

Bogotá, DC, miércoles, 06 de noviembre de 2024

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

Asunto: Respuesta a su petición presentada bajo el radicado ANLA 20246201145222 del 3 de octubre de 2024, mediante formulario web de PQRSD de esta Autoridad Nacional relacionado con presuntas afectaciones por altos niveles de ruido que generan las operaciones realizadas por la pista sur en horarios nocturnos y de madrugada, de aeronaves que operan desde y hacia el Aeropuerto Internacional El Dorado sobre el sector de La Felicidad en la Localidad de Fontibón.

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

Expediente: LAM0209; 15DPE9513-00-2024

Respetado(a) Peticionario(a):

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

“(…)

ME PERMITO ESCRIBIRLES CON EL FIN DE MANIFESTAR MI PROFUNDA PREOCUPACIÓN POR LA CONTINUA AFECTACIÓN QUE SUFRE LA COMUNIDAD DEL BARRIO LA FELICIDAD Y OTROS BARRIOS ALEDAÑOS AL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO, DEBIDO AL CONSTANTE USO DE LA PISTA SUR PARA DESPEGUES DE AVIONES COMERCIALES. A PESAR DE QUE ESTÁ HABILITADA LA PISTA NORTE, QUE PODRÍA ALIVIAR EL IMPACTO ACÚSTICO SOBRE LAS ZONAS RESIDENCIALES, SE SIGUE RECURRIENDO A LA PISTA SUR PARA LAS AERONAVES MÁS RUIDOSAS, CASTIGANDO INJUSTAMENTE A LA POBLACIÓN QUE VIVE EN ÁREAS RESIDENCIALES CERCANAS. EL RUIDO GENERADO POR ESTOS AVIONES, PARTICULARMENTE EN LOS HORARIOS NOCTURNOS Y DE MADRUGADA, SOBREPASA LOS NIVELES PERMITIDOS Y AFECTA GRAVEMENTE LA CALIDAD DE VIDA DE LOS HABITANTES. ESTO SE TRADUCE EN PROBLEMAS DE SUEÑO, ESTRÉS Y, EN ALGUNOS CASOS, DETERIORO DE LA SALUD DE QUIENES RESIDEN EN ESTOS SECTORES. LA SITUACIÓN SE AGRAVA AL NOTAR QUE EL USO DE LA PISTA SUR PARECE SER LA OPCIÓN PREFERIDA PARA LOS DESPEGUES, A PESAR DE QUE LA PISTA NORTE ESTÁ COMPLETAMENTE OPERATIVA. HONESTAMENTE, NO ES POR DESEARLE EL MAL A NADIE, PERO ME ENCANTARÍA QUE ALGUNO DE USTEDES SE QUEDARA EN UN APARTAMENTO DEL BARRIO LA FELICIDAD, PARA QUE VIVIERAN DE

PRIMERA MANO LO QUE SENTIMOS TODOS LOS DÍAS. SOLO ASÍ PODRÍAN COMPRENDER VERDADERAMENTE EL IMPACTO DEL RUIDO CONSTANTE, Y CÓMO AFECTA LA TRANQUILIDAD Y BIENESTAR DE LOS RESIDENTES. CREO QUE ESTA EXPERIENCIA PODRÍA HACER MÁS EVIDENTE LA NECESIDAD URGENTE DE BUSCAR ALTERNATIVAS QUE MINIMICEN ESTOS EFECTOS NEGATIVOS EN LA COMUNIDAD. ES INCOMPRENSIBLE QUE, TENIENDO LA ALTERNATIVA DE EMPLEAR LA PISTA NORTE, SE INSISTA EN UTILIZAR LA PISTA SUR, EXPONIENDO A MILES DE PERSONAS A NIVELES DE RUIDO QUE CLARAMENTE SOBREPASAN LOS LÍMITES AMBIENTALES ESTABLECIDOS. ENTENDEMOS LA IMPORTANCIA DE LA OPERACIÓN DEL AEROPUERTO PARA LA ECONOMÍA Y EL TRANSPORTE DEL PAÍS, PERO TAMBIÉN ES NECESARIO QUE SE TOMEN MEDIDAS QUE EQUILIBREN LOS INTERESES OPERATIVOS CON EL BIENESTAR DE LA POBLACIÓN. SOLICITO RESPETUOSAMENTE QUE LA ANLA INTERVENGA DE MANERA ACTIVA EN ESTE ASUNTO, PROMOViendo UNA REVISIÓN DE LAS OPERACIONES ACTUALES DEL AEROPUERTO EL DORADO. ES NECESARIO QUE SE ANALICEN LAS RAZONES POR LAS CUALES, AUN CONTANDO CON LA PISTA NORTE, SE CONTINÚA USANDO MAYORITARIAMENTE LA PISTA SUR PARA LOS VUELOS QUE GENERAN MÁS RUIDO, Y QUE SE TOMEN MEDIDAS EFECTIVAS PARA REDUCIR EL IMPACTO ACÚSTICO SOBRE LAS ÁREAS RESIDENCIALES. ESTOY SEGURO DE QUE, SI SE IMPLEMENTAN SOLUCIONES ADECUADAS, SE PUEDE LOGRAR UN EQUILIBRIO ENTRE LAS OPERACIONES DEL AEROPUERTO Y LA CALIDAD DE VIDA DE LAS COMUNIDADES AFECTADAS. ES IMPORTANTE QUE LA ANLA CUMPLA CON SU ROL DE PROTEGER EL MEDIO AMBIENTE Y EL BIENESTAR DE LOS CIUDADANOS, VELANDO POR EL RESPETO A LAS NORMATIVAS SOBRE CONTAMINACIÓN ACÚSTICA Y GARANTIZANDO QUE LAS OPERACIONES DEL AEROPUERTO SE REALICEN DE MANERA RESPONSABLE. AGRADEZCO DE ANTEMANO SU ATENCIÓN A ESTE ASUNTO Y QUEDO A LA ESPERA DE SU PRONTA RESPUESTA Y DE LAS ACCIONES QUE SE TOMARÁN PARA RESOLVER ESTE PROBLEMA.

(...)"

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

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

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

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

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



Con lo antes indicado, esta Autoridad Nacional encuentra once (11) temáticas a resolver en su petición, así:

- ✓ Área de influencia del proyecto licenciado por la ANLA.
- ✓ Configuración y horarios de operación del aeropuerto internacional El Dorado.
- ✓ Competencia de ANLA respecto a la frecuencia de operación y uso de la pista sur.
- ✓ Red de monitoreo y fuentes de información.
- ✓ Verificación del número de operaciones aéreas para el periodo de análisis.
- ✓ Verificación de cumplimiento a las restricciones establecidas en la configuración operacional definidas en la resolución 1728 de 2021.
- ✓ Niveles de ruido por el paso de aeronaves.
- ✓ Conclusiones respecto a sus inquietudes para el periodo de análisis.
- ✓ Medidas de Manejo para la Mitigación de los Impactos por Ruido para el Aeropuerto Internacional El Dorado.
- ✓ Derecho al Ambiente Sano.
- ✓ Presuntas Afectaciones a la Salud.

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

A. Área de influencia del proyecto licenciado por la ANLA.

Respecto a su consulta específica, acorde a la ubicación referida en su petición (...) “*BARRIO LA FELICIDAD*” (...), nos permitimos informarle que este no hace parte de las unidades territoriales que se ubican dentro de la curva de ruido de 65dBA LDN o área de influencia para el medio abiótico (delimitada en color rojo) y área de influencia para el medio socioeconómico del proyecto referido en el asunto (delimitada en color violeta), de conformidad con lo establecido en el numeral cuarto del artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, como lo puede ver en la **Figura1**.

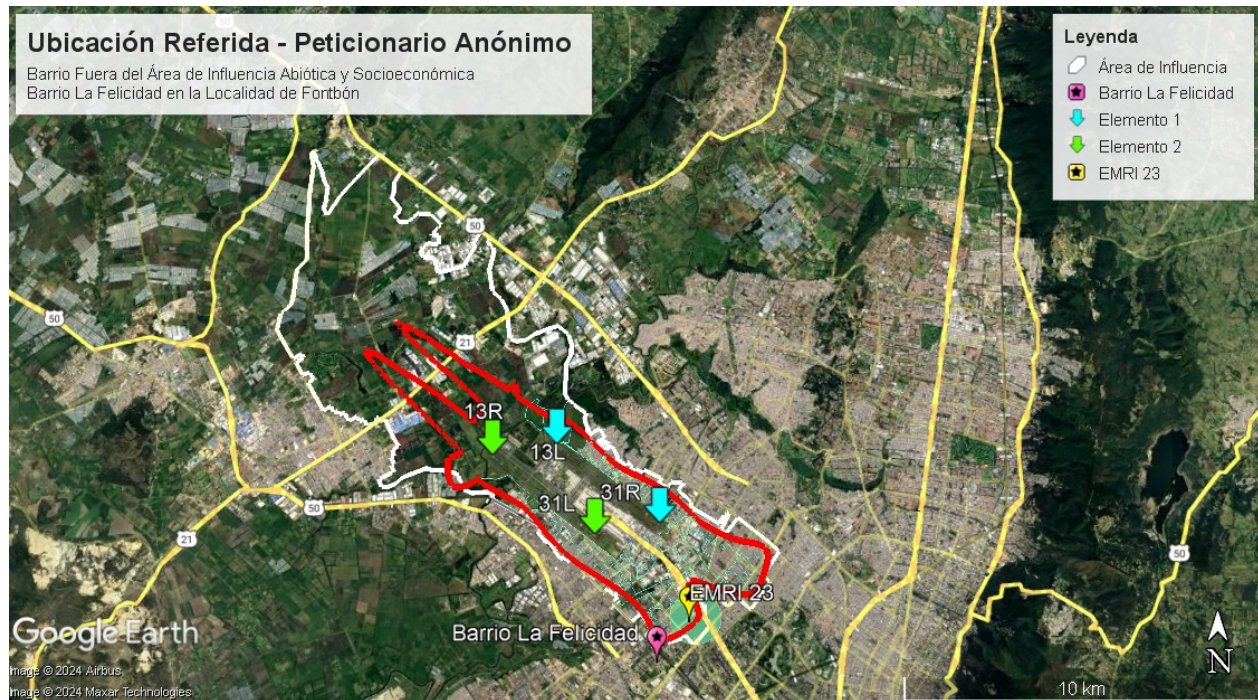


Figura 1 Ubicación referida por Peticionario Anónimo – Barrio La Felicidad en la localidad de Fontibón vs Área de Influencia del proyecto medio abiótico (limitada en color rojo) y socioeconómico (limitada en color Blanco) vs radio de cobertura estación de monitoreo de ruido inteligente EMRI_23. Proyecto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

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

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

B. Configuración y Horarios de Operación del Aeropuerto Internacional El Dorado

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

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

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

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

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

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

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

Así las cosas, frente a lo señalado en su petición respecto a “(...) **EL RUIDO GENERADO POR ESTOS AVIONES, PARTICULARMENTE EN LOS HORARIOS NOCTURNOS Y DE MADRUGADA, (...)**”, tal como ya le fue mencionado anteriormente, el Aeropuerto Internacional El Dorado se encuentra autorizado para operar las 24 horas, no obstante, este cuenta con unas restricciones ambientales para cada una de las pistas que cumplen el objetivo de medidas de mitigación para los impactos generados por el ruido de la operación aérea en horarios nocturnos y de madrugada como es el caso de la restricción en el horario entre las 22:00 a las 11:59 no se tiene permitido la operación de despegues por la pista sur, y la restricción 00:00 y las 4:59, la cual consiste en que no se tiene permitido sobrevolar la ciudad de Bogotá, exceptuando de tales restricciones aquellas operaciones aéreas que estén relacionadas con misiones de orden gubernamental, fuerza pública, ambulancias, entre otros. Por tal motivo, en los literales **F** y **G** de la presente comunicación, se realiza el análisis pertinente frente al cumplimiento de tales restricciones por parte de la AEROCIVIL, así como de la información acerca de los resultados obtenidos sobre el monitoreo de niveles de ruido, de acuerdo con los datos registrados por la estación EMRI_23 o F023 ubicada en el barrio Modelia de la Localidad de Fontibón y la estación EMRI_03 o F003, ubicada en el barrio Santa Cecilia de la localidad de Fontibón, siendo estos los equipos de medición más cercanos al barrio la Felicidad en la localidad de Fontibón, como se observa en la **figura 1**.

C. Competencia de ANLA respecto a la frecuencia de operación y uso de la pista sur.

En atención a lo manifestado por usted en su petición “(...) **CONSTANTE USO DE LA PISTA SUR PARA DESPEGUES DE AVIONES COMERCIALES. A PESAR DE QUE ESTÁ HABILITADA LA PISTA NORTE, (...) SE SIGUE RECURRIENDO A LA PISTA SUR PARA LAS AERONAVES MÁS RUIDOSAS (...). LA SITUACIÓN SE AGRAVA AL NOTAR QUE EL USO DE LA PISTA SUR PARECE SER LA OPCIÓN PREFERIDA PARA LOS DESPEGUES, A PESAR DE QUE LA PISTA NORTE ESTÁ COMPLETAMENTE OPERATIVA, (...) TENIENDO LA ALTERNATIVA DE EMPLEAR LA PISTA NORTE, SE INSISTA EN UTILIZAR LA PISTA SUR, (...) LA ANLA INTERVENGA DE MANERA ACTIVA EN ESTE ASUNTO, PROMOVRIENDO UNA REVISIÓN DE LAS OPERACIONES ACTUALES DEL AEROPUERTO EL DORADO (...)**” Subrayado y negrilla fuera del texto original.

Nos permitimos reiterar tal como se ha indicado en el literal **B** de la presente comunicación que, en lo que corresponde a los horarios de operación de la pista sur y pista norte, estos fueron autorizados por la ANLA y la verificación del cumplimiento de los mismos y las restricciones de carácter ambiental que se han establecido, corresponden a las competencias de esta Autoridad Nacional; sin embargo, sea la oportunidad de aclarar que, la cantidad de operaciones que se realicen en esta terminal aérea, así como el uso del espacio aéreo, las trayectorias y rutas de operación sobre el sector de la felicidad, al tratarse de aspectos propios de la operación aérea es la Aeronáutica Civil como Autoridad Aeronáutica la entidad encargada de su regulación y control, de conformidad con el Decreto 260 del 28 de enero del 2004 modificado por el Decreto 1294 de 14 de octubre de 2021, ambos del Ministerio de Transporte “*Por el cual se modifica la estructura de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - AEROCIVIL, y en el cual se establecen, entre otras funciones, las siguientes: “Dirigir, organizar y coordinar el desarrollo del transporte aéreo en Colombia” y “Desarrollar, interpretar y aplicar en todos sus aspectos las normas sobre aviación civil y transporte aéreo”.* En consecuencia, al no ser la ANLA

la Autoridad competente frente a la frecuencia y cantidad de operaciones, su petición ha sido trasladada a la AEROCIVIL para que esa entidad, brinde respuesta oportuna frente a este asunto.

D. Red de monitoreo y fuentes de información.

No obstante, con el fin de brindar atención clara y oportuna, esta Autoridad Nacional se permite informarle, que el 5 de julio de 2023, la AEROCIVIL llevó a cabo la actualización de la red monitoreo de ruido aeronáutico y ahora dispone de un Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental (CMAA), compuesto por 28 Estaciones de Monitoreo de Ruido Inteligente – EMRI, de las cuales 26 son fijas ubicadas así: 7 en la localidad de Engativá, 8 en la localidad de Fontibón, 6 en el municipio de Funza, 4 al interior del aeropuerto y 2 adicionales en la Localidad de Suba específicamente en los barrios Niza Antigua (EMRI_34) y Pasadena (EMRI_35). Las 2 estaciones adicionales son móviles y están destinadas a la verificación de parámetros de niveles de ruido en el marco de la atención a peticiones que sean realizadas por la comunidad dentro o fuera del área de influencia a dicha Autoridad Aeronáutica.

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

<https://app.powerbi.com/view?r=eyJrJmYjYjQ4Nzk1ZjMtYmYzYy00NmI2LWE4YjctYmQ1NGNhMDE0ZTU3liwidCI6IjZmMWNjYjk0LWFKYTUtNDM3Zi04NzZkLTQ5NzkyMGNjYmUxOCIsImMiOiJR9&pageName=ReportSection92d2a16a036a77de19f1> donde lo invitamos a revisar y visualizar tanto las operaciones aéreas como los niveles de ruido generados por las aeronaves que operan dicha terminal aérea, aclarando que la actualización del tablero, depende de la información que reporte la AEROCIVIL, así como del procesamiento de la misma. En ese sentido, es necesario señalar que en la verificación que la ANLA realizó de los datos reportados por la estación EMRI, se identificó que algunas de estas no cuentan con la totalidad registros que deben recolectarse durante 24 horas del día en los 365 días del año de operación del Aeropuerto El Dorado, sobre lo cual le indicamos que esta Autoridad Nacional realizará el respectivo requerimiento a la AEROCIVIL. Igualmente, le informamos, que como parte de las obligaciones y acciones que la ANLA ha requerido a la AEROCIVIL en la ficha de manejo PMA-PGS 02 Información y Comunicación, establecida mediante la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, esa entidad cuenta en su página web con un sitio específico denominado “Gestión del Ruido” en el cual podrá encontrar dos aplicativos llamados, AmbiensQ y AEROVISIÓN, disponibles para la consulta pública de indicadores acústicos, contaminación atmosférica, condiciones meteorológicas y datos operacionales en tiempo real, a través del Link: <https://www.aerocivil.gov.co/servicios-a-la-navegacion/gestion-ambiental-y-control-de-fauna/Plan-Piloto-ElDorado/gestion-de-ruido>

E. Verificación del número de operaciones aéreas para el periodo de análisis.

Dicho lo anterior, la ANLA procedió a verificar a través del Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales de la ANLA, las operaciones aéreas registradas por la estación EMRI_03 (F003) del

Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental de la AEROCIVIL, esta estación es una de las más cercanas a su ubicación y que registra con más representatividad las operaciones aéreas que pasan por la localidad de Fontibón.

Conforme a esto es preciso indicarle que, teniendo en cuenta que en su petición usted no indica la fecha y horario específicos de la ocurrencia de los eventos, se tomará para los análisis respectivos el periodo comprendido entre el 23 de septiembre al 07 de octubre, el cual incluye la fecha de radicado de la petición que es el 03 de octubre de 2024. En ese sentido, y dado que, para esta Autoridad Nacional es muy importante el conocimiento y relacionamiento con las comunidades, para próximas comunicaciones se considera pertinente que, en caso de seguir percibiendo la molestia, sea suministrada información precisa asociada a la fecha, hora y lugar (localidad, barrio y de ser posible dirección), en que ocurre el evento, para poder profundizar en el análisis técnico del impacto que usted refiere en su petición y de esta manera poder detallar en la información brindada.

Así las cosas, con respecto al análisis del número de operaciones aéreas, (las cuales también se encuentran disponibles para su consulta en el Tablero de control “Dorado” del Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales) se construyó la **Figura 2** a partir de la información de operaciones aéreas, en esta figura se muestra la variación de la cantidad de operaciones diurnas y nocturnas registradas por la estación F003, de igual manera allí, se puede ver que para el periodo de análisis, que en promedio se realizaron 308 operaciones al día, 237 de ellas en promedio en jornada diurna y 71 en jornada nocturna. En total la estación F003 reportó 4614 operaciones aéreas en el periodo mencionado, de las cuales el 76,98% (3552 operaciones) se realizaron en jornada diurna frente a un 23,02% (1062 operaciones) en jornada nocturna.

En los 15 días analizados se discriminó las operaciones diurnas y nocturnas y se pudo determinar que el día que registró mayores operaciones fue el domingo 29 de septiembre con 407 operaciones, en este día se realizaron 307 operaciones en la jornada diurna y 100 en la jornada nocturna, seguido por el miércoles 25 de septiembre con 386 operaciones distribuidas en 288 vuelos en el día y 98 en la noche y en tercer lugar el lunes 23 de septiembre con 385 operaciones de estas 292 durante se dieron durante el día y 93 durante la noche. El día de radicación de su petición, jueves 03 de octubre, se registraron 253 operaciones, con 230 operaciones en jornada diurna y 23 en jornada nocturna; por último, los días con menor cantidad de vuelos registrados fueron el domingo 06 de octubre con 98 operaciones en cual se reportaron 37 operaciones diurnas y 61 nocturnas y el martes 01 de octubre con 253 operaciones con 246 operaciones en el día y 7 en la noche.

En primera instancia se debe resaltar que el periodo analizado está ubicado en una temporada turística baja considerada como de menor demanda de vuelos y en segunda instancia se puede ver que el día de mayor cantidad de operaciones corresponde a un domingo, día de fin de semana. De igual manera se destaca que el segundo y el tercer día con mayores operaciones es decir miércoles y lunes respectivamente son días hábiles de la semana. Sin embargo, es necesario resaltar que el día domingo 29 de septiembre fue el de mayor cantidad de operaciones, y el día domingo 06 de octubre el de menor actividad, de esta manera como se puede ver en la **Figura 2** la variación de la cantidad de operaciones aéreas es irregular, no presenta un

comportamiento uniforme de aumento o descenso en la cantidad de operaciones, sin importar si son días hábiles o festivos.

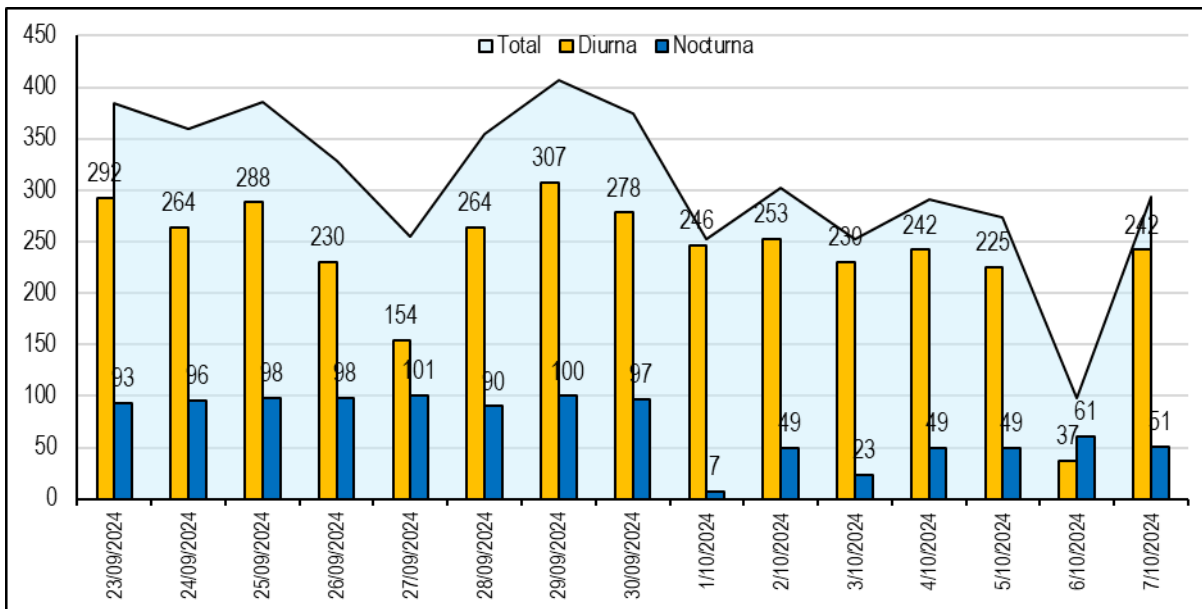


Figura 2. Operaciones diurnas y nocturnas registradas por las estaciones EMRI_3 (F003) ubicada en el barrio Santa Cecilia en la localidad de Fontibón entre el 23/09/2024 al 07/10/2024

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

Procesamiento y diagramación “Tablero de control Dorado”. Centro de Monitoreo y grupo de seguimiento de ANLA

F. Verificación de cumplimiento a las restricciones establecidas en la configuración operacional definidas en la resolución 1728 de 2021.

Ahora bien, a continuación, se presenta el análisis de cumplimiento de la configuración operacional, que se ha explicado en el literal B “Configuración y Horarios de Operación del Aeropuerto Internacional El Dorado” de la Tabla 1, para el periodo de análisis comprendido entre el 23 de septiembre al 07 de octubre, tomando en cuenta los registros de las estaciones F002, F003 y las cabeceras de pista (ver ubicación en **Figura 3**) que aplican por cada restricción.

En lo relacionado a modelos de aeronaves con cuota de ruido ($QC \geq 4$), que tienen restricción de operación en el horario de 05:00 a las 06:59 horas, debemos informarle que una vez consultados los registros FIS (Flight Information System, Sistema de Información de Vuelo) por sus siglas inglés, reportados por la estación F003 debemos confirmarles que dentro del periodo de evaluación (23/07/24 al 07/10/24 no se identificaron aeronaves catalogadas con $QC \geq 4$.

Para revisar la restricción de operaciones en la franja horaria de 22:00 a 23:59 en la cual solo se permite en la pista sur los aterrizajes sin sobrevolar la ciudad, sentido occidente – oriente, es decir entrando por el municipio de Funza. Se consultaron las operaciones aéreas realizadas por el Aeropuerto Internacional El Dorado entre el 23 de septiembre y el 07 de octubre de 2024

encontrando en la información disponible que no hubo operaciones de despegues en las cabeceras que hacen parte de la pista sur (13R y 31L) dentro de esta franja horaria.

Por otra parte, en lo que corresponde a la restricción para las operaciones aéreas entre las 00:00 a las 4:59 horas, la cual consiste en restringir la operación aérea sobre la ciudad de Bogotá, esto es, aterrizajes y despegues por las cabeceras 31L y 31R, esta Autoridad Nacional encontró para el periodo de análisis que las estaciones F002 y F003 registraron 15 aeronaves operando en la franja 00:00h a 04:59h, estas operaciones aéreas se detallan en la **Tabla 2.** en la cual puede distinguir la fecha y hora de operación, el identificador de la operación (Callsign), el tipo de operación (aterrizaje o despegue) y el tipo de aeronave. Con la información operacional de vuelo proporcionada por AEROCIVIL no se logró determinar si las aeronaves identificadas que operaron dentro de esta franja horaria lo hicieron por condiciones meteorológicas adversas, por presentar dificultades técnicas que afectaran seguridad del vuelo o si se trataba de aeronaves en misiones de ayuda médica, desastres, u otras clases de emergencia; si estas aeronaves cumplían con alguna de estas condiciones también estarían excluidas del cumplimiento de la restricción operacional aplicada entre las 00:00h a 04:59h

Las operaciones que se encuentran dentro de las excepciones a la configuración operacional están determinadas en el Parágrafo Primero del artículo 1 de la resolución 1728 del 04 de octubre de 2021 “Por la cual se modifica una licencia ambiental y se adoptan otras determinaciones” el cual menciona lo siguiente:

“(…)

Las medidas de manejo ambiental aprobadas en el presente artículo no aplicarán para las aeronaves de todo tipo que tengan que utilizar dicho terminal como aeropuerto alterno por motivos meteorológicos, técnicos o de seguridad durante el período en que permanezcan dichas razones y que afecten la seguridad del vuelo, y las aeronaves que operen en misiones de ayuda médica, desastres u otras clases de emergencia, y vuelos especiales del Ministerio de Defensa. Sin perjuicio de lo anterior, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil deberá reportar ante la ANLA dentro de las 24 horas siguientes después de sucedido el evento”.

“(…)”

Tabla 2. Aeronaves registradas por estación F034 dentro de la franja horaria 00:00h a 04:59h

Fecha / hora	CallSign	Dirección	Cabece ra de pista	Modelo Aeronav e
3/10/2024 4:18	ACA094	ARR	31R	A333
3/10/2024 4:49	AVA023	ARR	31R	A20N
3/10/2024 4:54	AVA047	ARR	31R	B788
3/10/2024 4:24	AVA066	ARR	31R	A320
3/10/2024 4:51	AVA082	ARR	31R	A320
3/10/2024 4:36	AVA201	ARR	31R	A20N

Fecha / hora	CallSign	Directi on	Cabece ra de pista	Modelo Aeronav e
3/10/2024 4:44	AVA205	ARR	31R	A20N
3/10/2024 4:46	AVA240	ARR	31R	A20N
3/10/2024 4:31	AVA245	ARR	31R	A20N
3/10/2024 4:00	GLO8240	ARR	31R	B38M
3/10/2024 4:39	JAT9996	ARR	31R	A20N
3/10/2024 3:22	LPE2444	ARR	31R	A320
3/10/2024 4:57	RPB7323	ARR	31R	B738
3/10/2024 4:28	RPB7414	ARR	31R	B738
3/10/2024 4:59	UAL209	ARR	31R	B38M

Convenciones: DEP Despegue, ARR aterrizaje. 31R: Pista Norte lado Bogotá

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

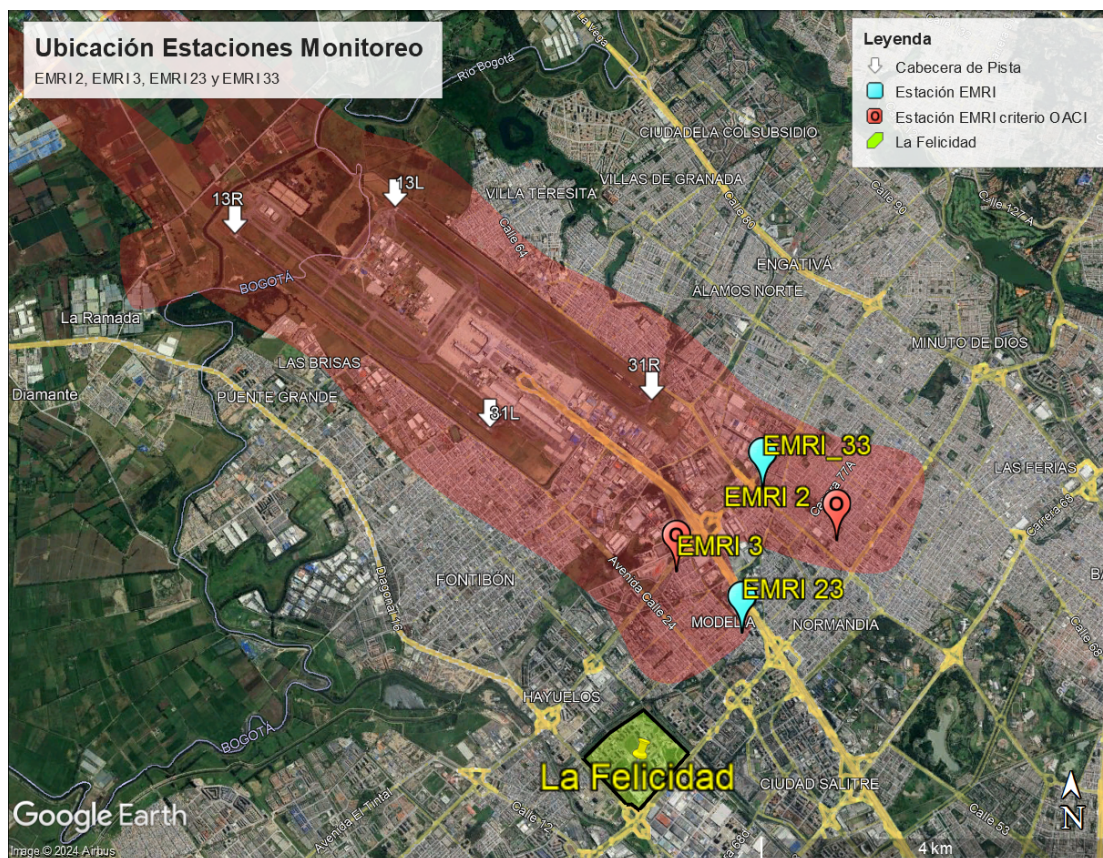


Figura 3 Ubicación estaciones EMRI_02, EMRI_03, EMRI_23 y EMRI_33 y cabeceras de pista.

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

G. Niveles de ruido por el paso de aeronaves.

En atención a lo manifestado en su petición “(...) **EL RUIDO GENERADO POR ESTOS AVIONES, PARTICULARMENTE EN LOS HORARIOS NOCTURNOS Y DE MADRUGADA, SOBREPASA LOS NIVELES PERMITIDOS Y AFECTA GRAVEMENTE LA CALIDAD DE VIDA DE LOS HABITANTES, (...) ASÍ PODRÍAN COMPRENDER VERDADERAMENTE EL IMPACTO DEL RUIDO CONSTANTE, (...) EXPONIENDO A MILES DE PERSONAS A NIVELES DE RUIDO QUE CLARAMENTE SOBREPASAN LOS LÍMITES AMBIENTALES ESTABLECIDOS, (...)**”, a continuación se presentará el análisis de niveles de presión sonora de acuerdo con la verificación de información y análisis de datos a través del Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales de la ANLA, acorde al registro tomado por la Estación de Medición de Ruido Inteligente – EMRI_23 o F023 del Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental de la AEROCIVIL, durante el periodo comprendido entre el 23 de septiembre y el 07 de octubre de 2024, contrastado con los niveles máximos permisibles por la normatividad vigente.

De acuerdo con lo anterior, se analizaron los niveles promedio diarios de presión sonora continuo equivalente ponderado A, en el periodo diurno (LAeq D) y nocturno (LAeq N), a la luz de la normativa vigente que corresponde a la Resolución 0627 del 7 de abril de 2006 “*Por la cual se establece la norma nacional de emisión de ruido y ruido ambiental*” del hoy Ministerio de Ambiente

y Desarrollo Sostenible, entre otras disposiciones establece que las jornadas diurna y nocturna se delimitan como se presenta en la en la **Tabla 3**.

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

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

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

Al analizar la información se encontró que el comportamiento de los niveles de presión sonora promedio diarios continuo equivalente ponderado A (LAeq) para la jornada diurna, reportados por la estación EMRI_23 (F023), entre el 23 de septiembre al 07 de octubre de 2024 (**Figura 4**), osciló entre el registro más alto de 64,64dBA (reportado el 28/09/24) y el registro más bajo 46,21dBA (reportado el 03/10/24), corroborando que no ocurrieron sobrepasos al nivel permisible de 65dBA

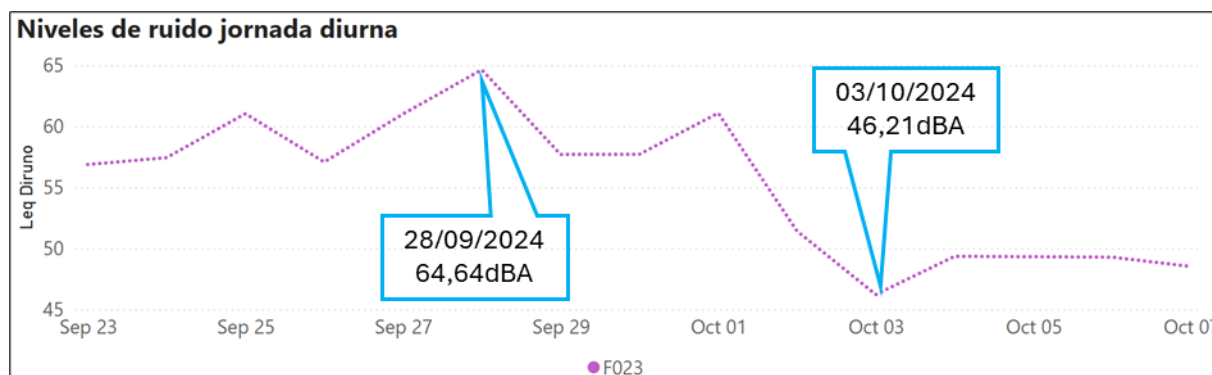


Figura 4. Niveles promedio diarios de presión sonora continuo equivalente diurno (LAeq D) registrados por la estación EMRI_23 (F023) ubicada en el barrio Modelia de la localidad de Fontibón entre el 23/09/2024 al 07/10/2024

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

De igual manera, para el periodo nocturno, es decir de las 21:01 a las 07:00 horas, los niveles promedio diarios de presión sonora continuo equivalente con filtro de ponderación A (LAeq), oscilaron entre el mayor registro de 56,30 dBA (reportado el 29/09/24) y 42,82dBA (reportado el 01/10/24); como se puede ver en la **Figura 5**, se evidenciaron 3 días que sobrepasaron el estándar, estos fueron el 26 de septiembre con 55,21dBA, el 27 de septiembre con 56,01dBA, el 28 de septiembre con 56,10dBA y por último el 30 de septiembre con 55,50dBA. El mayor sobre paso fue el del 29 de septiembre con 1,3 dBA.

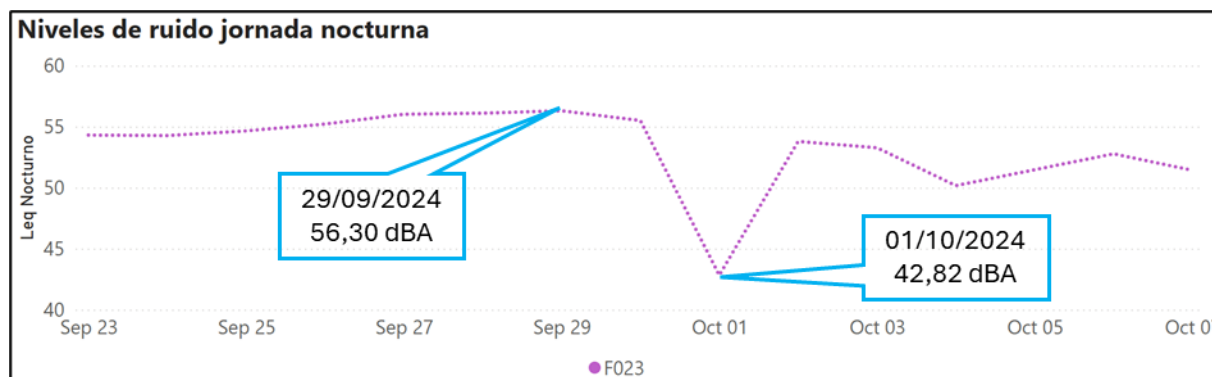


Figura 5. Niveles promedio diarios de presión sonora continuo equivalente nocturno (LAeqN) registrados por la estación EMRI_23 (F023) ubicada en el barrio Modelia de la localidad de Fontibón entre el 23/09/2024 al 06/09/2024

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

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

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

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

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

- ✓ El barrio La Felicidad en la localidad de Fontibón, no hace parte del área de influencia del proyecto “Ejecución de las obras de construcción y operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado”, cuyo titular es la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL.
- ✓ De los análisis al comportamiento de las operaciones aéreas se tiene que se evaluó el

periodo comprendido entre el 23 de septiembre al 07 de octubre con un promedio de 308 operaciones diarias de estas operaciones en promedio el 76.98% son en jornada diurna y el 23,02% en jornada nocturna, en el periodo analizado se registró un máximo de operaciones el domingo 29 de septiembre con 407 operaciones.

- ✓ En el periodo de análisis no se registraron operaciones aéreas relacionadas con modelos de aeronaves con cuota de ruido ($QC \geq 4$) en el horario de 05:00h a las 06:59 h.
- ✓ Dentro de la franja horaria entre las 22:00h a 23:59h y 00:00h a 04:59h no se hallaron operaciones aéreas.
- ✓ Dentro de la franja horaria entre las 00:00h a 04:59h se encontró la operación de 15 aeronaves, sin embargo, con la información disponible no se pudo establecer si estas operaciones aéreas estaban dentro de las excepciones a la configuración operacional establecidas en el Parágrafo Primero del artículo 1 de la resolución 1728 del 04 de octubre de 2021.
- ✓ Se registraron 3 sobrepasos de los niveles de presión sonora promedio continuo ponderado (A) para la jornada nocturna frente al estándar permisible descrito en la norma nacional de ruido la cual se estableció mediante la resolución 0627 del 07 de abril de 2006. Sin embargo dado lo establecido en el Plan de Manejo Ambiental – PMA autorizado por la ANLA a través del artículo sexto de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y actualmente vigente, se tiene que la AEROCIVIL debe garantizar el cumplimiento de las cuotas de ruido de carácter ambiental LAeq, hora - 55 dBA con la incertidumbre de ± 2 dBA, por lo que estas excedencias reportadas y que fueron menores a 2dBA cumplen con lo establecido en la licencia ambiental y en el PMA vigente del Aeropuerto El Dorado.

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

Respecto a lo manifestado por usted en relación con, “(...) LA NECESIDAD URGENTE DE BUSCAR ALTERNATIVAS QUE MINIMICEN ESTOS EFECTOS NEGATIVOS EN LA COMUNIDAD, (...) PERO TAMBIÉN ES NECESARIO QUE SE TOMEN MEDIDAS QUE EQUILIBREN LOS INTERESES OPERATIVOS CON EL BIENESTAR DE LA POBLACIÓN. (...) SE TOMEN MEDIDAS EFECTIVAS PARA REDUCIR EL IMPACTO ACÚSTICO SOBRE LAS ÁREAS RESIDENCIALES. ESTOY SEGURO DE QUE, SI SE IMPLEMENTAN SOLUCIONES ADECUADAS, SE PUEDE LOGRAR UN EQUILIBRIO ENTRE LAS OPERACIONES DEL AEROPUERTO Y LA CALIDAD DE VIDA DE LAS COMUNIDADES AFECTADAS (...)”, es importante, para esta Autoridad Nacional informarle que, adicional a las medidas de mitigación y restricciones operacionales que han sido implementadas en la configuración operacional para cada franja horaria (descritas en el literal B, tabla 1 de la presente comunicación), el Aeropuerto Internacional El Dorado, cuenta una serie de medidas de orden ambiental para la mitigación de impactos por ruido que pueda generar la operación aérea de esta terminal aérea a cargo de la AEROCIVIL, que a continuación, nos permitimos ampliar y detallar sobre dichos conceptos y medidas, así:

- **Cuota de Ruido (QC Quota Count):** Es una medida ambiental, que se define por las condiciones particulares sobre emisiones de niveles de presión sonora que genera cada aeronave, debido a sus características propias de tipo de motor, tecnología, performance, año de elaboración, etc.; para el caso específico del Aeropuerto Internacional el Dorado

el sistema cuota de ruido se define y propone como un método restrictivo de operación aérea debido al impacto por ruido que produce la operación de aeronaves en sus condiciones particulares, sobre la población aledaña a esta terminal aérea durante horarios sensibles. Este sistema consiste en la definición de una variable, “Cuota de Ruido (Quota Count)”, para cada aeronave y que depende del procedimiento de aterrizaje o despegue, acatándose en función de los niveles de ruido efectivo percibido y certificado (EPNdB) de acuerdo con la metodología y parámetros establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional OACI en el Anexo 16 – “Protección al medio ambiente”, Volumen I – “Ruido de las aeronaves”, para luego aplicar los siguientes valores asignados de cuota de ruido:

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

Clasificación de Nivel de Ruido (EPNL)	Cuota de Conteo
Menos de 84 dB EPNL	Exento de conteo
84 - 86,9 dB EPNL	0,25
87 - 89,9 dB EPNL	0,5
90 - 92,9 dB EPNL	1
93 - 95,9 dB EPNL	2
96 - 98,9 dB EPNL	4
99 - 101,9 dB EPNL	8
Mayor a 101,9 dB EPNL	16

Fuente: Complemento de EIA radicado No. 2021083394-1-000 del 29 de abril de 2021 – Cap. 3 Descripción del proyecto

De acuerdo con lo anterior, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, determinó mediante los antecedentes del sistema de cuota de ruido en otros aeropuertos y por medio del monitoreo sobre los niveles de presión sonora mediante el Sistema de Vigilancia y Control Ambiental – SVCA (Ahora Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental) implementado para el Aeropuerto Internacional El Dorado de la ciudad de Bogotá D.C. desde el año 2015, que las aeronaves con mayor nivel de exposición sonora, son aquellas que su cuota de ruido por certificado propio a partir de la clasificación, inventariado y categorización por emisión de ruido, se encuentran en el margen de 4 o superior, siendo éstas las más ruidosas.

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

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

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

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

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

- **Plan de Reconversión de Flota Aérea:** Medida implementada por la AEROCIVIL contenida en la Resolución AEROCIVIL 1599 del 26 de agosto de 2020 de dicha Entidad, la cual consiste en que de manera gradual los operadores que cuenten con aeronaves cuya tecnología no pueda cumplir y supere los niveles máximos permisibles de ruido, reconviertan sus aeronaves a tecnologías eficientes que minimicen la generación de ruido y les permita cumplir con la norma. En tal sentido, es importante indicarle que sobre el tipo de aeronaves con mayor cuota de ruido y que generan un impacto hacia la población, la AEROCIVIL expidió las Resoluciones 3103 y 3104 del 30 de diciembre de 2021 mediante las cuales estableció unos planes de reconversión de flota, con el objetivo de que los operadores de carga que aún cuentan con ese tipo de aeronaves se acojan a esa medida y logren mejorar y actualizar sus tecnologías; es así que, a la fecha algunos de estos operadores se han sometido al plan de reconversión de forma gradual y de esta manera contribuir a la reducción de los impactos auditivos y extra - auditivos asociados a la operación aérea del aeropuerto.
- **Plan de Reconfiguración del Espacio Aéreo:** A través del artículo tercero de la Resolución 1567 del 7 de diciembre de 2015, obligación que modificó el numeral 3 del párrafo del artículo noveno de la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015, Autoridad Nacional como medida de manejo para la mitigación de los niveles de ruido de esta terminal aérea, le requirió a la AEROCIVIL un plan de reconfiguración del espacio aéreo, con el objeto de contar con procedimientos de mayor precisión, integridad y continuidad, por medio de los procedimientos PBN – (Navegación basada en Prestaciones) enfocados hacia una navegación más autónoma; dichos procedimientos de vuelo repercuten positivamente en los niveles de ruido generados por la operación aérea del Aeropuerto Internacional El Dorado, buscando así, que la duración de los mismos sea menor y los corredores aéreos sean más limitados, lo que se traduce en la organización de las trayectorias de las aeronaves y disminución de las áreas afectadas.
- **Sistema de Vigilancia SVCA – Centro de Monitoreo Aero Ambiental:** Desde el año **2015**, el Aeropuerto Internacional El Dorado cuenta con un Sistema de Vigilancia y Control Ambiental – SVCA, a cargo de la UNIDAD ADMINISTRATIVA DE AERONAUTICA CIVIL – AEROCIVIL, especializado en el monitoreo de ruido aeronáutico, que de manera automática realiza las operaciones matemáticas par la medición de la emisión de ruido de las aeronaves que registran las estaciones. Este SVCA contaba con veintiséis (26) Estaciones de Medición de Ruido Inteligente - EMRI, de las cuales, veintiún (21) eran fijas y cinco (5) móviles, la mayoría distribuidas dentro del área de influencia para el proyecto

(localidades de Engativá, Fontibón y el municipio de Funza), la cual fue establecida mediante el artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 a partir de la curva de ruido de 65 dBA nivel día-noche equivalente (LDN), este indicador (LDN) mide el nivel de ruido LAeq que se produce en 24 horas.

Ahora bien, tal como se le indicó con anterioridad, la AEROCIVIL **desde el segundo semestre del año 2023**, (5 de julio de 2023) ha realizado la actualización de dicho sistema, al ahora Centro de Monitoreo Aero Ambiental (CMAA), actualmente compuesto por 28 Estaciones de Monitoreo de Ruido Inteligente – EMRI, de las cuales 26 son fijas ubicadas así: 7 en la localidad de Engativá, 8 en la localidad de Fontibón, 6 en el municipio de Funza, 4 al interior del aeropuerto y 2 adicionales en la Localidad de Suba específicamente en los barrios Niza Antigua (EMRI_34) y Pasadena (EMRI_35).

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

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

Aunado a las medidas de mitigación antes descritas, se requirió a AEROCIVIL mediante el Artículo Segundo de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022 un **Plan de Acción** para el tratamiento de los conflictos de uso de suelo existentes, únicamente para las unidades territoriales que se encuentran dentro del área de influencia del proyecto para el medio socioeconómico, de conformidad con lo establecido en la Tabla 1 “ESTÁNDARES MÁXIMOS PERMISIBLES DE NIVELES DE EMISIÓN DE RUIDO EXPRESADOS EN DECIBELES dB(A)” de la Resolución 0627 del 7 de abril de 2006 “*Por la cual se establece la norma nacional de emisión de ruido y ruido ambiental.*” expedida por entonces Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial – MAVDT hoy Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible – MADS”, teniendo en cuenta los siguientes aspectos con base en los pilares que conforman el enfoque equilibrado de ruido:

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

conformidad con las normativas aplicables. Estableciendo metodologías de evaluación objetivas y aplicables que permitan validar la existencia del impacto intramural.

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

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

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

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

J. Derecho al Ambiente Sano.

A lo largo del presente esta Autoridad Nacional expuso y detalló aspectos técnicos que explican y soportan el funcionamiento de la operación aérea del aeropuerto internacional El Dorado, la cual se ejecuta en el cumplimiento de disposiciones legales que regulan la actividad aeronáutica, sin que, para el caso concreto, se evidencien o se cuente con soportes, más allá de las afirmaciones que demuestren o de las que se pueda inferir un desconocimiento por parte de esta Autoridad Nacional de las garantías constitucionales enunciadas en su escrito, esto teniendo que la actuación de la ANLA se ha enmarcado en estricto cumplimiento de las competencias establecidas en el artículo 2.2.3.2.2. del Decreto 1076 de 2015– Decreto Único Reglamentario del Sector Ambiente y Desarrollo Sostenible.

K. Presuntas Afectaciones a la Salud

En relación con los presuntos **impactos en la salud** que usted indica en su comunicación, “(...) *AFECTA GRAVEMENTE LA CALIDAD DE VIDA DE LOS HABITANTES. ESTO SE TRADUCE EN PROBLEMAS DE SUEÑO, ESTRÉS Y, EN ALGUNOS CASOS, DETERIORO DE LA SALUD DE QUIENES RESIDEN EN ESTOS SECTORES (...)*”, esta Autoridad Nacional le informa que el impacto por ruido producto de la operación del aeropuerto en el proceso de modificación de la licencia ambiental autorizada en el año 2021 mediante la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, a su vez modificada parcialmente por la Resolución 0301 del 1 de febrero de 2022, fue identificado por la comunidad como un impacto que afecta la cotidianidad y la salud de las personas, incluso se reportan casos de disminución auditiva, estrés, alteraciones del sueño, entre otros efectos percibidos. Al respecto, es importante aclarar que en ocasiones las comunidades en el marco de los seguimientos ambientales desarrollados por esta Autoridad de manera anual y en peticiones que son radicadas ante la ANLA, relacionan la temática de ruido aeronáutico con posibles afectaciones en la salud; no obstante, es pertinente extraer el sustento consignado por esta Autoridad Nacional en el numeral 2.5.5.6 del aparte considerativo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 denominado Intervenciones relacionadas con temas de salud, así:

“(…)

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

(…)”

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

“(…)”

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

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

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

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

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

(...)"

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

(...)"

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

- 1. Antes de la Ley 99 de 1993, el ambiente y la salud eran aspectos abordados por el ordenamiento jurídico como asuntos sanitarios. Igualmente, el ambiente era regulado por la cartera de agricultura.*
- 2. Con la Ley 99 de 1993 se especializa lo ambiental como un asunto autónomo, bajo la regulación, control y seguimiento de una sola autoridad.*
- 3. La regulación del procedimiento de licenciamiento ambiental que posibilita la ejecución del proyecto, obra o actividad no implica que la imposición de medidas para mitigar la contaminación sonora se equipare con el proceso de comprobación de la causalidad de la afectación a la salud que corresponde a la autoridad de ese sector, por la especialidad y separación competencial establecida en el ordenamiento jurídico.*
- 4. La licencia ambiental va hasta la prevención, mitigación, corrección y compensación de los efectos ambientales derivados de la ejecución de los proyectos, obras o actividades. Si bien este objetivo puede converger con los efectos que los impactos o afectaciones ambientales pueden generar sobre las poblaciones, sus efectos encierran concretamente la protección del medio ambiente y los recursos naturales.*

(...)"

Adicional a lo anterior, se pone en su conocimiento que, mediante el oficio con radicado ANLA 2021208203-2-000 del 27 de septiembre de 2021, esta Autoridad Nacional trasladó a la



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

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

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

Finalmente es importante tener claro que los análisis acá presentados se refieren a su caso específico, y para un periodo de tiempo delimitado por lo que se considera importante que usted conozca que en ejercicio de las funciones de control y seguimiento ambiental de esta Autoridad, el análisis integral de la información registrada por el Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental (CMAA), y remitida por la AEROCIVIL, se realiza en el seguimiento periódico al proyecto, en donde se verifica y analiza el cumplimiento de las acciones y medidas incluidas en el plan de manejo ambiental, plan de monitoreo y seguimiento, así como las obligaciones de los actos administrativos que forman parte del expediente (con toda la información disponible en el mismo), y que son de obligatorio cumplimiento por parte de AEROCIVIL, por tanto en caso de encontrarse posibles incumplimientos se realizarán las acciones respectivas conforme a los procedimientos internos de ANLA y el debido proceso definido en la Ley 1333 de 2009, *"por la cual se establece el procedimiento sancionatorio ambiental y se dictan otras disposiciones"*.

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

Por último, debe señalarse que esta comunicación se expide en los términos del artículo 28 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo (Ley 1437 de 2011), **no sin antes indicarle que su petición fue remitida a la AEROCIVIL con el objetivo de que esa entidad en calidad de titular de la licencia ambiental otorgada al proyecto "Ejecución de las obras**

de construcción y operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado” brinde la atención correspondiente en el marco de sus competencias y en cumplimiento del instrumento de control y manejo ambiental y en el marco de sus competencias como Autoridad Aeronáutica.

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

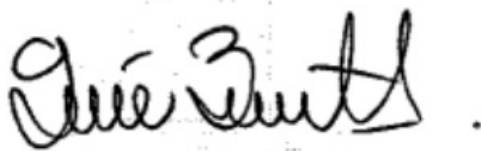
Presencialmente en el Centro de Orientación Ciudadano – COC – ubicado en la carrera 13A No 34-72 locales 110, 111 y 112 de Bogotá D.C., en horario de lunes a viernes de 8:00 a.m. a 4:00 p.m. jornada continua; Sitio web de la Autoridad www.anla.gov.co; Correo Electrónico licencias@anla.gov.co; Buzón de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

Así mismo, para cualquier información o consulta lo invitamos a ingresar al siguiente enlace: a través del cual podrá encontrar el micrositio con la información relacionada al proyecto Ejecución de las obras de construcción y operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado.

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



Cordialmente,



GERMAN BARRETO ARCINIEGAS
SUBDIRECTOR DE SEGUIMIENTO DE LICENCIAS AMBIENTALES

Medio de Envío: Correo Electrónico



DANIEL SANTIAGO MONTES JIMENEZ
CONTRATISTA





LINA SOFIA SALAZAR ESPINOSA
CONTRATISTA



JULIAN TORRIJOS AVILEZ
CONTRATISTA



JAIRO RICARDO HURTADO CASTELBLANCO
CONTRATISTA



SANDRA PATRICIA BEJARANO RINCON
CONTRATISTA



MARIA CAROLINA MORANTES FORERO
CONTRATISTA

Archívese en: LAM0209, 15DPE9513-00-2024

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.

