicar, que



dicha información se encuentra siendo procesada y analizada por el Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales de la ANLA.

Sobre lo anterior, es importante señalar que, esta Autoridad Nacional mediante comunicación con radicado ANLA 20234000038541 del 4 de mayo de 2023, solicitó a la AEROCIVIL la información detallada sobre la actualización de procedimientos aéreos, PBN y Sistema de Vigilancia y Control Ambiental – SVCA. (Anexo 2)

Es de resaltar que la ANLA en atención a la convocatoria realizada por la AEROCIVIL para participar en la socialización de resultados de monitoreos de ruido dirigida a residentes de sectores del norte de Bogotá efectuadas los días 15, en el salón comunal del barrio Pasadena, 20, en el Edificio Acento ubicado en el barrio Pasadena y 21 de abril y 4 de mayo de 2023, éstas últimas de manera virtual, asistió a las reuniones fechadas los días 20 y 21 de abril y 4 de mayo de 2023 en las cuales la AEROCIVIL expuso lo correspondiente a los nuevos procedimientos aéreos que se encuentra implementando, así como esta Autoridad tuvo la oportunidad de realizar las claridades pertinentes frente a las obligaciones establecidas a través de la licencia ambiental para el proyecto.

Es así que en el espacio del 4 de mayo de 2023, la AEROCIVIL indicó a los asistentes que dada la demanda de quejas y peticiones por parte de las comunidades que se encuentran bajo las nuevas trayectorias manifestando su inconformidad por presuntas afectaciones por altos niveles de ruido aeronáutico, así como aspectos asociados a la seguridad operacional de las aeronaves, **a partir del próximo día 18 de mayo de 2023 modificaría nuevamente los procedimientos aéreos utilizando las trayectorias que históricamente ha implementado** y con un gradiente de altitud mayor, información de la cual esta Autoridad Nacional no ha recibido notificación formal por parte de esa entidad.

Ahora, parte de las funciones otorgadas a esta Autoridad Nacional mediante el Artículo 3 del Decreto 3573 de 2011, se encuentra el seguimiento realizado a los proyectos obras o actividades que cuentan con un instrumento de manejo ambiental.

Para el caso específico del proyecto “Ejecución de las obras de construcción y operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado.” La ANLA realiza seguimiento de manera periódica a las obligaciones establecidas en Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995, “Por la cual se otorga una licencia ambiental”, sus modificaciones y demás actos administrativos expedidos, hecho que conlleva a la aplicación de todas las medidas definidas para el manejo ambiental del proyecto en el marco de la reglamentación ambiental nacional vigente como lo establece el artículo 2.2.2.3.9.1 del Decreto 1076 del 26 de mayo de 2015, a través de, las visitas técnicas de seguimiento y control al Aeropuerto Internacional El Dorado cada año, la cual es consignada mediante los conceptos técnicos de seguimiento elaborados por la ANLA, de conformidad con lo establecido en el este acto administrativo

Así las cosas, esta Autoridad Nacional le informa en el marco del seguimiento realizado al proyecto realizará la correspondiente verificación del cumplimiento de la configuración operacional y en caso de evidenciar incumplimiento alguno sobre la misma, efectuará los requerimientos a que haya lugar.

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.

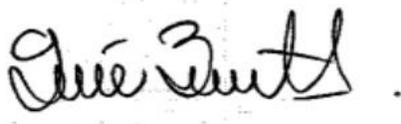
Por último, debe señalarse que esta comunicación se expide en los términos del artículo 28 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo (Ley 1437 de 2011), no sin antes indicarle que **su queja fue remitida a la AEROCIVIL** con el objetivo de que esa entidad en calidad 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](http://www.anla.gov.co); Correo Electrónico [licencias@anla.gov.co](mailto: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: <https://www.anla.gov.co/proyectos/aeropuerto-el-dorado>, 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.

Cordialmente, |

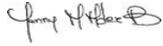


**GERMAN BARRETO ARCINIEGAS**  
**SUBDIRECTOR DE SEGUIMIENTO DE LICENCIAS AMBIENTALES**

Copia para: Doctor  
**SANTOS TRIANA VARGAS**  
Personero delegado para el Sector Ambiente  
**PERSONERIA DISTRITAL DE BOGOTA**  
[institucional@personeriabogota.gov.co](mailto:institucional@personeriabogota.gov.co) , [qrsd@personeriabogota.gov.co](mailto:qrsd@personeriabogota.gov.co)

Anexos: Si – Anexo 1: Comunicación con radicado ANLA 2023051002-1-000 del 13 de marzo de 2023  
Anexo 2: Comunicación con radicado ANLA 20234000038541 del 4 de mayo de 2023 |

Medio de Envío: Correo Electrónico



YENNY MARCELA HERNANDEZ BUITRAGO  
CONTRATISTA



MARIA CAROLINA MORANTES FORERO  
CONTRATISTA



LINA SOFIA SALAZAR ESPINOSA  
CONTRATISTA



ANDREA DEL PILAR MACIAS ROJAS  
CONTRATISTA



JAIRO RICARDO HURTADO CASTELBLANCO  
CONTRATISTA



OLGA PATRICIA CAMARGO RODRIGUEZ  
CONTRATISTA

Archívese en: LAM0209- 10ECO2194-00-2023

**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.