

Bogotá, DC, viernes, 04 de julio de 2025

Peticionario (a)

Anónimo

Publicar en página WEB

Asunto: Remisión del Oficio 2025244000025523 de la Aeronáutica Civil, recibido con radicado ANLA 20256200676202 del 11 de junio de 2025. Respuesta a comunicación con número de radicado Aerocivil 2025161000047701 ID: 1660429. Oficio ANLA 20252300264761 del 21 de abril de 2025.

Expedientes: 15DPE7143-00-2025 / 10DPE1015-00-2025

Respetado(a) peticionario(a):

Reciba un cordial saludo de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA).

Mediante la comunicación del asunto, la Entidad recibió la respuesta emitida por la Aeronáutica Civil, a la solicitud trasladada por la ANLA mediante radicación 20252300264761 del 21 de abril de 2025, relacionada con las medidas de mitigación de impacto por ruido para un reconocimiento de propiedad existente.

En atención a la misma, esta Autoridad consideró pertinente publicarla para su conocimiento y los fines que estime pertinentes.

En virtud de lo señalado, como adjunto a la presente, se remite el oficio 2025244000025523 de la Aeronáutica Civil, recibido con radicado ANLA 20256200676202 del 11 de junio de 2025.

En los anteriores términos se resuelve su solicitud, recuerde que ahora podrá consultar el estado de su derecho de petición y descargar la respuesta en el botón de seguimiento de PQRSD indicando solamente el número de radicado, 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 –; GEOVISOR – SIAC – , para acceder a la información geográfica de los proyectos; Chat Institucional ingresando al sitio web ANLA , WhatsApp +57 3102706713, Línea Telefónica directa 2540111, línea gratuita nacional 018000112998.

Si desea presentar una denuncia de manera anónima, pueden hacerlo a través de la [App ANLA](#) en el botón “denuncias ambientales” o mediante el formulario de peticiones, quejas, reclamos, sugerencias y denuncias [PQRS](#). Además, si desea presentar una queja disciplinaria anónima, pueden hacerlo por medio del formulario de Línea de Ética <https://www.anla.gov.co/formulario-de-quejas-disciplinarias-y-denuncias-por-actos-de-corrupcion>

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,



MONICA ANDREA GUTIERREZ PEDREROS
COORDINADORA DEL GRUPO DE GESTION Y SEGUIMIENTO DE PQRS

Anexos: Si, Oficio 2025244000025523 de la Aeronáutica Civil, recibido con radicado ANLA 20256200676202 del 11 de junio de 2025.

Publicar en página WEB

Medio de Envío: Correo Electrónico

ANGELA MARIA CONTRERAS HERNANDEZ
PROFESIONAL ESPECIALIZADO

ANDRES DAVID CAMACHO MARROQUIN
CONTRATISTA

Archívese en: 15DPE7143-00-2025 / 10DPE1015-00-2025

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.





Al contestar cite Radicado 2025244000025523 Id:
2219400
Folios: 21 Fecha: 2025-06-11 08:18:16
Anexos: 0
Remitente: DIRECCION DE AUTORIDAD A LOS
SERVICIOS AEROPORTUARIOS
Destinatario: ANONIMO ANONIMO

Bogotá D.C., 11 de junio 2025.

Señor(a)
Anónimo
Bogotá D.C.

Asunto: Respuesta a comunicación con número de radicado Aerocivil 2025161000047701 ID: 1660429

Expediente ANLA: 10DPE1015-00-2025

Radicación ANLA: 20252300264761

Mediante la comunicación del asunto, la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) trasladó a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil derecho de petición interpuesto de manera anónima, el cual, en el marco de las competencias de esta Entidad, se procede a emitir respuesta en los siguientes términos:

"(...) BUENAS TARDES, ESTOY SOLICITANDO UN CONCEPTO DE LA AERONAUTICA CIVIL DONDE SE ESTABLEZCAN LAS MEDIDAS DE MITIGACIÓN DE IMPACTO POR RUIDO PARA UN RECONOCIMIENTO DE PROPIEDAD EXISTENTE ANTE LA CURADURÍA 2 (...)"

Respuesta

En primer lugar, es importante considerar las competencias de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil para restringir y condicionar la localización de proyectos potencialmente incompatibles con los usos del suelo en zonas aledañas a los aeródromos, al tenor de lo establecido en el Código de Comercio de Colombia, artículos 1823 y 1824 y el Reglamento Aeronáutico de Colombia - RAC 14, numeral 14.3.4, mediante el otorgamiento o negación de permisos, como a continuación se precisa:

Decreto 410 de 1971

"Artículo 1823. <DEFINICIÓN DE SUPERFICIE DE DESPEJE>.
Denomínanse superficies de despegue las áreas imaginarias, oblicuas y horizontales, que se extienden sobre cada aeródromo y sus

Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil

www.aerocivil.gov.co - Av. El Dorado # 103 - 15 Bogotá, D.C., Colombia

Para radicaciones <https://aerocivilsgdea.com/ControlPQR>

Conmutador: (+57) 601 425 1000 - Línea WhatsApp: (+57) 317 5455847

inmediaciones, en las cuales está limitada la altura de los obstáculos a la circulación aérea.

La autoridad aeronáutica determinará las superficies de despeje y la altura máxima de las construcciones y plantaciones bajo dichas superficies.

Artículo 1824. <PERMISO DE AUTORIDAD AERONÁUTICA PARA LEVANTAR CONSTRUCCIONES O PLANTACIONES>. *Dentro de las áreas a que se refiere el inciso 2o. del artículo anterior, no se podrán levantar construcciones o plantaciones sin permiso de la autoridad aeronáutica."*

Reglamento Aeronáutico de Colombia - RAC 14

"14.3.4. Restricción y eliminación de obstáculos

La UAEAC emitirá un concepto sobre las alturas de las construcciones en las áreas de influencia de los aeródromos o helipuertos, incluyendo los edificios, bodegas, hangares sencillos, línea de hangares, líneas de alta tensión, terminales de carga, fábricas, bodegas, silos y construcciones en áreas de servidumbre Aeroportuaria y Aeronáutica y las que por su actividad puedan llegar a constituirse en un obstáculo, o generar la presencia de aves." (...)

El emitir o negar permisos, previa evaluación técnica, no se circunscribe exclusivamente a proyectos nuevos, ya que elementos, en este caso una edificación de uso residencial, presumiendo que la edificación tiene esa destinación de uso, o actividades ya implantadas, pueden considerarse incompatibles con la operación de aeródromos y por ende, afectar los niveles de seguridad de estos. En ese orden de ideas, indistintamente de la condición del proyecto, es decir, construcción de elementos nuevos, adecuaciones, reconocimiento, etc, se debe tramitar el permiso de que trata el Código de Comercio de Colombia, artículos 1823 y 1824 y el Reglamento Aeronáutico de Colombia - RAC 14, numeral 14.3.4, denominado "**Concepto técnico de evaluación de obstáculos por altura, interferencias radioeléctricas y usos del suelo**", siguiendo estas instrucciones:

Para mayor información, puede dirigirse a la página principal de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, www.aerocivil.gov.co, en la parte inferior derecha, dirigirse a Ventanilla única de radicación, realizar una radicación, "Concepto técnico de evaluación de obstáculos por altura, interferencias radioeléctricas y usos del suelo", en caso de necesitar ayuda para el trámite puede dirigirse al botón informativo que se encuentra en la opción ventanilla única de radicación.

Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil

www.aerocivil.gov.co - Av. El Dorado # 103 - 15 Bogotá, D.C., Colombia

Para raditaciones <https://aerocivilsgdea.com/ControlPQR>

Conmutador: (+57) 601 425 1000 - Línea WhatsApp: (+57) 317 5455847

Es de aclarar que, en la expedición del concepto de alturas, interferencias radioeléctricas y uso de suelos, se observará el cumplimiento de los siguientes requisitos en la solicitud:

1. Diligenciar DIGITALMENTE el formato de solicitud de "permiso de alturas, interferencias radioeléctricas y uso de suelos", detallando la identificación completa del peticionario (persona natural o jurídica), domicilio, número de contacto, correo electrónico, coordenadas geográficas del predio, cota, altura solicitada y demás campos relacionados en el formato que son indispensables para la finalización exitosa de su trámite.

Dicho formulario se encuentra disponible para ser descargado en la página web Función Pública o en formato físico en la ventanilla única de radicación de la Entidad.

2. Anexar una copia del recibo de pago, en cumplimiento de la Resolución 01530 del 12 de agosto de 2020 (artículos 6 y 7), por medio de la cual se actualiza el cobro por algunos derechos que otorga la Aeronáutica Civil a los Operadores Aéreos y Personal Aeronáutico de la Aviación Civil.

Este pago puede realizarse a través del sitio web o de manera presencial en las cajas de la Aeronáutica Civil, ubicadas en los principales aeropuertos del país.

3. Carta u oficio de solicitud dirigido al Director de Autoridad a los Servicios Aeroportuarios, indicando la solicitud de concepto Concepto técnico de evaluación de obstáculos por altura, interferencias radioeléctricas y usos del suelo

Actualmente, este es el único mecanismo oficial emitido por la Aeronáutica Civil que permite verificar si un proyecto nuevo o preexistente, de una u otra manera afecta la seguridad operacional de uno o varios aeródromos en Colombia. Su obtención garantiza que la construcción o actividad no comprometerá la seguridad ni la regularidad de las operaciones aéreas. En ese orden de ideas, al no haberse tramitado el "**Concepto técnico de evaluación de obstáculos por altura, interferencias radioeléctricas y usos del suelo**", en los términos ya descritos, esta Autoridad Aeronáutica no puede realizar un estudio específico frente al predio de la señora peticionaria.

Frente a la solicitud de acciones de mitigación de ruido

En línea con el régimen de usos de suelo, coexisten normas a las que también se sujetan las áreas aledañas a aeropuertos.

Y es que no es procedente pensar que la estructura normativa que se posa sobre esas áreas está configurada de tal modo que una Entidad determinada regule y desempeñe función pública únicamente sobre un aspecto o variable.

Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil

www.aerocivil.gov.co - Av. El Dorado # 103 - 15 Bogotá, D.C., Colombia

Para radicaciones <https://aerocivilsgdea.com/ControlPQR>

Conmutador: (+57) 601 425 1000 - Línea WhatsApp: (+57) 317 5455847

Es esta la posición que asumen el usuario, al reconocer únicamente normas sobre usos de suelo desde la perspectiva de sus predios, y omitiendo por completo que desde la perspectiva de los aeródromos también hay normas aplicables a suelos aledaños.

La justificación por la que esta Entidad coordina actividades sobre usos de suelo en zonas aledañas a aeropuertos, emitiendo conceptos sobre superficies de despeje, exposición acústica, peligro aviario y fauna se encuentra en el numeral 5 del artículo 4 del Decreto 1294 de 2021 (Por el cual se modifica la estructura de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil):

"Artículo 4. Funciones de la Unidad. *Son funciones generales de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - Aerocivil, las siguientes:*

(...)

5. Coordinar los lineamientos con las demás entidades u organismos nacionales e internacionales, que tengan a su cargo funciones complementarias con la aviación y el transporte aéreo."

Las reglas sobre usos del suelo se complementan con las normas técnicas aeronáuticas en zonas aledañas a aeródromos. Por ello, toda disposición sobre tratamiento urbanístico coexiste con normas de otros sectores administrativos, como el del transporte o como el de la salud. En últimas todo este conjunto redundante en la aviación y en el transporte aéreo.

Todas estas normas no son excluyentes, mucho menos contradictorias, en tanto cada una fija disposiciones que se refieren a una actividad administrativa, que la Entidad puede desarrollarla y cuál es la justificación jurídica para hacerlo. Así, en una misma resolución, como la Resolución 8321 de 1983, ya mencionada, hay disposiciones para el Ministerio de Salud y para la Aeronáutica Civil.

En efecto, son los entes territoriales los encargados de definir los usos del suelo, competencia que en ningún momento está siendo usurpada o auto atribuida, toda vez que en el marco de su responsabilidad de garantizar el uso seguro del espacio aéreo colombiano, esta Autoridad Aeronáutica emite permisos frente al emplazamiento de obstáculos para la aviación en las proximidades de los aeródromos, reconociendo la autonomía de las autoridades territoriales de promover el ordenamiento de su territorio y la planeación urbana.

Ahora bien, en el marco de las competencias para definir las zonas incompatibles con el uso, en este caso residencial, asignadas a los entes territoriales, tomando

Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil

www.aerocivil.gov.co - Av. El Dorado # 103 – 15 Bogotá, D.C., Colombia

Para radicaciones <https://aerocivilsgdea.com/ControlPQR>

Conmutador: (+57) 601 425 1000 - Línea WhatsApp: (+57) 317 5455847

como referencia la influencia del ruido producido por aeronaves y en aquellas en las cuales las operaciones aéreas interfieran con el descanso, el bienestar y la seguridad de las personas o les causen molestias o alteraciones en la salud, como como lo indica el Artículo 29 de la Resolución 8321 de 1983, se puede claramente colegir que el Distrito de Bogotá, consiente de la necesidad de reglamentar los usos colindantes al aeropuerto Internacional El Dorado, para favorecer su desarrollo y no limitar su operación, al configurarse competencias coordinadas entre la Alcaldía de Bogotá y la Aeronáutica Civil para la definición, configuración y destinación de zonas de influencia del Aeropuerto Internacional El Dorado.

Ahora bien, aun cuando el Decreto 765 de 1999 haya sido derogado por el Artículo 608 del Decreto 555 de 2021, este último no elimina las restricciones en materia de usos incompatibles con la operación del Aeropuerto Internacional El Dorado, ya que las mismas fueron incluida en el Artículo 243. **Usos del suelo permitidos por área de actividad**, del Decreto 555 de 2021.

El Decreto 765 de 1999, en su parte considerativa estableció lo siguiente:

"CONSIDERANDO:

Que mediante Decreto 301 de 1990 el Alcalde Mayor de Santa Fe de Bogotá, D.C., aprobó el Plan Maestro del Aeropuerto Internacional El Dorado y dictó algunas disposiciones sobre usos del suelo en su área de influencia las cuales fueron posteriormente modificadas por el Acuerdo 6 de 1990 y sus Decretos Reglamentarios 735, 736 y 737 de 1993.

Que el Ministro del Medio Ambiente otorgó licencia ambiental ordinaria para la ejecución de las obras de construcción y operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado, mediante Resolución 1330 de 1995, en la que se requiere al Departamento Administrativo de Planeación Distrital con el fin de que profiera normas de construcción sobre materiales, tipo de infraestructura y normas constructivas, para las actuales y futuras licencias de viviendas ubicadas en la zona sometida a niveles de ruidos superiores a 65 decibeles promedio día noche -LDN-.

Que la misma Resolución establece oficiar al Departamento Administrativo de Planeación Distrital y al Concejo Distrital, con el fin de solicitarles que dentro de los planes de ordenamiento y uso del suelo se consagre la prohibición de continuar establecido

Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil

www.aerocivil.gov.co - Av. El Dorado # 103 - 15 Bogotá, D.C., Colombia

Para radicaciones <https://aerocivilsgdea.com/ControlPQR>

Conmutador: (+57) 601 425 1000 - Línea WhatsApp: (+57) 317 5455847



zonas residenciales en áreas aledañas al Aeropuerto Internacional El Dorado, con la finalidad de evitar que se continúe exponiendo a la comunidad a los riesgos ambientales y sanitarios derivados de la operación del mismo.

Que el Plan de Ordenamiento Territorial se encuentra en su etapa de formulación y aprobación y en el mismo se incluirán normas sobre usos del suelo en el área de influencia del Aeropuerto El Dorado.

Que no obstante, en inmediaciones del Aeropuerto El Dorado existen zonas residenciales y áreas de actividad múltiple, en las que es permitido el uso residencial como principal, y zonas industriales en las que dicho uso se admite como compatible, por lo que es necesario dictar normas que promuevan la generación de usos afines a la actividad aeroportuaria.

Que la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil, mediante oficios SP-98 886 del 21 de agosto de 1998 y 362-1A-2112-98 del 4 de noviembre de 1998 y sus planos anexos, definió las Áreas de Influencia Aeronáutica y Aeroportuaria del Aeropuerto El Dorado y solicitó al DAPD estudiar la modificación de la normativa que reglamenta los usos del suelo y alturas en inmediaciones del Aeropuerto El Dorado.”

El texto anterior reconoce la existencia de una Licencia Ambiental para la operación del Aeropuerto, que la misma insta al ente territorial para que reglamente los usos del suelo incompatibles con la operación del Aeropuerto Internacional El Dorado, tomando como zonas de alta exposición acústica a las áreas inmersas en decibels iguales o superiores a los 65 dB LDN y a su vez se exhorta al Distrito para que dentro de los Planes de Ordenamiento Territorial se estipule la “prohibición” de continuar emplazando zonas residenciales en áreas próximas al aeródromo ampliamente referido.

Es importante tener en cuenta lo descrito en la ley 388 de 1997 – Ley orgánica de ordenamiento territorial, los aeropuertos deben ser considerados como determinantes en la elaboración y adopción de los planes de ordenamiento territorial de los municipios y distritos, constituyendo normas de superior jerarquía, de acuerdo con el artículo 10 de la misma norma, la cual reza:

“(…) ARTICULO 10. DETERMINANTES DE LOS PLANES DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL. En la elaboración y adopción de sus planes de ordenamiento territorial los municipios y distritos deberán tener en cuenta las siguientes determinantes, que constituyen normas

Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil

www.aerocivil.gov.co - Av. El Dorado # 103 – 15 Bogotá, D.C., Colombia

Para radicaciones <https://aerocivilsgdea.com/ControlPQR>

Conmutador: (+57) 601 425 1000 - Línea WhatsApp: (+57) 317 5455847

de superior jerarquía, en sus propios ámbitos de competencia, de acuerdo con la Constitución y las leyes (...)

(...) 4. *El señalamiento y localización de las infraestructuras básicas relativas a la red vial nacional y regional, puertos y aeropuertos, sistemas de abastecimiento de agua, saneamiento y suministro de energía, así como las directrices de ordenamientos para sus áreas de influencia (...)*"

Así las cosas, la función pública del ordenamiento del territorio municipal o distrital se ejerce mediante la acción urbanística de las entidades distritales y municipales, referidas a las decisiones administrativas que les son propias, relacionadas con el ordenamiento del territorio y la intervención en los usos del suelo, adoptadas mediante actos administrativos, se consideran acciones urbanísticas:

"...Localizar y señalar las características de la infraestructura para el transporte, los servicios públicos domiciliarios, la disposición y tratamiento de los residuos sólidos, líquidos, tóxicos y peligrosos y los equipamientos de servicios de interés público y social, tales como centros docentes y hospitalarios, aeropuertos y lugares análogos..."

De conformidad con lo consagrado en el Artículo 10 de la ley 388 de 1997 y lo reglamentado en el Decreto 2201 de 2003: que a la letra dice:

"Artículo 1º. Los proyectos, obras o actividades considerados por el legislador de utilidad pública e interés social cuya ejecución corresponda a la Nación, podrán ser adelantados por esta en todo el territorio nacional, de manera directa o indirecta a través de cualquier modalidad contractual, previa la expedición de la respectiva licencia o del correspondiente instrumento administrativo de manejo y control ambiental por parte de la autoridad ambiental correspondiente.

Parágrafo. *De igual manera, se podrán ejecutar los proyectos, obras o actividades que sean considerados de utilidad pública e interés social que no requieran de la obtención previa de licencias o demás instrumentos administrativos de manejo y control ambiental.*

Artículo 2º. Los planes, planes básicos o esquemas de ordenamiento territorial de los municipios y distritos en ningún caso serán oponibles a la ejecución de proyectos, obras o actividades a los que se refiere el artículo primero del presente decreto.

Artículo 3º. La decisión sobre la ejecución de los proyectos, obras o actividades a que se refiere el artículo primero, deberán ser informados

Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil

www.aerocivil.gov.co - Av. El Dorado # 103 - 15 Bogotá, D.C., Colombia

Para radicaciones <https://aerocivilsgdea.com/ControlPQR>

Conmutador: (+57) 601 425 1000 - Línea WhatsApp: (+57) 317 5455847

por la autoridad correspondiente al municipio o distrito en cuya jurisdicción se pretenda realizar.

Los interesados en los proyectos, obras o actividades deberán entregar a los municipios y distritos la información pertinente sobre tales actividades, con el fin de que sea incorporados en el proceso de formulación, concertación, adopción, revisión y ajuste de los planes, planes básicos o esquemas de ordenamiento territorial de los municipios y distritos.”

El aeropuerto internacional el Dorado cumple con todas las condiciones para ser catalogado como determinante ambiental en el territorio donde desarrolla su actividad; es decir, que los términos y condiciones fijados por las autoridades ambientales competentes para garantizar la sostenibilidad ambiental del proyecto en el territorio, deben ser integrados a los Planes de ordenamiento territorial, pues constituyen normas de superior jerarquía, en sus propios ámbitos de competencia, de acuerdo con la Constitución y las leyes.

El Artículo 57 del Decreto 948 de 1995 “Por el cual se reglamentan, parcialmente, la Ley 23 de 1973, los artículos 33, 73, 74, 75 y 76 del Decreto - Ley 2811 de 1974; los artículos 41, 42, 43, 44, 45, 48 y 49 de la Ley 9 de 1979; y la Ley 99 de 1993, en relación con la prevención y control de la contaminación atmosférica y la protección de la calidad del aire”, compilado en el Artículo 2.2.5.1.5.16. del Decreto 1076 de 2015, establece lo siguiente:

“ARTÍCULO 2.2.5.1.5.16. Ruido de aeropuertos. En las licencias ambientales que se otorguen para el establecimiento, construcción y operación de nuevos aeropuertos, la autoridad ambiental competente determinará normas para la prevención de la contaminación sonora relacionadas con los siguientes aspectos:

a) Distancia de las zonas habitadas a las pistas de aterrizaje y carreteo y zonas de estacionamiento y de mantenimiento;

b) Políticas de desarrollo sobre uso del suelo en los alrededores del aeropuerto o helipuerto;

e) Mapa sobre curvas de abatimiento de ruido;

d) Número estimado de operaciones aéreas;

e) Influencia de las operaciones de aproximación y decolaje de aeronaves en las zonas habitadas;

f) Tipo de aeronaves cuya operación sea admisible por sus niveles de generación de ruido;”

(...)

Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil

www.aerocivil.gov.co - Av. El Dorado # 103 - 15 Bogotá, D.C., Colombia

Para radicaciónes <https://aerocivilsgdea.com/ControlPQR>

Conmutador: (+57) 601 425 1000 - Línea WhatsApp: (+57) 317 5455847

En tal sentido, es importante recordar lo considerado en la Resolución 1330 de 1995, por medio de la cual se otorga Licencia ambiental al aeropuerto internacional El Dorado, por el entonces Ministerio del Medio Ambiente que a la letra dice:

"Es pertinente oficiar al DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN DISTRITAL y a los Concejos Municipales de Santafé de Bogotá, Funza y Mosquera, con el fin de solicitarles que dentro de los planes de ordenamiento y uso de suelo, se consagre expresamente la prohibición de continuar estableciendo zonas residenciales en las áreas aledañas al aeropuerto internacional El Dorado, a efectos de evitar que se continúe exponiendo a la comunidad a los riesgos ambientales y sanitarios derivados de la operación del mismo. Igualmente se ordenará oficiar a las ALCALDÍAS DE SANTAFÉ DE BOGOTÁ D.C., FUNZA Y MOSQUERA y a las alcaldías locales de ENGATIVA Y FONTIBÓN, con el fin de que adopten las medidas de policía necesarias para evitar la expansión ilegal de asentamientos humanos en dichas áreas."

Para el caso expuesto, es importante indicar que se debe considerar la normatividad nacional ruido (Resolución 627 del 2006), establece límites permisibles para usos residenciales de 55 dB y para áreas comerciales e industriales un límite permisible de 75 dB, así las cosas, el reconocimiento de **usos de suelo residencial** condiciona a la operación aérea al menor nivel acústico, restringiendo de manera significativa la operación aérea del Aeropuerto Internacional El Dorado.

Según lo señalado en la normatividad expuesta, se infiere que toda acción de desarrollo urbanístico por parte de terceros y entidades territoriales competentes, deberán acoger con un alto grado de jerarquía la operación estratégica de los aeropuertos y sus áreas de influencia, como consecuencia del beneficio macroeconómico por competitividad y conexión de las regiones a partir de la integración de terminales aéreas y la planeación urbana; sumado a las consideraciones, la operación aérea debe proteger: (i) áreas por impacto y retos ambientales que genera cualquier operación de un aeropuerto a nivel mundial y (ii) a restringir usos de suelo que se consideren limitante en yuxtaposición con los efectos acústicos resultado de las operaciones aéreas. De lo anterior se concluye que, el Estado desde hace más de 2 décadas reconoce que el **área de influencia del aeropuerto** debe ser objeto de protección por parte de autoridades del orden territorial y nacional, en relación con la prohibición del desarrollo de proyectos residenciales, que en cualquier caso son incompatibles con la actividad aeroportuaria.

En consideración de la trazabilidad ambiental del aeropuerto, es importante traer a colación también, lo manifestado por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA, en el marco de la última modificación de Licencia Ambiental para el proyecto aeroportuario El Dorado, acogida mediante Resolución 1728 del

Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil

www.aerocivil.gov.co - Av. El Dorado # 103 - 15 Bogotá, D.C., Colombia

Para radicaciónes <https://aerocivilsgdea.com/ControlPQR>

Conmutador: (+57) 601 425 1000 - Línea WhatsApp: (+57) 317 5455847

4 de octubre de 2021 "Por la cual se modifica una licencia ambiental y se adoptan otras determinaciones", que entre otros aspectos indica:

*En el marco de la presente evaluación soportada en el complemento del EIA y los análisis realizados por el centro de monitoreo – ANLA, se motivó el establecimiento de cuotas de ruido de carácter ambiental, buscando que la Aerocivil gestione su operación en función de un límite ambiental específico para las franjas horarias objeto de reconfiguración, **y adicionalmente se imponen obligaciones que incluyen medidas de manejo adicionales a las ya presentadas buscando mejorar la situación actual, como es el caso del Plan de acción para el tratamiento de los conflictos de uso de suelo existentes en el AI,** de conformidad con lo establecido en la Tabla 1 de la norma nacional de ruido asociado al área de influencia para el componente ruido definida por esta Autoridad, teniendo en cuenta los siguientes aspectos y demás aplicables en el marco de los 4 pilares del enfoque equilibrado de ruido:*

- I. Inventario de viviendas e instituciones existentes en el AI.**
- II. *Ajustes en las políticas de planeación de desarrollo territorial vigentes definidas por las Autoridades competentes en el territorio.*
- III. *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 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. (...)” (subrayado y negrita fuera de texto original).*

*(....) **ARTÍCULO PRIMERO**, modificado a su vez por el Artículo Cuarto de la Resolución 534 del 16 de junio de 1998, por el Artículo Segundo de la Resolución 745 del 5 de agosto de 2008, por el Artículo Primero de la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015, y aclarado por el Artículo Primero de la Resolución 1567 del 7 de diciembre de 2015, de la siguiente manera (....):*

(....) Autorizar las medidas de manejo ambiental propuestas por la AEROCIVIL para prevenir, mitigar y corregir los impactos derivados de las actividades objeto de la solicitud de modificación de la licencia ambiental otorgada para el proyecto "Ejecución de las obras de Construcción y Operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional

Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil

www.aerocivil.gov.co - Av. El Dorado # 103 – 15 Bogotá, D.C., Colombia

Para radicaciones <https://aerocivilsgdea.com/ControlPQR>

Conmutador: (+57) 601 425 1000 - Línea WhatsApp: (+57) 317 5455847



El dorado”, y en atención a las consideraciones señaladas en la parte motiva del presente acto administrativo, bajo las siguientes condiciones y fases de implementación:

Fase II:

(.....) Una vez se dé cumplimiento a satisfacción de los requerimientos y obligaciones establecidas en la Fase I, la Aerocivil podrá entrar en una segunda Fase Operativa, en la que se autoriza la implementación de medidas ambientales para el manejo de los impactos generados en las franjas horarias de 05:00 a 05:59 por la pista norte y de 22:00 a 22:59 por la pista sur que se indican a continuación:

“(...) 2. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil deberá presentar para autorización de inicio de la fase III por parte de esta Autoridad, la siguiente información (...):

2.1. Plan de acción incluyendo el cronograma de implementación con el cual sea posible dar manejo a los conflictos de uso de suelo existentes en el AI, de conformidad con lo establecido en la Tabla 1 de la norma nacional de ruido, asociado al área de influencia para el componente ruido definida por esta Autoridad, teniendo en cuenta como mínimo los siguientes aspectos y demás aplicables en el marco de los cuatro pilares⁷⁸ del enfoque equilibrado de ruido⁷⁹:

2.1.1. Articulación con las políticas de planeación de desarrollo territorial vigentes definidas por las Autoridades competentes en el territorio.(.....)”

De tal forma que el manejo de los conflictos de uso de suelo existentes para el área de influencia del proyecto, deben ser organizados de acuerdo con las autoridades indicadas en la Ley 388 de 1997, cuyas funciones están dirigidas para articular las políticas de ordenamiento territorial a nivel municipal o distrital, basados en la caracterización predial, la prevalencia del interés general al particular, organización territorial, proyección, servicios eco sistémicos, aeroportuarios por ser servicio esencial (de conformidad con el artículo 68 de la Ley 336 de 1996, que otorga al **transporte aéreo la condición de servicio público esencial**) y características socio económicas.

*“(...) **ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO.** Por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, comunicar el presente acto administrativo a la Secretarías Distritales de Salud, de Planeación y de Ambiente de Bogotá, a la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca, a la Defensora delegada para los Derechos Colectivos y del Ambiente, al Procurador 22 Judicial II Ambiental y Agrario, a la Procuraduría delegada para Asuntos Ambientales y Agrarios, para lo de su competencia.” (Resolución 1728 de 2021)*

Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil

www.aerocivil.gov.co - Av. El Dorado # 103 – 15 Bogotá, D.C., Colombia

Para radicaciones <https://aerocivilsgdea.com/ControlPQR>

Conmutador: (+57) 601 425 1000 - Línea WhatsApp: (+57) 317 5455847

Es decir que, la Aerocivil como titular de la Licencia ambiental del aeropuerto internacional El Dorado, asume la responsabilidad sobre los impactos ambientales generados por la operación aérea y aeroportuaria, en el marco de lo cual las emisiones de ruido son el componente más impactante y el que mayores costos le genera a la entidad producto del desarrollo de proyectos de vivienda que como se manifestó anteriormente, son reconocidos por las entidades de gobierno como incompatibles con la actividad aérea y aeroportuaria.

Es clara la interacción institucional entre la Autoridad Aeronáutica y el ente territorial y como esta ha dado como resultado la expedición de actos administrativos que reconocen las competencias de la Aeronáutica Civil para participar en el ordenamiento territorial.

*“(...) **ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO.** La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil deberá cumplir con las obligaciones que a continuación se indican, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva del presente acto administrativo y presentar los registros documentales en el término que establezca cada obligación:*

***1.** Previo al inicio de la etapa operativa, ampliar el área de cobertura de los monitoreos de vibraciones en el sentido de:*

***1.1.** Incluir la totalidad de predios ubicados dentro del área de influencia de la localidad de Fontibón y del Municipio de Funza.*

***1.2.** Identificar y caracterizar las estructuras en dicha área que presenten características constructivas atípicas o que no correspondan a un método estándar de construcción normalizado.*

***1.3.** Incluir dentro del esquema de monitoreo de vibraciones todas aquellas tipologías de construcción que se identifiquen en el AI del proyecto enfatizando en aquellas que presenten un alto grado de vulnerabilidad, incluyendo aquellas denominadas por la sociedad como informales o que no cumplen un código específico de construcción.*

***1.4.** Complementar los estudios de vibraciones en condiciones de operación del aeródromo normalizado o bajo condiciones críticas de operaciones.*

Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil

www.aerocivil.gov.co - Av. El Dorado # 103 - 15 Bogotá, D.C., Colombia

Para raditaciones <https://aerocivilsgdea.com/ControlPQR>

Conmutador: (+57) 601 425 1000 - Línea WhatsApp: (+57) 317 5455847

2. Gestionar ante las autoridades de planeación del territorio, la actualización de las políticas de uso del suelo, de tal forma que en el corto o mediano plazo se logre consolidar un modelo de uso del suelo en el área de influencia del aeropuerto con usos del suelo que sean totalmente compatibles con la actividad aeroportuaria que allí se realiza. Presentar los registros documentales en los informes de cumplimiento ambiental.

3. Complementar la caracterización socioeconómica con la información de las unidades territoriales que se adicionan por ampliación del área de influencia socioeconómica del proyecto. Se requiere puntualmente, la caracterización completa por componentes de la UPZ 26 Las Ferias e información del componente político organizativo de las unidades territoriales menores que se incluyen de las localidades de Fontibón y Engativá. Presentar los registros documentales en el próximo informe de cumplimiento ambiental.

4. Presentar la relación de conjuntos residenciales por unidad territorial menor de influencia del proyecto con su respectiva georreferenciación, y elaborar una base de datos de los administradores o representantes ante la comunidad de dichos conjuntos. Presentar los registros documentales en el próximo informe de cumplimiento ambiental. (...)

(...)

8. Complementar la identificación de escenarios posibles de encuentro con la comunidad que fueron presentados para la Audiencia Pública Ambiental, con información de las demás unidades territoriales menores de influencia, teniendo en cuenta que sean lugares de fácil accesibilidad para los grupos de interés del proyecto y la ampliación del área de influencia socioeconómica del proyecto. Presentar los registros documentales en el próximo informe de cumplimiento ambiental.

9. Realizar un inventario de viviendas y edificaciones sensibles (servicios de salud, educación, culturales, recreativos y de atención a población vulnerable) que permita establecer claramente las condiciones previas (línea base) a la implementación de las medidas de control de ruido en el receptor que harán parte del Plan de Acción para mitigar el ruido de la operación aérea.

9.1. El cronograma y metodología para el desarrollo del Inventario de viviendas e instituciones existentes en el AI, así como la propuesta de Formato de Diligenciamiento se deben presentar durante la Fase I autorizada en esta modificación y hace parte de los prerrequisitos para dar inicio a la Fase II.

9.2. El inventario de viviendas y edificaciones sensibles (servicios de salud, educación, culturales, recreativos y de atención a población vulnerable), debe presentarse durante la Fase II autorizada en esta modificación y hace parte de los prerrequisitos para dar inicio a la Fase III.

9.3. La metodología para el desarrollo del Inventario de viviendas e instituciones existentes en el AI debe incluir las acciones de información y concertación con las comunidades teniendo en cuenta que las reuniones comunitarias deben dirigirse a grupos pequeños de modo que sea posible atender asertivamente todas las inquietudes que se presenten y se cuente con población cuyas viviendas presenten características relativamente homogéneas.

9.4. Las fichas de recopilación de información a aplicar deberán abordar como mínimo los siguientes temas:

9.5. En cuanto al inventario de viviendas y edificaciones sensibles, se debe tener en cuenta lo siguiente:

9.5.1. El inventario de viviendas y edificaciones sensibles con su respectiva caracterización, hace parte de las medidas de mitigación de ruido en el receptor que defina la Aerocivil en su **Plan de Acción, porque es la base para identificar cómo se correlacionan las características físicas de las viviendas y edificaciones sensibles, los usos que dan sus ocupantes y sus características socioeconómicas con la aplicabilidad específica de la medida para cada caso; pues de una adecuada definición del modo en que se implementarán las medidas del Plan de Acción para cada caso, depende en su mayor parte el éxito de la mitigación.**

9.5.2. Contar con un consentimiento o rechazo escrito de los representantes de viviendas y demás edificaciones objeto de medidas de mitigación de ruido en el receptor, para lo cual será necesario desarrollar una fase previa al inventario, correspondiente al proceso de información y participación de la comunidad y sus líderes. Se deberá garantizar el suministro de información sobre El Plan de Acción con lo que se plantea en general para las viviendas y edificaciones sensibles, la importancia y necesidad de recopilar información fidedigna, el cronograma de todo el Plan, la metodología de implementación de la medida, las características del consentimiento informado y la proyección de efectividad de la medida respecto al escenario inicial.

9.5.3. Todos los encuentros comunitarios deben contar con actas de reunión firmadas por la comunidad impactada por el proyecto

Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil

www.aerocivil.gov.co - Av. El Dorado # 103 - 15 Bogotá, D.C., Colombia

Para radicaciones <https://aerocivilsgdea.com/ControlPQR>

Conmutador: (+57) 601 425 1000 - Línea WhatsApp: (+57) 317 5455847

que participe de las reuniones previas a la ejecución del inventario de viviendas y edificaciones sensibles.

9.5.4. *Indistintamente del uso del suelo donde se encuentren las viviendas, todas las casas de habitación deben ser incluidas en las medidas de control de ruido en el receptor que harán parte del Plan de Acción, esto en armonía con la Constitución y los principios de la legislación ambiental colombiana, según los cuales, todo ciudadano colombiano tiene derecho a gozar de un ambiente sano. (...)."*

Como puede colegirse, las obligaciones asignadas por parte de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA a la Aeronáutica Civil en el Aeropuerto Internacional El Dorado, establece un escenario donde la Entidad debe construir los mecanismos de trabajo interinstitucional con las Alcaldías de Funza y Mayor de Bogotá D.C que garanticen la organización de usos de suelo compatibles con la operación aérea, recomendado que, en el área de influencia del proyecto no se generen proyectos residenciales que afecten las condiciones socioeconómicas, físicas y de calidad de vida de las comunidades ubicadas en las localidades de Fontibón y Engativá tal como lo indican los numerales 1 al 4 del artículo décimo segundo de la citada resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

"(...) ARTÍCULO DÉCIMO TERCERO. *Exhortar a la Secretaría de Planeación Distrital de Bogotá para que incorporen dentro de sus políticas de ordenamiento territorial la determinante representada por la presencia del Aeropuerto Internacional El Dorado en la zona, de tal forma que ajusten sus políticas de uso de suelo dentro del área de influencia del aeropuerto exigiendo usos compatibles con la operación aeroportuaria, de conformidad con la Ley 388 de 1997 en concordancia con la Ley 1454 de 2011 (...)"*

En tal sentido, y con el ánimo de poner en conocimiento del usuario las actuaciones desplegadas por la Secretaría Distrital de Planeación y Aeronáutica Civil en el marco del nuevo Plan de Ordenamiento Territorial, incorporo en el Decreto 555 SECCIÓN 3 RED DE TRANSPORTE AÉREA EN EL ÁREA URBANA, lo siguiente que reza:

"(...) Artículo 167. Red de transporte aéreo en el área urbana. *Es la infraestructura y los elementos soporte para la operación de sistemas de transporte aéreo de aeronaves tripuladas y no tripuladas que presten*

Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil

www.aerocivil.gov.co - Av. El Dorado # 103 - 15 Bogotá, D.C., Colombia

Para radicaciones <https://aerocivilsgdea.com/ControlPQR>

Conmutador: (+57) 601 425 1000 - Línea WhatsApp: (+57) 317 5455847

servicios de transporte de alcance urbano y de conexión urbana, regional e internacional. Se compone de los siguientes elementos:

1. Complejo aeroportuario del Aeropuerto El Dorado. Incluye la infraestructura de aire y de tierra, así como las zonas de actividad logística que se encuentran localizadas en el polígono del aeropuerto y están definidas en el Plan Maestro Aeroportuario.

2. Infraestructura y zonas de soporte al servicio de transporte aéreo. Incluye las infraestructuras de aire y tierra que permiten la operación aérea en el Distrito Capital, así como las zonas de despegue y aterrizaje para aeronaves tripuladas y no tripuladas localizadas en el espacio público, los bienes fiscales y los predios privados para la operación de sistemas de transporte aéreo de aeronaves tripuladas y no tripuladas que presten servicios de transporte de alcance urbano y de conexión urbana y regional.

Parágrafo 1. *Las infraestructura y zonas de soporte al servicio de transporte aéreo se podrán localizar en toda el área urbana, cumpliendo con los principios de diseño universal, con excepción de las áreas de la Estructura Ecológica Principal, en las cuales su localización queda supeditada a las condiciones que establezcan los planes de manejo ambiental o los instrumentos aplicables.*

Parágrafo 2. *La red del transporte público deberá estar conectada directa e indirectamente con el Complejo Aeroportuario Aeropuerto El Dorado, a partir de corredores verdes de alta capacidad o de infraestructura exclusiva o segregada en el marco de criterios de sostenibilidad, eficiencia, seguridad y equidad (...)*”.

Es clara la interacción institucional entre la Autoridad Aeronáutica y el ente territorial y como esta ha dado como resultado la expedición de actos administrativos que reconocen las competencias de la Aeronáutica Civil para participar en el ordenamiento territorial.

La Aeronáutica Civil, al presentarse una solicitud de evaluación de obstáculos, tiene plena competencia para estudiar tres aspectos:

- a) La restricción por ruido aeronáutico.
- b) La restricción y eliminación de infraestructura como obstáculos físicos a la aeronavegación.

Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil

www.aerocivil.gov.co - Av. El Dorado # 103 – 15 Bogotá, D.C., Colombia

Para radicaciones <https://aerocivilsgdea.com/ControlPQR>

Conmutador: (+57) 601 425 1000 - Línea WhatsApp: (+57) 317 5455847

c) La restricción por peligro aviario y fauna.

De tal suerte que un concepto favorable integralmente se entiende que lo es cuando la Aeronáutica Civil encontró que lo solicitado superó los tres filtros de restricción. En otras palabras, con solo existir un filtro que no se supere, el concepto devendrá en no favorable.

Para el caso en concreto, no es procedente agotar los filtros de *obstáculos físicos y peligro aviario y fauna* cuando el primer filtro de restricción no se supera.

De la incidencia del ordenamiento territorial en la seguridad aérea de los aeródromos y las respectivas competencias de la Aeronáutica Civil, reconocidas por el Distrito

Esta Autoridad Aeronáutica, en ningún momento ha usurpado las competencias de los entes territoriales, toda vez que en el marco de su responsabilidad de garantizar el uso seguro del espacio aéreo colombiano, esta Entidad emite conceptos frente al emplazamiento de obstáculos para la aviación en las proximidades de los aeródromos, reconociendo la autonomía de las autoridades territoriales de promover el ordenamiento de su territorio y la planeación urbana.

La Planificación Territorial, en este caso el Plan de Ordenamiento Territorial (POT), deben tener en cuenta las "determinantes que constituyen normas de superior jerarquía en sus propios ámbitos de competencia", según Ley 388 de 1997, Artículo 10°, la localización de los aeropuertos se constituye en una determinante de primer grado, es decir, es una norma de superior jerarquía, por lo cual es deber de los entes territoriales tener en cuenta las restricciones aeronáuticas para el uso de suelos en áreas aledañas a los aeródromos. La Ley 336 de 1996, Artículo 68 es aún más específica frente a la protección del transporte aéreo, calificándolo como un servicio público esencial.

El Decreto 327 de 2004 "Por el cual se reglamenta el Tratamiento de Desarrollo Urbanístico en el Distrito Capital", establece:

"ARTÍCULO 34. AREA DE ACTIVIDAD RESIDENCIAL.

Es la que designa un suelo como lugar de habitación, para proporcionar alojamiento permanente; en estas áreas se permitirán los usos complementarios y restringidos definidos en el Cuadro Anexo N° 2 del presente Decreto.

Parágrafo: *El uso residencial está condicionado a las restricciones que imponga la Aeronáutica Civil en los conos de*

Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil

www.aerocivil.gov.co - Av. El Dorado # 103 - 15 Bogotá, D.C., Colombia

Para radicaciones <https://aerocivilsgdea.com/ControlPQR>

Conmutador: (+57) 601 425 1000 - Línea WhatsApp: (+57) 317 5455847

aproximación de los aeropuertos y a las que defina el Departamento Administrativo del Medio Ambiente - DAMA.”

De lo anterior se infiere que taxativamente la Alcaldía de Bogotá, reconoció que la Aeronáutica Civil puede condicionar y restringir el emplazamiento de proyectos de uso residencial en proximidades del aeropuerto Internacional El Dorado.

Como se ha justificado de forma amplia y suficiente y teniendo en cuenta de manera especial el parágrafo del Artículo 34 del Decreto 327 de 2004, la Aeronáutica Civil no prohíbe usos del suelo, ya que no tiene esa facultad, pero si puede restringir y condicionar aquellos que sean incompatibles con la operación del aeropuerto Internacional El Dorado y por ende obstaculicen su desarrollo y pueda afectar sus niveles de seguridad, por lo cual, los conceptos técnicos emitidos que tienen en cuenta la exposición acústica como condicionante, gozan de sustento normativo, ya que la Aeronáutica Civil ejerce competencia, en armonía con entidades de ordenamiento territorial y del sector salud, para ejecutar analizar y fijar restricciones aeronáuticas para el uso de suelos en áreas aledañas a aeródromos, aeropuertos y helipuertos.

Restricción por ruido aeronáutico

La operación de un aeródromo genera altos niveles de presión sonora hacia sus áreas internas y externas, por lo cual no se debe autorizar que en sus inmediaciones se desarrollen proyectos constructivos residenciales, centros médicos e instituciones educativas.

La problemática de ruido no es únicamente exógena, es decir un impacto que genera la operación aérea hacia las comunidades vecinas, ya que también el emplazamiento de construcciones con usos de suelo residenciales afecta la operación en este caso del Aeropuerto Internacional El Dorado.

La Aeronáutica Civil actualmente cuenta con restricciones operacionales establecidas en la Licencia Ambiental por la cual se autorizó el funcionamiento de este aeropuerto. El emplazamiento de viviendas residenciales en las periferias de este ha ocasionado que la autoridad ambiental sopesa el confort acústico de las comunidades aledañas, por encima de la operación del aeropuerto más importante de Colombia y uno de los más importantes de Latinoamérica, limitando su capacidad.

La Entidad ha emprendido grandes proyectos para mitigar la afectación por ruido aeronáutico hacia las comunidades vecinas. Entre estos proyectos, se puede destacar la insonorización de viviendas, siendo obras muy onerosas. Esto es

Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil

www.aerocivil.gov.co - Av. El Dorado # 103 – 15 Bogotá, D.C., Colombia

Para radicaciónes <https://aerocivilsgdea.com/ControlPQR>

Conmutador: (+57) 601 425 1000 - Línea WhatsApp: (+57) 317 5455847



muestra de que el establecimiento de proyectos de vivienda cerca a los aeropuertos limita la operación y crecimiento de estos, por lo cual es evidente que también son obstáculos para la aviación.

Disposiciones internacionales

El Documento 9829 de la OACI, define que la gestión de la contaminación acústica se articula en torno a un Enfoque Equilibrado del Ruido de las Aeronaves.

Se trata de un enfoque de resolución de los problemas de ruido «por aeropuertos», que requiere una evaluación minuciosa de los cuatro elementos clave:

- ✓ Reducción del ruido de los aviones en la fuente;
- ✓ Planificación y utilización de los terrenos;
- ✓ Procedimientos operativos de reducción del ruido;
- ✓ Restricciones operativas locales en relación con los problemas de ruido.

Tratando exclusivamente la planificación y utilización de los terrenos, siendo el ámbito que nos ocupa. El Documento 9829 establece que El objetivo de la planificación compatible de la utilización de los terrenos, en este contexto, es el de alejar de los alrededores del aeropuerto la utilización incompatible del terreno (como viviendas y escuelas) y el de alentar la utilización compatible del mismo (industria, comercio) en las cercanías de las instalaciones aeroportuarias. Aunque no sea la única cuestión de compatibilidad, el ruido de las aeronaves ha sido la cuestión principal cuando se trata de conflictos de compatibilidad en la utilización de los terrenos alrededor de los aeropuertos.

El documento también indica que “la cantidad de personas afectadas por el ruido de las aeronaves depende mucho de la manera en que se hace la planificación y gestión de la utilización de los terrenos que rodean un aeropuerto y, en particular, de la medida en que se controlan la construcción de viviendas y otras actividades sensibles al ruido”. en el caso de la planificación de la utilización de los terrenos en los aeropuertos ya existentes en los que se reconoce que está limitada la capacidad de incorporar modificaciones inmediatas, pero en los que es también importante impedir una expansión urbana inapropiada por utilización incompatible de los terrenos a medida que disminuye el ruido en la fuente de las aeronaves y las curvas de ruido se acercan a los límites del aeropuerto.

En conclusión, la planificación y gestión de la utilización de los terrenos alrededor de los aeropuertos es uno de los elementos principales del Enfoque equilibrado. Ordinariamente las autoridades locales o regionales asumen la responsabilidad de la planificación y gestión de la utilización de los terrenos, funciones necesarias para aplicar las medidas de control de la urbanización alrededor de un aeropuerto. Las autoridades del aeropuerto deberían colaborar estrechamente con esas autoridades que se encargan de la gestión de la utilización de los

Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil

www.aerocivil.gov.co - Av. El Dorado # 103 – 15 Bogotá, D.C., Colombia

Para radicaciones <https://aerocivilsgdea.com/ControlPQR>

Conmutador: (+57) 601 425 1000 - Línea WhatsApp: (+57) 317 5455847



terrenos para educarlas respecto a la repercusión del ruido de las operaciones de las aeronaves y alentarlas a preparar y aplicar la planificación de la utilización de los terrenos y medidas de control en las zonas afectadas alrededor del aeropuerto. Los Estados contratantes de la OACI deberían asumir una función de liderazgo alentando a las autoridades locales y regionales a aplicar la planificación y gestión de la utilización de los terrenos en las cercanías de los aeropuertos mediante medidas prontas y apropiadas y mecanismos de cooperación, tales como la creación de comités de coordinación entre los interesados directos, es por ello que la Aeronáutica civil ha conminado a al Distrito de Bogotá, para que dentro de su reglamentación se incluya la competencia para que la Autoridad Aeronáutica pueda restringir y condicionar los usos del suelo que son incompatibles con la operación de, en este caso, el Aeropuerto Internacional El Dorado y a su vez ha encontrado receptividad y provea de ello es el compendio normativo referido en el transcurrir del presente y que faculta a la Aeronáutica Civil para pronunciarse en términos de afectación por ruido Aeronáutico.

Conflictos de usos del suelo

Es evidente el conflicto de uso de suelo que dentro del área influencia del Aeropuerto Internacional El Dorado se presenta, puesto que, como ya se ha evidenciado a lo largo del presente documento, el uso de suelo residencial es incompatible con la operación de los aeródromos, siendo el principal perjudicado el terminal aéreo más importante de Colombia y por ende los usuarios y el desarrollo propio del país, por lo cual, no es procedente circunscribir las competencias de la Autoridad Aeronáutica al pronunciamiento exclusivo en cuanto a las alturas de las construcciones, cuando es incontrovertible que el ruido aeronáutico es también una restricción operacional que debe tenerse en cuenta.

CONSIDERACIÓN FINAL

Si bien el Artículo 243 del Decreto 555 de 2021, indica que *"En la Zona de Influencia Directa Aeroportuaria del Aeropuerto El Dorado, señalada en el mapa de Áreas de Actividad, se permite el uso residencial existente a efectos de reconocimiento, sujeto a las acciones de mitigación de impactos por ruido, que establezca la Aeronáutica Civil"*, la Aeronáutica Civil no puede aprobar medidas de mitigación de ruido y como única alternativa contempla la no localización de construcciones con destinaciones de uso incompatibles con la operación aérea, en este caso la vivienda residencial, ya que, independientemente de la naturaleza de proyecto, es decir, si se trata de una construcción nueva, la ampliación o reconocimiento de una existente, al tratarse de un uso incompatible con la operación aérea de en este caso, el aeropuerto Internacional El Dorado,

Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil

www.aerocivil.gov.co - Av. El Dorado # 103 - 15 Bogotá, D.C., Colombia

Para radicaciones <https://aerocivilsgdea.com/ControlPQR>

Conmutador: (+57) 601 425 1000 - Línea WhatsApp: (+57) 317 5455847

esta Autoridad Aeronáutica no puede pronunciarse a favor de su localización, teniendo en cuenta las implicaciones operacionales y a la Licencia Ambiental que ello tendría.

Al no haberse tramitado el **“Concepto técnico de evaluación de obstáculos por altura, interferencias radioeléctricas y usos del suelo”**, en los términos ya descritos, esta Autoridad Aeronáutica no puede realizar un estudio específico frente al predio del señor peticionario.

Esperamos que la información referida haya sido lo suficientemente clara. Cualquier otra solicitud estamos atentos a resolverla.

Cordialmente,



OSCAR ALBERTO NIETO ALVARADO

Director

Dirección de Autoridad a los Servicios Aeroportuarios

Copias: **MONICA ANDREA GUTIERREZ PEDREROS**
Coordinadora del Grupo de Gestión y Seguimiento de PQRS
licencias@anla.gov.co

Elaboró: Jhonatan Anturi C.,
Inspector de Seguridad Operacional
Dirección de Autoridad a los Servicios Aeroportuarios

Revisó: Carolina Damian Recaman 
Contratista
Grupo de Investigaciones y Sanciones a las Infracciones

Aprobó: Silvia Helena Ramírez Saavedra 
Coordinadora
Grupo de Investigaciones y Sanciones a las Infracciones