

Bogotá, DC, lunes, 18 de noviembre de 2024

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

Asunto: Respuesta a su petición presentada bajo el radicado ANLA 20246201136502 del 1 de octubre de 2024, mediante formulario web de PQRSD de esta Autoridad Nacional relacionado con presuntas afectaciones por altos niveles de ruido, trayectorias y rutas aéreas y frecuencia de operación en horarios nocturnos y de madrugada, proveniente de aeronaves que operan desde y hacia el Aeropuerto Internacional El Dorado sobre el sector de La Felicidad en la Localidad de Fontibón.

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

Expediente: LAM0209

Respetado(a) Peticionario(a):

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

“(…)

Respetados señores, Nos dirigimos a ustedes como comunidad afectada del barrio La Felicidad, para expresar nuestra profunda preocupación ante el grave problema de contaminación acústica provocado por el tráfico aéreo constante sobre nuestras viviendas. Este problema ha empeorado desde que se implementaron nuevas trayectorias que obligan a los aviones a girar directamente sobre nuestra comunidad, causando un impacto severo en nuestra calidad de vida. Impacto del Ruido en la Comunidad El ruido constante, generado por los aviones que pasan a intervalos de aproximadamente cada 6 o 7 minutos, ha provocado una alteración significativa en nuestras vidas. La exposición prolongada a estos niveles de ruido ha afectado gravemente nuestra salud, causando problemas como insomnio, estrés y ansiedad. El descanso adecuado ha sido casi imposible, lo que afecta directamente nuestro bienestar físico y mental. Además, hemos visto un aumento en problemas cardiovasculares y otros efectos negativos en la salud relacionados con la exposición continua al ruido. Los negocios locales también se han visto afectados. Muchos clientes evitan los establecimientos debido al ruido persistente, lo que ha ocasionado pérdidas económicas importantes para pequeños comerciantes que dependen del flujo constante de personas en el

barrio. Esta situación amenaza la sostenibilidad económica de la zona, afectando a las familias que dependen de sus negocios para subsistir. Falta de Atención por Parte de la Aerocivil. A pesar de nuestros repetidos intentos de resolver esta situación a través de quejas formales dirigidas a la Aerocivil, las respuestas han sido poco satisfactorias. En la mayoría de los casos, hemos recibido informes genéricos sobre las trayectorias aéreas, sin que se hayan propuesto medidas efectivas para reducir el impacto del ruido sobre nuestra comunidad. Las respuestas parecen ser "copy-paste" de comunicaciones previas, sin una verdadera consideración de la magnitud del problema. Solicitudes Específicas al ANLA. Ante la falta de soluciones por parte de la Aerocivil, nos dirigimos al ANLA como entidad encargada de garantizar el bienestar ambiental y social de las comunidades, solicitando su intervención urgente. Necesitamos que el ANLA exija a la Aerocivil una revisión de las rutas aéreas y que se adopten medidas concretas para mitigar el impacto negativo en nuestra comunidad. Solicitamos lo siguiente: Revisión y modificación de las trayectorias de vuelo: Instamos a que se realice una evaluación técnica de las trayectorias actuales, con el fin de evitar que los aviones continúen sobrevolando directamente sobre el barrio La Felicidad. Proponemos la redistribución de las rutas hacia áreas menos pobladas, que no impacten de manera tan severa a comunidades residenciales. Reducción de la frecuencia de vuelos sobre zonas residenciales: Solicitamos que se implemente una reducción en la frecuencia de vuelos sobre nuestra comunidad, en especial durante las horas de la madrugada y la noche, cuando el ruido es más perjudicial. Pedimos que se establezcan límites operacionales que protejan el descanso de los residentes. Normativas estrictas para la operación aérea en zonas densamente pobladas: Solicitamos la implementación de normativas claras y estrictas que limiten los niveles de ruido permitidos sobre áreas residenciales, así como sanciones a las aerolíneas que no cumplan con estos límites. Estas normativas deben incluir restricciones específicas en horarios y cantidades de vuelos permitidos sobre zonas residenciales. Consulta y participación comunitaria en el proceso de decisiones: Exigimos que se incluya a la comunidad de La Felicidad en los procesos de consulta y decisión que afecten nuestras vidas cotidianas. Es fundamental que se nos escuche y que se tomen en cuenta nuestras preocupaciones a la hora de tomar decisiones sobre las trayectorias de vuelo. Conclusión El problema del ruido aéreo sobre el barrio La Felicidad ha alcanzado niveles críticos. El exceso de vuelos está afectando gravemente nuestra salud, nuestra economía local y la tranquilidad de nuestras vidas. No podemos seguir recibiendo respuestas genéricas que no abordan el problema de fondo. Necesitamos una solución real y efectiva que proteja nuestra comunidad. Confiamos en que el ANLA, como entidad comprometida con la protección ambiental y la calidad de vida de los ciudadanos, intervendrá para garantizar que se tomen medidas que alivien el impacto del ruido aéreo sobre nuestra comunidad. Esperamos su pronta respuesta y estamos dispuestos a colaborar en cualquier proceso que sea necesario para resolver esta situación de manera justa y equitativa. Quedamos atentos a su pronta y favorable respuesta.

(...)"

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

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.



marzo de 2020⁴, y en relación específica con el proyecto “Ejecución de las obras de construcción y operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado”, para el cual se otorgó Licencia Ambiental ordinaria mediante la Resolución 1330 del 7 de noviembre 1995 que reposa en esta entidad bajo el expediente LAM0209 y cuyo titular es la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL nos permitimos indicarle que los aspectos generales relacionados con la licencia ambiental otorgada a dicho proyecto, como: competencias de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, marco jurídico aplicable, configuración operacional y medidas de manejo ambiental generales del Aeropuerto Internacional El Dorado, área de influencia del proyecto, Centro de Monitoreo Aero Ambiental (CMAA) de la AEROCIVIL, se encuentran disponibles para su consulta en la página web de la ANLA en el enlace <https://www.anla.gov.co/images/entidad/ses/estad-avance/2023-10-10-anla-contexto-proyecto-lam0209.pdf>.

Con lo antes indicado, esta Autoridad Nacional encuentra doce (12) temáticas a resolver en su petición, así:

- a) Área de influencia del proyecto licenciado por la ANLA.
- b) Configuración y horarios de operación del aeropuerto internacional El Dorado.
- c) Competencia de ANLA respecto a las trayectorias de vuelo, uso del espacio aéreo, frecuencia de operación y sanciones a las aerolíneas.
- d) Red de monitoreo y fuentes de información
- e) Verificación de trayectorias aéreas.
- f) Verificación del número de operaciones aéreas para el periodo de análisis.
- g) Verificación de cumplimiento a las restricciones establecidas en la configuración operacional definidas en la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 modificada por la Resolución 0301 del 1 de febrero de 2022
- h) Niveles de ruido por el paso de aeronaves.
- i) Conclusiones respecto a los análisis técnicos de trayectorias, operaciones, alturas de operación, cumplimiento a restricciones operacionales y niveles de ruido
- j) Manejo para la Mitigación de los Impactos por Ruido para el Aeropuerto Internacional El Dorado.
- k) Procesos de Participación con la Comunidad.
- l) 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 **Figura 1**.

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

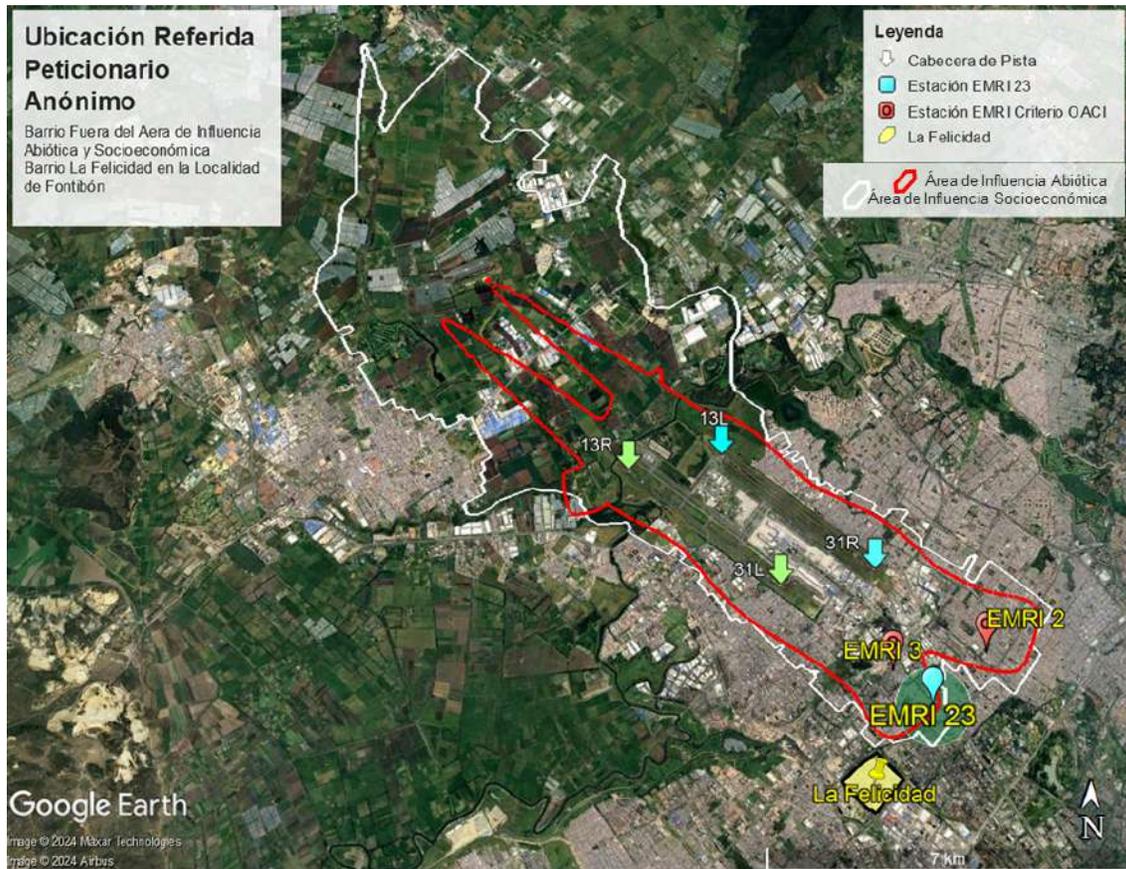


Figura 1 Ubicación referida por Peticionario Anónimo – Barrio La Felicidad en la localidad de Fontibón vs Área de Influencia del proyecto medio abiótico (limitada en color rojo) y socioeconómico (limitada en color Blanco) vs radio de cobertura estación de monitoreo de ruido inteligente EMRI_23. Proyecto “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 para 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	<i>Operaciones en cualquier dirección. Las operaciones sobre y hacia la ciudad de Bogotá con restricciones por cuota de ruido $QC \geq 4$</i>	SUR Localidad de Fontibón	5:00-6:59	<i>Operaciones en cualquier dirección. Las operaciones sobre y hacia la ciudad de Bogotá con restricciones por cuota de ruido $QC \geq 4$</i>
	7:00: 21:59	<i>Sin restricción alguna para la operación de todo tipo de Aeronaves.</i>		7:00: 21:59	<i>Sin restricción alguna para la operación de todo tipo de Aeronaves.</i>
	22:00 - 23:59	<i>Las operaciones podrán realizarse sobrevolando la ciudad.</i>		22:00 - 23:59	<i>Se permitirán los aterrizajes sin sobrevolar la ciudad, sentido occidente – oriente.</i>
	00:00- 04:59	<i>Las operaciones de descolaje se realizan en 100% sentido Oriente–Occidente, sin sobrevolar la ciudad.</i>		00:00- 04:59	<i>Las operaciones de descolaje se realizan en 100% sentido Oriente–Occidente, sin sobrevolar la ciudad.</i>
<i>Las operaciones de aterrizaje se realizan en un 100% en dirección Occidente – Oriente</i>		<i>Las operaciones de aterrizaje se realizan en un 100% en dirección Occidente – Oriente.</i>			

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 “(...) *vuelos sobre nuestra comunidad, en especial durante las horas de la madrugada y la noche, (...) Pedimos que se establezcan límites operacionales que protejan el descanso de los residentes. Normativas estrictas para la operación aérea en zonas densamente pobladas, (...) Solicitamos la implementación de normativas claras y estrictas que limiten los niveles de ruido permitidos sobre áreas residenciales, Estas normativas deben incluir restricciones específicas en horarios (...)*”, 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, en el cual 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 el literal G de la presente comunicación, se realiza el análisis pertinente frente al cumplimiento de tales restricciones por parte de la AEROCIVIL basados en los reportes de las estaciones EMRI F002 o F002 ubicada en el barrio El Encanto de la localidad de Engativá y EMRI 03 o F003, ubicada en el barrio Santa Cecilia de la localidad de Fontibón, así como en el literal H se presenta la información 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 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 las trayectorias de vuelo, uso del espacio aéreo, frecuencia de operación y sanciones a las aerolíneas.

Esta Autoridad Nacional, con relación a lo mencionado por usted:

“(...) tráfico aéreo constante sobre nuestras viviendas. Este problema ha empeorado desde que se implementaron nuevas trayectorias que obligan a los aviones a girar directamente sobre nuestra comunidad, (...) los aviones que pasan a intervalos de aproximadamente cada 6 o 7 minutos, (...) Revisión y modificación de las trayectorias de vuelo: Instamos a que se realice una evaluación técnica de las trayectorias actuales, con el fin de evitar que los aviones continúen sobrevolando directamente sobre el barrio La Felicidad. Proponemos la redistribución de las rutas hacia áreas menos pobladas, que no impacten de manera tan severa a comunidades residenciales. Reducción de la frecuencia de vuelos sobre zonas residenciales: Solicitamos que se implemente una reducción en la frecuencia de vuelos sobre nuestra comunidad, (...) así

como **sanciones a las aerolíneas** que no cumplan con estos límites (...) **cantidades de vuelos permitidos sobre zonas residenciales.** (...)” negrilla fuera del texto original.

Le informamos que en lo referente a la **revisión, modificación, diseño y definición de las trayectorias de vuelo, uso del espacio aéreo, frecuencia de operación y sanciones a las aerolíneas**, 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 estos asuntos, su petición ha sido trasladada a la AEROCIVIL para que esa entidad, brinde respuesta oportuna frente a lo que usted ha manifestado.

D. Red de monitoreo y fuentes de información

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=eyJrIjoieYjQ4Nzk1ZjMtYmYzYy00NmI2LWE4YjctYmQ1NGNhMDU0ZTU3liwidCI6IjZmMWNjYjk0LWFkYTUtNDM3Zi04NzZkLTQ5NzkyMGNjYmUxOCIsImMiOiR9&pageName=ReportSection92d2a16a036a77de19f1> donde lo invitamos a revisar y visualizar tanto las operaciones aéreas como los niveles de ruido generados por las aeronaves que operan dicha terminal aérea, aclarando que la actualización del mismo, depende de la información que reporte la AEROCIVIL, así como del procesamiento de la misma. 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-EIDorado/gestion-de-ruído>.

E. Verificación de trayectorias aéreas.

Teniendo en cuenta que usted manifiesta en su petición “(...) *Este problema ha empeorado desde que se implementaron nuevas trayectorias (...)*”, esta Autoridad Nacional le informa que dadas las obligaciones que han sido impuestas a la AEROCIVIL relacionadas con medidas de manejo para la mitigación de los niveles de ruido del Aeropuerto Internacional El Dorado, esa entidad desde el año 2017 ha reportado la implementación de procedimientos aéreos de mayor precisión, integridad y continuidad denominados PBN (Navegación Basada en Prestaciones), los cuales buscan que las trayectorias de vuelo tanto de aterrizajes y despegues o uso del espacio aéreo sea mucho más organizado y definido y de esa manera mitigar los posibles impactos que por la operación aérea del Aeropuerto Internacional El Dorado se puedan generar a las comunidades.

El pasado 13 de marzo de 2023 en radicado ANLA 2023051002-1-000, la AEROCIVIL informó a esta Autoridad Nacional la actualización de los procedimientos aéreos para el Aeropuerto Internacional El Dorado con fecha de publicación del 29 de diciembre de 2022, en la que indicó lo siguiente:

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

Dada la falta de precisión y detalle de la información suministrada por la AEROCIVIL sobre los cambios efectuados en los procedimientos y trayectorias aéreas implementados a partir del 29 de diciembre de 2022, la ANLA en oficio con radicado ANLA 20234000038541 del 4 de mayo de 2023, solicitó a esa entidad información detallada frente a tales cambios; es así que la AEROCIVIL mediante las comunicaciones con radicados ANLA 20236200311042 y 20236200316402 del 5 y 6 de julio de 2023 respectivamente, dio respuesta indicando lo siguiente:

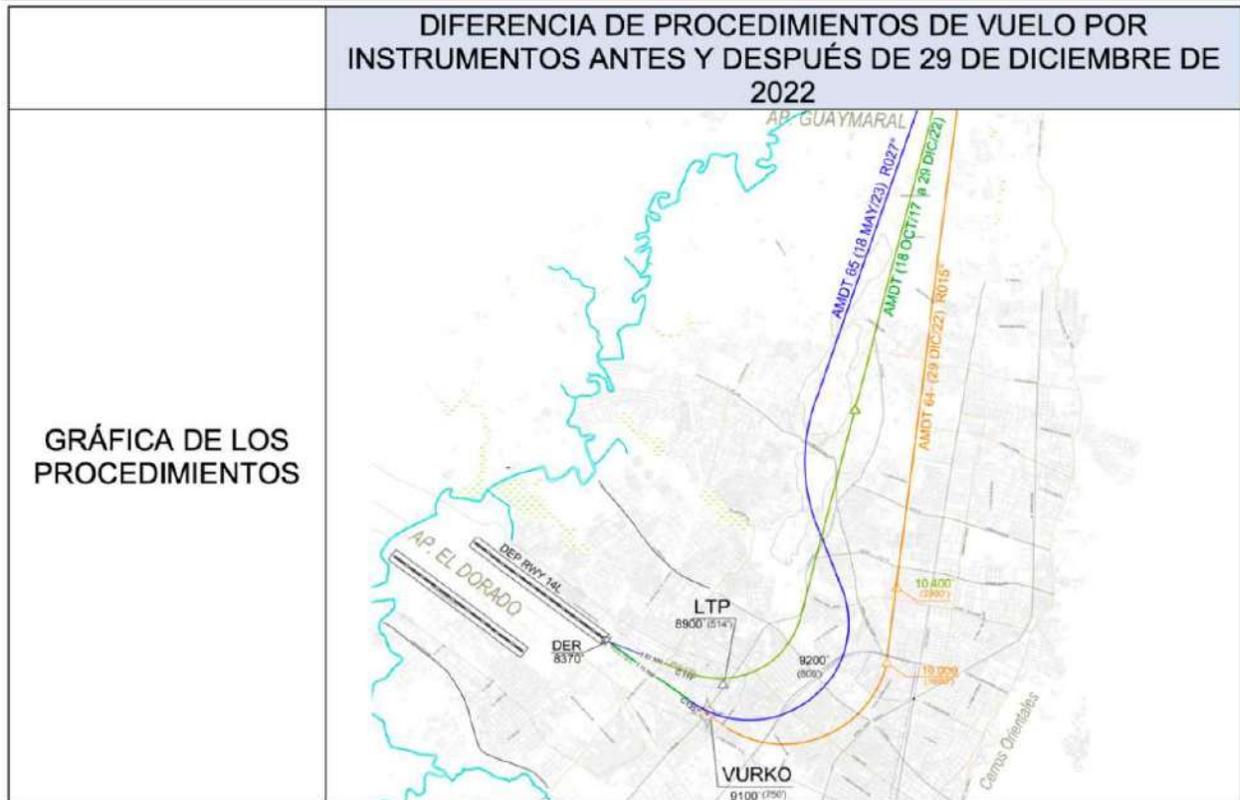
“(...)”

A partir del 29 de diciembre de 2022 entraron en vigor los procedimientos de vuelo por instrumentos enmienda 64, los cuales fueron actualizados en la fase inicial de salida del aeropuerto internacional El Dorado de Bogotá, originado por solicitud de diferentes compañías aéreas como: Avianca, Lufthansa y Aerolíneas Argentinas quienes de manera reiterada, requerían la unificación de las salidas PBN manteniendo rumbo de pista hasta alcanzar 500 pies, sustentados en procedimientos internos de cada compañía, donde el viraje de 15 grados afectaba la seguridad operacional en algunos tipos de aeronaves por un eventual caso de falla de motor, el cual podría traer consecuencias catastróficas.

En ese sentido la Aerocivil sustentada en el documento “PANS ATM 4444 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), el cual fue actualizado según enmienda 11 de 2022 con base en la Circular 350 de la OACI (Directrices para la aplicación de salidas de divergencia reducida), donde permite salidas de pistas paralelas independientes hasta dos (2) millas después del extremo de salida de pista sin la aplicación de separación de 30 grados”, así como, lo establecido en el documento 8168 “OPERACIÓN DE AERONAVES” – Volumen II “construcción de procedimientos de vuelo visual y por instrumentos” – capítulo 2 “PROCEDIMIENTOS GENERALES PARA PROCEDIMIENTOS DE SALIDA” – numeral 2.2.4, donde expresa: “La aeronave mantendrá la dirección de la pista hasta alcanzar una altura mínima de 120 m (394 ft) (Cat H, 90 m (295 ft)) por encima de la pista/FATO antes de comenzar el viraje”; Decide actualizar los procedimientos únicamente en la fase de salida inicial sin la aplicación de la divergencia de 15 grados al costado izquierdo para la pista norte, o 15 grados para las salidas por la pista sur; de esta manera se mitiga la ventana de riesgo operacional que se encontraba latente desde el año 2017.

De igual manera se aclara que con la actualización de los procedimientos RNAV 1 en la fase inicial de salida del aeropuerto El Dorado, se unificaron a una sola trayectoria las salidas convencionales, “las cuales se encuentran diseñadas y publicadas desde hace más de una década” con las salidas PBN, lo que beneficia al medio ambiente, al confinar en una sola las diferentes trayectorias de vuelo.

CUADRO COMPARATIVO DE PROCEDIMIENTOS DE VUELO			
	PROCEDIMIENTOS VIGENTES ENTRE 2017 Y 29 DE DICIEMBRE DE 2022	PROCEDIMIENTOS VIGENTES ENTRE 29 DIC/22 Y 18 MAY/23	PROCEDIMIENTOS VIGENTES A PARTIR DEL 18 MAY/23
DESCRIPCIÓN DEL PROCEDIMIENTO	Despega por la pista 13L, y asciende en curso 119° hasta 8900 pies de altitud, posterior virar izquierda directo a la posición GUXUN, (Coordenadas N04 50 54.00 W074 02 39.00) manteniendo gradiente mínimo de 5.5% hasta 10.700 pies de altitud.	Despega por la pista 14L y asciende en curso 135° hasta VURKO (Coordenadas N04 40 34.00 W074 06 09.00) y 9100 pies de altitud, posterior virar izquierda rumbo 015° a la posición GUXUN, manteniendo gradiente mínimo de 7.6% hasta VURKO.	Despega por la pista 14L y asciende en curso 135° hasta alcanzar 8900 pies de altitud, posterior virar izquierda hacia BO907, curso 027° a la posición GUXUN (Coordenadas N04 50 54.00 W074 02 39.00), manteniendo gradiente mínimo de 7.8%.
DIFERENCIA EN ACTUALIZACIÓN PROCEDIMIENTOS PBN	<ul style="list-style-type: none"> Despegue con rumbo 119° hasta 8900' Gradiente ascenso 5.5 % Izquierda directo a GUXUN 	<ul style="list-style-type: none"> Despegue con rumbo 135° hasta VURKO Gradiente ascenso 7.6 % Izquierda rumbo 015° a GUXUN 	<ul style="list-style-type: none"> Despegue con rumbo 135° hasta VURKO Gradiente ascenso 7.8 % Izquierda rumbo 027° a BO907



Nota 2: Se aclara que con la actualización de los procedimientos PBN despegando del aeropuerto internacional El Dorado, se modificaron levemente las trayectorias en el área de influencia (únicamente 16° grados de desviación), por fuera del área de influencia, las trayectorias han sido desplazadas y seguirán sufriendo modificaciones por tratarse de operaciones aéreas dinámicas, las cuales se desplazan conforme a variables como: seguridad operacional, meteorología cambiante y avances en la ciencia aeronáutica entre otros.
(...)

Cabe resaltar, que los procedimientos objeto de cambio fueron realizados con mínimas actualizaciones con los fines de mitigar tanto el impacto ambiental a la población, como, el de reducir el riesgo de seguridad operacional de las aeronaves que sobrevuelan la ciudad de Bogotá, de esta manera el avance de los procedimientos actualizados llegó al 100%, de tal manera que desde el pasado 18 de mayo de 2023, se iniciaron las actividades aéreas como se muestra a continuación (...)



Figura 2. Implementación de procedimientos de vuelo

Fuente: Comunicación con radicados ANLA 20236200311042 y 20236200316402 del 5 y 6 de julio de 2023

“(...)

Los nuevos procedimientos publicados en la enmienda 65, con fecha 18 de mayo de 2023, no modifican la trayectoria inicial de despegue, toda vez que mantienen rumbo de pista de 135°, tal como se ha venido realizando desde el pasado 29 de diciembre de 2022, lo anterior para evitar afectar la seguridad operacional de las aeronaves; Pero ahora, inician el viraje alcanzado 500 pies sobre el terreno, lo que implica que la trayectoria de vuelo no se extiende como lo venían haciendo entre el 29 de diciembre 2022 y el 18 de mayo 2023, sino que ahora posterior al viraje, sobrevuelan los cerros de suba y sus alrededores sobre zonas residenciales densamente menos pobladas en la ciudad de Bogotá.

Y como se mencionó en respuestas anteriores, las modificaciones realizadas de los procedimientos de salida del aeropuerto El Dorado enmiendas 64 y 65, fueron las mínimas requeridas por motivos de seguridad operacional solicitado por diversas aerolíneas. (...)” Subrayado y negrilla fuera de texto original.

Por lo tanto, los procedimientos actuales se encuentran vigentes desde el 18 de mayo de 2023, los cuales son muy similares a los que se venían implementando antes del 29 de diciembre de 2022.

Dicho lo anterior, esta Autoridad Nacional procedió a verificar a través del Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales de la ANLA, las trazas de radar reportadas por la estación EMRI_03 (F003) la cual es la estación más cercana 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 23 de septiembre al 07 de octubre, el cual incluye la fecha de radicado de la petición que es el 01 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, se realizó un análisis de trayectorias de despegue y de aterrizaje de las aeronaves que operan en el Aeropuerto Internacional El Dorado, para lo cual se tomó como referencia los días miércoles 25 y domingo 29 de septiembre de 2024, por ser los días de mayor operación dentro del periodo de evaluación comprendido entre el 23 de septiembre al 07 de octubre de 2024 (como se analiza en el literal *F. Verificación del número de operaciones aéreas para el periodo de análisis.*) y el día martes 01 de octubre fecha de radicado de su petición. Otra razón para analizar estos días es que representan el comportamiento de los vuelos de un día de fin de semana como el domingo en donde típicamente se presenta alto tráfico aéreo y días hábil como el martes y el miércoles que representan el comportamiento de los vuelos en días ordinarios.

En el análisis se tuvo como referencia la ubicación del barrio La Felicidad, lo cual se observa en las **Figuras 4 a 11**. En la **Figura 4** se realizan una comparación entre las trayectorias de las operaciones aéreas de los días 25 y 29 de septiembre y del 01 de octubre de 2024; desde allí se nota que el comportamiento de la mayoría de las trayectorias aéreas que se dirigen al sur occidente de la ciudad se concentra en un corredor definido que se encuentra al costado occidental del barrio La Felicidad y algunos vuelos en menor proporción sobrevuelan sobre éste.

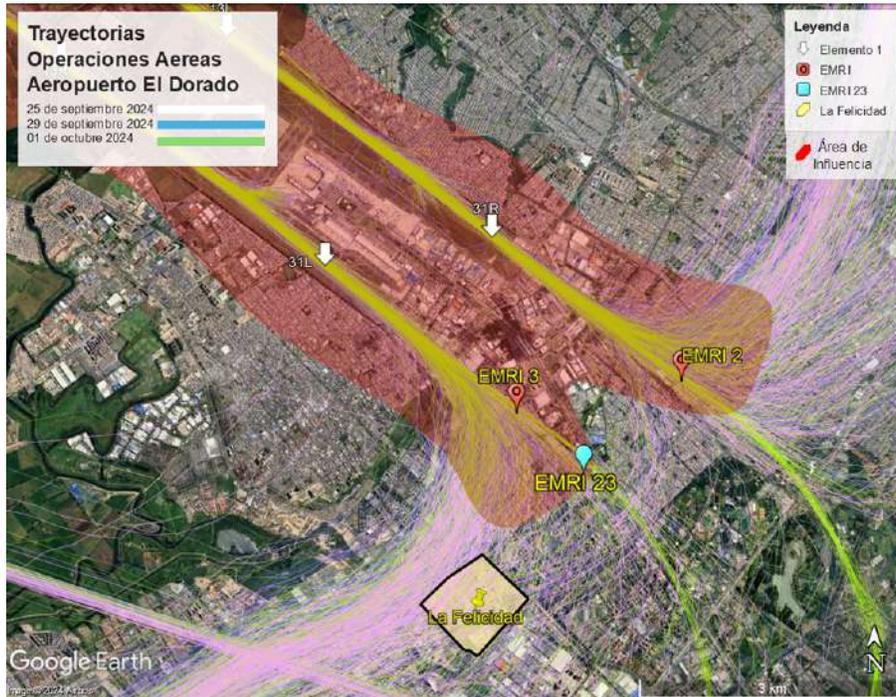


Figura 4. Trayectorias de aeronaves del Aeropuerto Internacional El Dorado sobre el barrio La Felicidad, Localidad de Fontibón los días 25, 26 de septiembre y 01 de octubre de 2024.

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

A continuación, para mayor claridad de lo expuesto anteriormente, se presentan las trayectorias aéreas de los días 25 y 29 de septiembre y 01 de octubre de 2024 con mayor detalle, enfocándose en el barrio La Felicidad. De esta manera se presenta en las **Figuras 5 y 6** las trayectorias aéreas del 25 de septiembre; las **Figuras 7 y 8** muestran las trayectorias aéreas del 29 de septiembre y por último en las **Figuras 9 y 10** se ilustran las trayectorias aéreas del 01 de octubre (día de radicación de su petición).

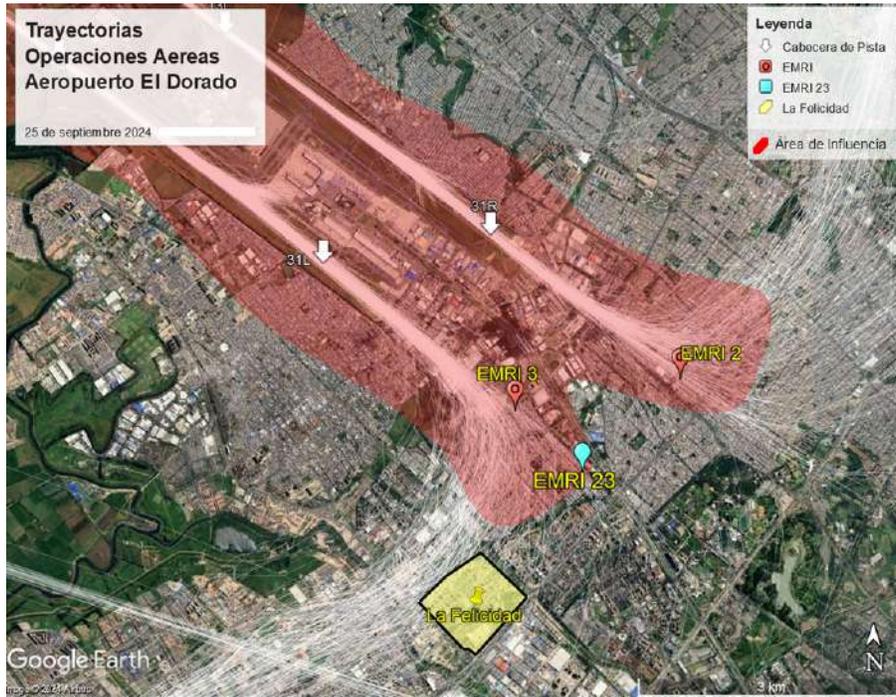


Figura 5. Trayectorias de operaciones aéreas del Aeropuerto Internacional El Dorado sobre el barrio La Felicidad, Localidad de Fontibón el 25 de septiembre de 2024.

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



Figura 6. Trayectorias de operaciones aéreas del Aeropuerto Internacional El Dorado, enfoque sobre el barrio La Felicidad, Localidad de Fontibón el 25 de septiembre de 2024

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

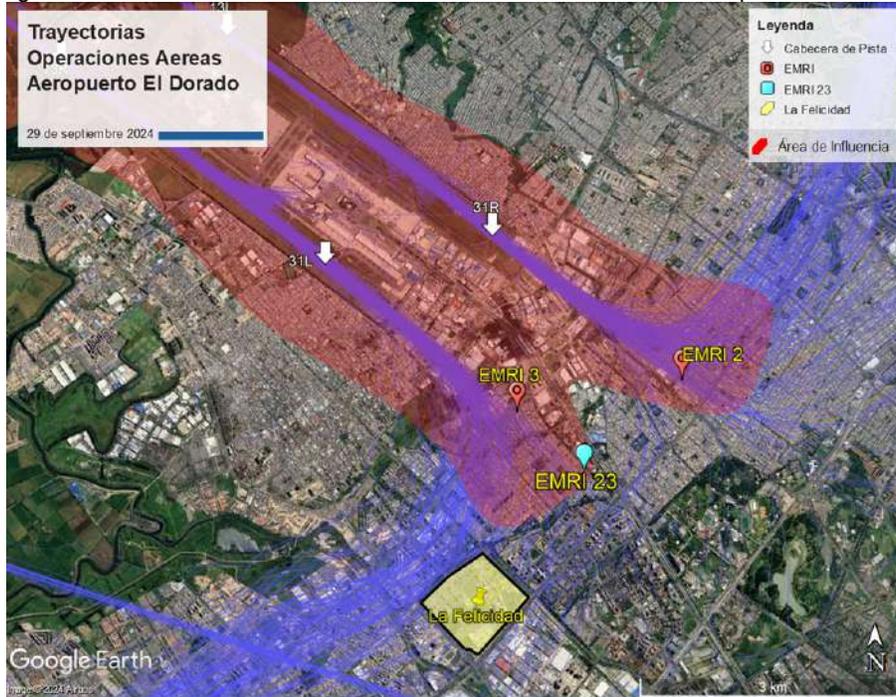


Figura 7. Trayectorias de operaciones aéreas del Aeropuerto Internacional El Dorado sobre el barrio La Felicidad, Localidad de Fontibón el 29 de septiembre de 2024.

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



Figura 8. Trayectorias de operaciones aéreas del Aeropuerto Internacional El Dorado, enfoque sobre el barrio La Felicidad, Localidad de Fontibón el 29 de septiembre de 2024

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



Figura 9. Trayectorias de operaciones aéreas del Aeropuerto Internacional El Dorado enfoque sobre el barrio La Felicidad, Localidad de Fontibón el 01 de octubre de 2024.

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



Figura 10. Trayectorias de operaciones aéreas del Aeropuerto Internacional El Dorado, enfoque sobre el barrio La Felicidad, Localidad de Fontibón el 01 de octubre de 2024

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

Tal como se observó en las figuras 3 a 8 en estos tres (3) días el comportamiento de las trayectorias aéreas fue similar, siguiendo un corredor definido hacia el costado occidental del barrio La Felicidad en donde se concentra la gran mayoría de las trayectorias. Ahora, como se puede notar en las mismas figuras, si bien se registran algunas trayectorias de aeronaves sobre el barrio La Felicidad, se destaca que la tendencia predominante de tráfico aéreo y por ende la mayor densidad de estos eventos no se da sobre ese barrio, siguiendo patrones consistentes con las condiciones que se han presentado históricamente en el tiempo

Este aspecto se ilustra en la **Figura 11**, que presenta la relación de las trayectorias típicas para el 01 del mes de noviembre de 2022 en azul (previo a la modificación de trayectorias aéreas realizadas por la AEROCIVIL el 29 de diciembre de 2022) y trayectorias para el 01 de enero de 2023 en color naranja y el 01 de julio de 2023 en color rosa (que muestra el ajuste de trayectorias aéreas a partir del 18 de mayo de 2023 volviendo al corredor histórico), resaltando así que el patrón de comportamiento en ambos períodos es similar, es decir que la implementación de trayectorias históricamente utilizadas por el Aeropuerto Internacional El Dorado sobre la ciudad de Bogotá. Por tanto, el corredor por donde se presenta la concentración de trayectorias no sobrevuela su ubicación, dado que este se ubica al occidente, sin desconocer que se presentan algunas trayectorias por el área el barrio La Felicidad.

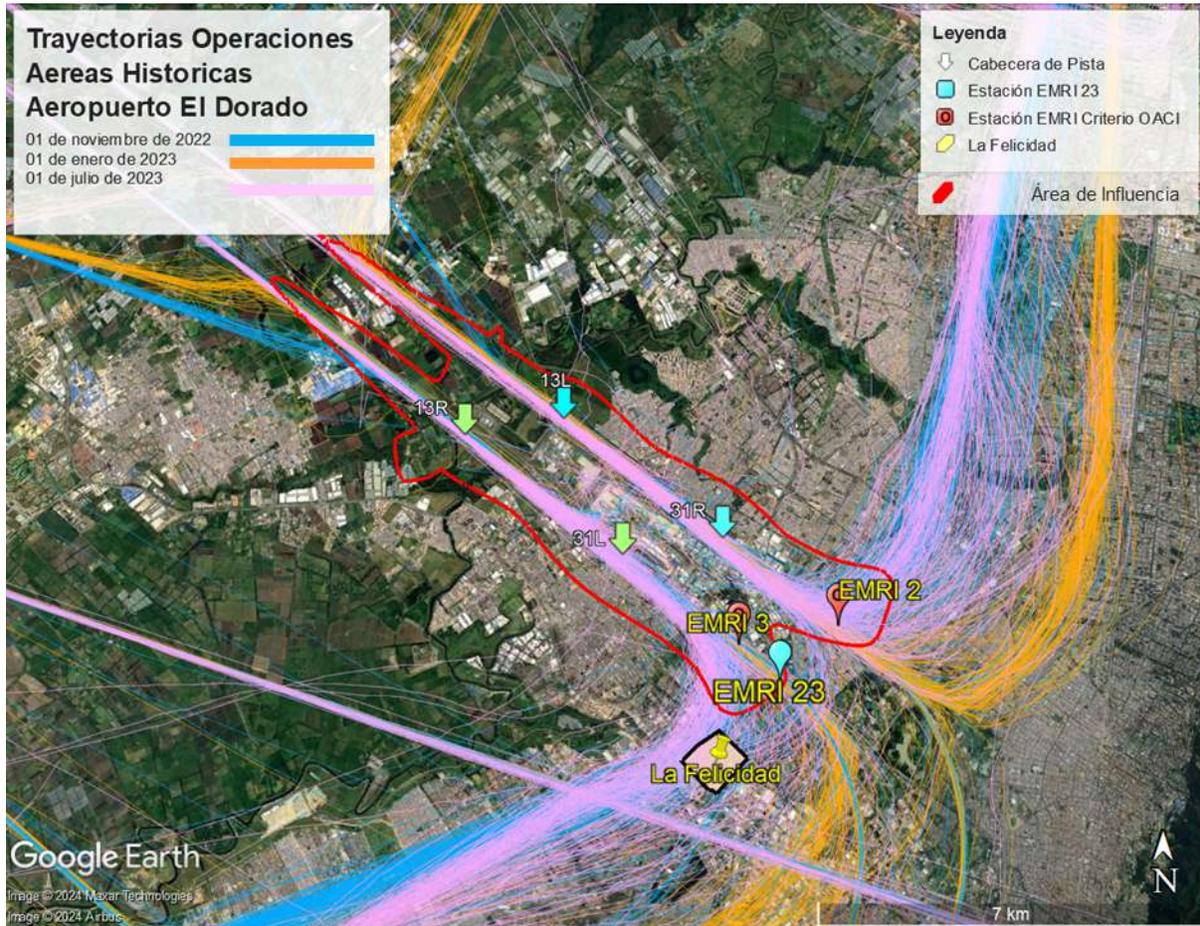


Figura 11 Trayectorias de radar 1 de noviembre de 2022 (trazas color fucsia)
 01 de enero de 2023 (trazas color cyan)
 Área de Influencia Proyecto (línea color negro)

Fuente: Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales – ANLA

En conclusión de lo anterior, se logra identificar que a partir del 18 de mayo de 2023 la AEROCIVIL sí modificó nuevamente las trayectorias regresando al corredor aéreo históricamente utilizado, cumpliendo de esta manera con lo mencionado por esa Autoridad Aeronáutica en reunión sostenida con las comunidades el día 4 de mayo de 2023 en el barrio Pasadena de la Localidad de Suba, decisión que generó un cambio en los niveles de ruido efectivos o instantáneos percibidos por sectores fuera del área de influencia del aeródromo, información validada por esta Autoridad Nacional a través del seguimiento espacial de las trayectorias proporcionadas por el usuario de consulta del Sistema de Información de Vuelos de la ANLA.

Así mismo se puede concluir que: en el periodo de 29 de diciembre de 2022 al 18 de mayo de 2023, si se presentaron algunas trayectorias sobre la zona del barrio La Felicidad; sin embargo, queda demostrado que a partir de esa última fecha las trayectorias se desplazaron al corredor histórico hacia el occidente y por tanto la mayoría de las trayectorias no sobrevuelan su barrio de

referencia, dado que la mayor densidad se presenta de forma histórica en el corredor que se muestra en las gráficas, sin desconocer como se mencionó que algunas trayectorias sobrevuelan la zona en comento.

Ahora, con el fin de mostrar un comparativo del comportamiento de las trayectorias aéreas producto de la operación del Aeropuerto Internacional El Dorado, en la **Figura 12** se muestran las trayectorias registradas en el Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales de la ANLA, el día 1 de julio de 2023 en color rosa y las trayectorias aéreas del 25 y 29 De esta comparación se resalta un patrón de comportamiento similar antes de los cambios en los procedimientos PBN el 29 de diciembre de 2022 y nuevamente modificados a partir del 18 de mayo de 2023, en conclusión las trayectorias aéreas actuales se equiparan a las trayectorias previas a los ajustes hecho por AEROCIVIL son previo aviso el 29 de diciembre de 2022, se debe de igual manera resaltar que sobre el barrio La Felicidad referido en su petición, no se concentra el corredor aéreo predominante de las operaciones aéreas del Aeropuerto Internacional El Dorado.

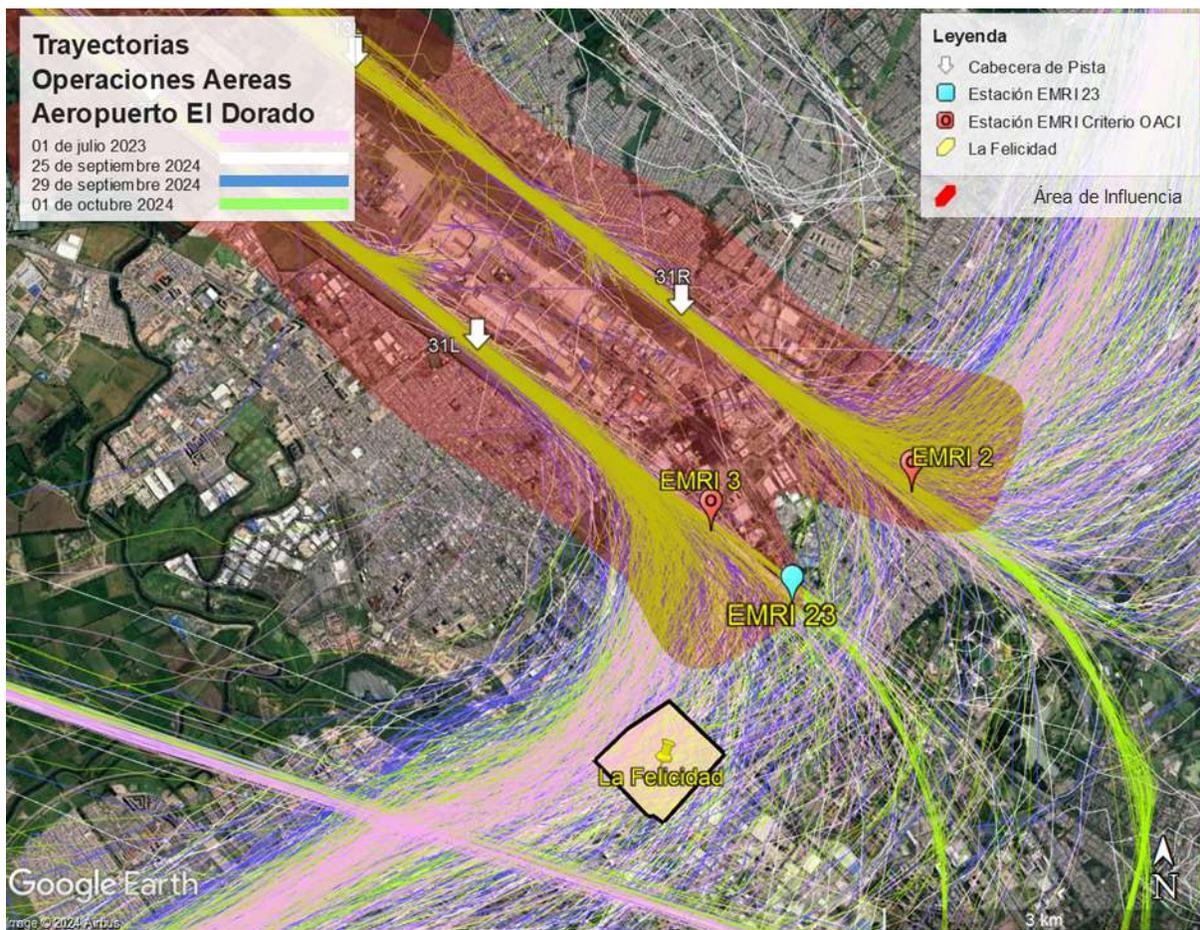


Figura 12. Comparativo del comportamiento de las trayectorias aéreas producto de las operaciones del Aeropuerto Internacional El Dorado hacia el sur de la ciudad de Bogotá los días 1 de julio de 2023, 25 y 29 de septiembre de 2024 y 01 de octubre de 2024

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

Para reforzar lo mencionado acerca del constante comportamiento de las trayectorias aéreas a través del tiempo se presenta en la **Figura 13** la evolución de las trayectorias en los últimos años y se compara cómo en la actualidad se siguen utilizando los corredores aéreos típicos que estuvieron aplicándose durante el periodo de 2017 a 2023. En la figura citada se toma como ejemplo las trayectorias predominantes en el año 2022, tomando las trayectorias aéreas del 1 de noviembre de 2022 (en color amarillo) y las trayectorias del 1 de julio de 2023 (en color rosa).

De esta manera y basado en los anteriores ejemplos se resalta que el patrón de comportamiento de las trayectorias en el periodo de 2017 al 2022 y en la actualidad es similar. También se puede ver que históricamente las trayectorias registran sobrevuelos sobre las áreas o barrios adyacentes al corredor definido por los procedimientos aéreos PBN (navegación basada en prestaciones, por sus siglas en inglés) implementados por AEROCIVIL. Estos procedimientos delimitan el corredor guía de navegación aérea que debe seguir toda aeronave, procurando que las trayectorias se concentren lo máximo posible en ese corredor preestablecido, sin embargo, dadas las diferentes tecnologías de navegación para los distintos tipos de aeronaves es casi que imposible que estas aeronaves describan exactamente una única trayectoria en sus operaciones. También es importante hacer notar que en la navegación aérea influyen diversos factores de tipo climáticos y meteorológicos que hace que sea normal que se produzcan algunas trayectorias fuera corredor en donde se concentran la mayoría de las rutas aéreas.

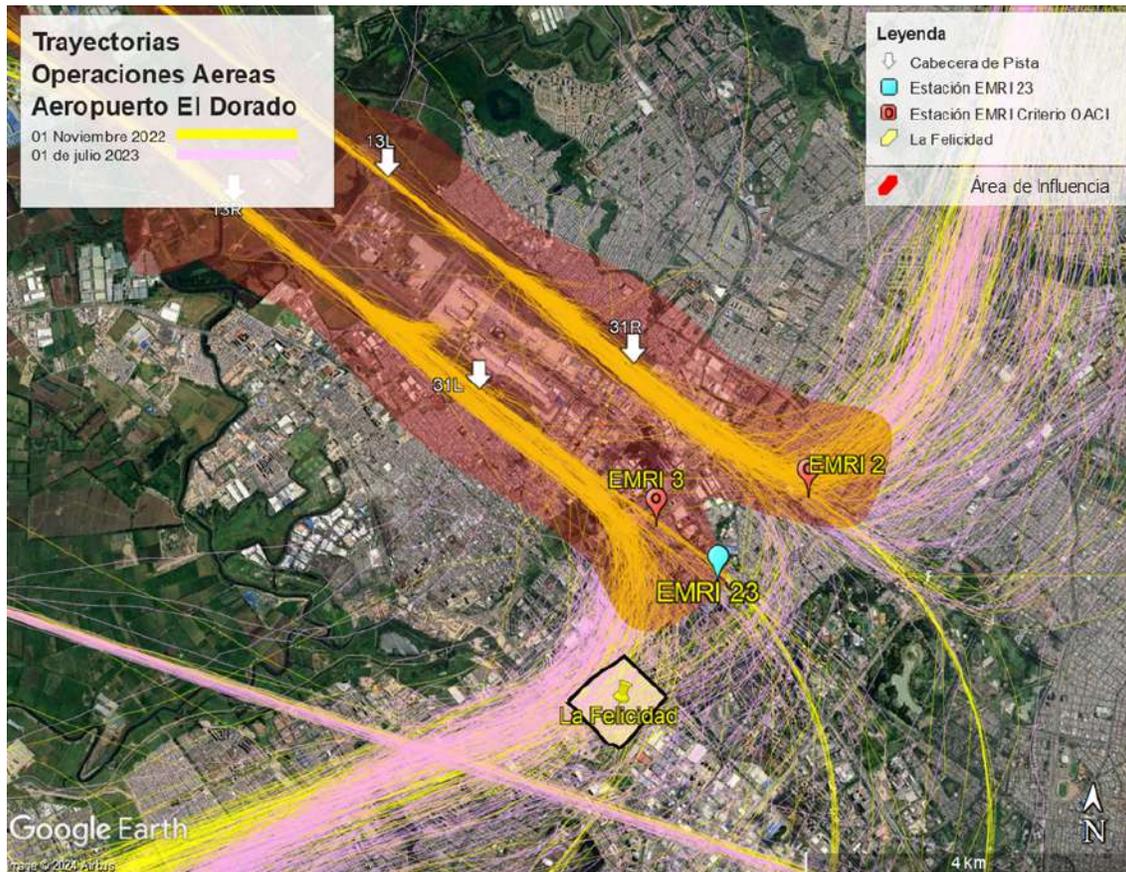


Figura 13. Comparativo del comportamiento de las trayectorias aéreas producto de la operación del Aeropuerto Internacional El Dorado entre noviembre de 2022 a julio de 2023

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

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

Por otra parte, para el 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 consultó los registros FIS (Flight Information System, Sistema de Información de Vuelo) por sus siglas inglés, reportados por la estación F003 y con esta información se construyó la **Figura 14** en esta figura se plasma la variación de la cantidad de operaciones diurnas y nocturnas registradas por la estación F003. De igual manera en esta figura, se puede ver que para el periodo de análisis, 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, martes 01 de octubre, se registraron 253 operaciones, con 246 operaciones en jornada diurna y 7 en jornada nocturna, este día es uno de los que menos operaciones aéreas registró dentro del periodo de evaluado; por último, el día con menor cantidad de vuelos registrados fue el domingo 06 de octubre con 98 operaciones en cual se reportaron 37 operaciones diurnas y 61 nocturnas.

Se debe resaltar 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 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 14** 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.

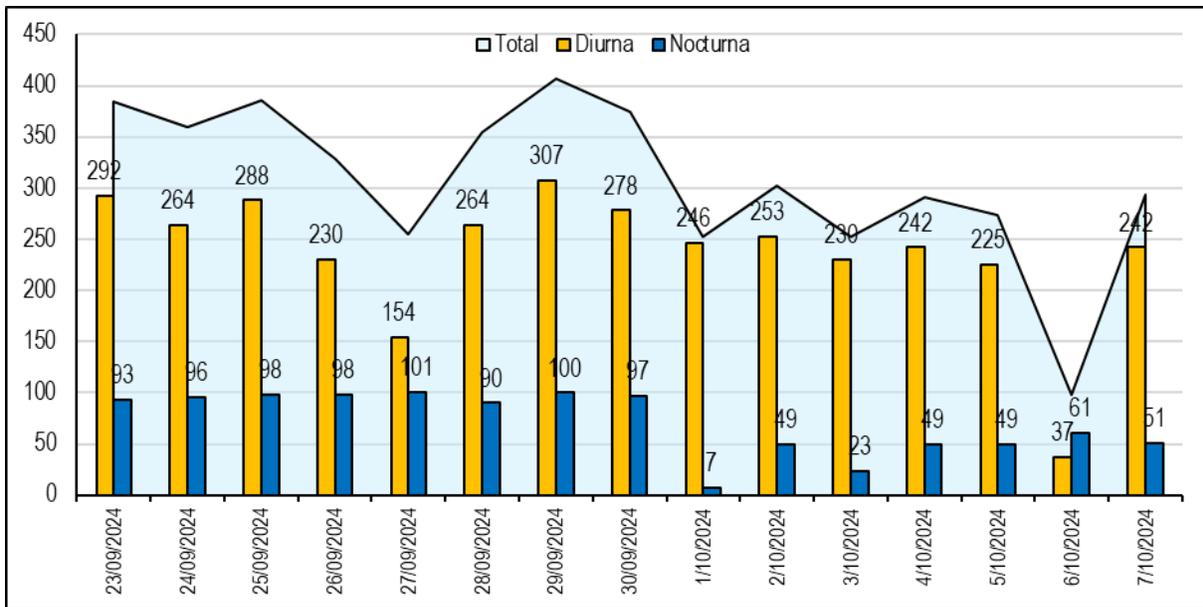


Figura 14. Operaciones diurnas y nocturnas registrados por las estaciones EMRI_3 (F003) ubicada en el barrio Santa Cecilia en la localidad de Fontibón entre el 23/09/2024 al 07/10/2024

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

G. Verificación de cumplimiento a las restricciones establecidas en la configuración operacional definidas en la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 modificada por la Resolución 0301 del 1 de febrero de 2024.

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, y F003 y las cabeceras de pista (ver ubicación en **Figura 15**) que aplican por cada restricción:

En lo relacionado a modelos de aeronaves con cuota de ruido ($QC \geq 4$), que tienen restricción de operación en el horario entre las 05:00 a las 06:59 horas, 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 (23/09/24 al 07/10/24) no se identificaron aeronaves catalogadas con $QC \geq 4$.

En cuanto a la restricción de operaciones en la franja horaria de 22:00 a 23:59 en la cual solo se permite en la pista sur los aterrizajes sin sobrevolar la ciudad, sentido occidente – oriente, es decir entrando por el municipio de Funza, se 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 la cabecera que hacen parte de la pista sur (13R) 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 consultó el periodo de análisis comprendido entre 23 de septiembre y el 07 de octubre de 2024, encontrando que en este periodo 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 afectarían seguridad del vuelo o si se trataba de aeronaves en misiones de ayuda médica, desastres u otras clases de emergencia; si estas aeronaves cumplieran 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 estación F002 y F003 dentro de la franja horaria 00:00h a 04:59h

Fecha / hora	CallSign	Directio n	Cabecera de pista	Modelo Aeronave
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
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

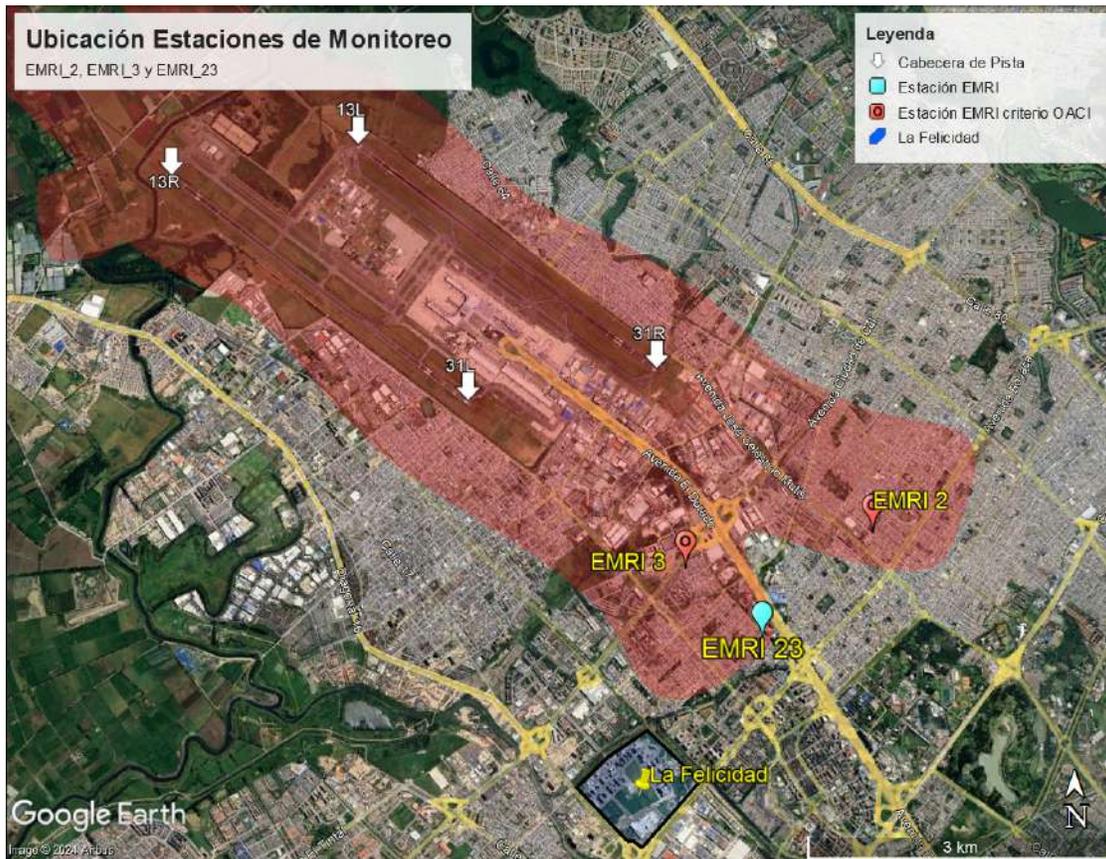


Figura 15. Ubicación estaciones EMRI_02, EMRI_03, EMRI_23 y EMRI_33 y cabeceras de pista.
Fuente: Grupo de Seguimiento – ANLA. Google Earth, 2024

H. Niveles de ruido por el paso de aeronaves.

En atención a lo manifestado en su petición “(...) *nuestra profunda preocupación ante el grave problema de contaminación acústica, (...) Impacto del Ruido en la Comunidad El ruido constante, (...) La exposición prolongada a estos niveles de ruido, (...) El problema del ruido aéreo sobre el barrio La Felicidad ha alcanzado niveles críticos (...)*”, 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. Este periodo de análisis se determina teniendo en cuenta 7 días antes y 7 días después de radicación su solicitud. 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 16**), 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

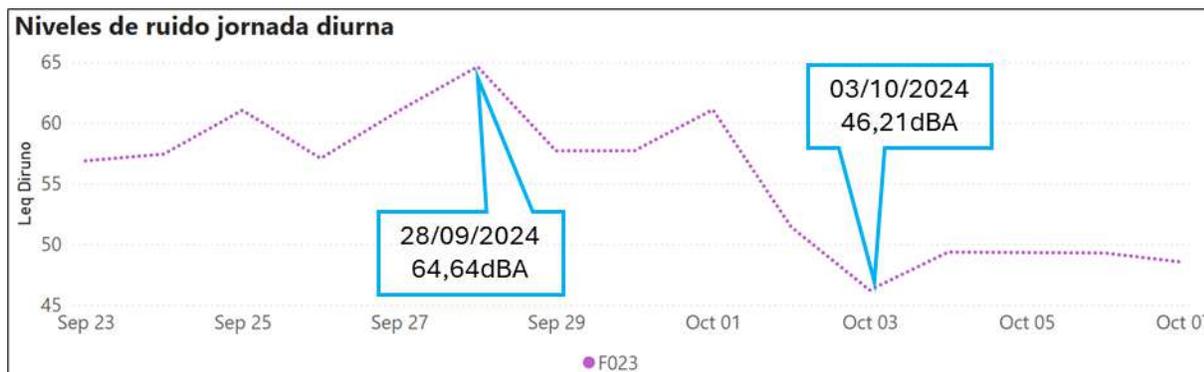


Figura 16. Niveles promedio diarios de presión sonora continuo equivalente diurno (LAeq D) registrados por la estación EMRI_23 (F023) ubicada en el barrio Modelia de la localidad de Fontibón entre el 23/09/2024 al 07/10/2024

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 17**, 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 por encima del nivel estándar permisible de 55dBA.

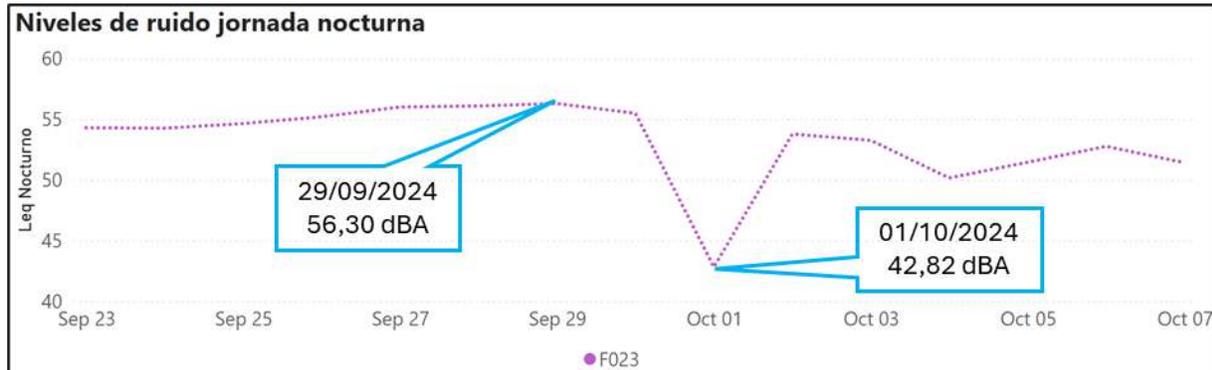


Figura 17. Niveles promedio diarios de presión sonora continuo equivalente nocturno (LAeqN) registrados por la estación EMRI_23 (F023) ubicada en el barrio Modelia de la localidad de Fontibón entre el 23/09/2024 al 07/10/2024

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

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.

I. Conclusiones respecto a los análisis técnicos de trayectorias, operaciones, alturas de operación, cumplimiento a restricciones operacionales y niveles de ruido

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

- ✓ En cuanto a las trayectorias se concluyó que si bien se registran algunas trayectorias de aeronaves sobre el barrio La Felicidad, la tendencia predominante de tráfico aéreo y por ende la mayor densidad de estos eventos no se da sobre ese barrio, siguiendo patrones consistentes con las condiciones que se han presentado históricamente en el tiempo.
- ✓ 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 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 para la jornada nocturna frente al estándar permisible de la resolución 0627 del 07 de abril de 2006. Sin embargo 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.

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

Respecto a lo manifestado por usted en relación con, “(...) que se adopten **medidas concretas para mitigar el impacto negativo** en nuestra comunidad, (...) Solicitamos **la implementación de normativas claras y estrictas que limiten los niveles de ruido permitidos sobre áreas residenciales**, (...) Confiamos en que el ANLA, como entidad comprometida con la protección ambiental y la calidad de vida de los ciudadanos, intervendrá para **garantizar que se tomen medidas que alivien el impacto del ruido aéreo sobre nuestra comunidad** (...)” Negrilla fuera del texto original.

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. En la actualidad, los procedimientos aéreos y PBN que se encuentran en vigencia son los modificados e implementados por la AEROCIVIL desde el 18 de mayo de 2023 (Ver Figura 2).

- **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.

Este Centro de Monitoreo Aéreo 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.

K. Procesos de Participación con la Comunidad del Sector de La Felicidad.

Teniendo en cuenta lo solicitado por usted en su petición “(...) *Consulta y participación comunitaria en el proceso de decisiones: Exigimos que se incluya a la comunidad de La Felicidad en los procesos de consulta y decisión que afecten nuestras vidas cotidianas. Es fundamental que se nos escuche y que se tomen en cuenta nuestras preocupaciones a la hora de tomar decisiones (...)*” sea esta la oportunidad de informarle que, para la ANLA la participación ciudadana es un aspecto fundamental en los procesos y etapas que se llevan a cabo con los proyectos, para el caso específico del proyecto “*Ejecución de las obras de construcción y operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado.*”, durante el trámite administrativo de modificación de la licencia ambiental otorgada a través de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 modificada por la Resolución 0301 del 1 de febrero de 2022, se llevaron a cabo todos los mecanismos de participación ciudadana, entre estos, la celebración de la Audiencia pública en el marco de lo establecido en el artículo 2.2.2.4.1.13 del

Decreto 1076 de 2015, la cual se realizó el día 2 de septiembre de 2021 en la ciudad de Bogotá, en el Auditorio del Centro de Estudios Aeronáuticos – CEA; en los salones comunales de Engativá Centro, Viña del Mar, Urbanización Santa Cecilia de la localidad de Engativá; Barrio Cofradía, Barrio Internacional, Barrio La Aldea de la localidad de Fontibón; y en la ciudad de Funza en la Tienda San Antonio y el Salón Comunal ASOJUNTAS, con el fin de dar a conocer a la comunidad, organizaciones y diferentes entidades la solicitud de modificación de la licencia ambiental para el proyecto del Aeropuerto Internacional El Dorado, así como la presentación de las ponencias de cada uno de los actores sociales antes descritos.

De la misma manera le informamos, que, en el marco del seguimiento a las PQRSD y atención a la comunidad, esta Autoridad Nacional a través del Auto 9680 del 22 de noviembre de 2023, requirió a la AEROCIVIL la adición de una serie de obligaciones y medidas de manejo ambiental para el componente socioeconómico, en las cuales se implementen estrategias de información, sensibilización, divulgación y socialización dirigidas a las comunidades, autoridades, organizaciones, entre otros, de las unidades territoriales identificadas tanto del área de influencia del proyecto como fuera de ésta, previo a presentarse alguna contingencia de cambio de procedimientos aéreos PBN y trayectorias aéreas sobre la ciudad de Bogotá.

Así mismo, le indicamos que la ANLA en el ejercicio propio de sus funciones de seguimiento, realiza periódicamente una visita de control y seguimiento ambiental al proyecto, dentro de la cual, se llevan a cabo espacios de reunión con las diferentes comunidades de las unidades territoriales que pertenecen al área de influencia del proyecto, líderes sociales y autoridades locales; es así, que, para el caso de la visita ambiental efectuada en el año 2023, el día 5 de septiembre de 2023, se realizó el encuentro con la localidad de Fontibón, a la cual asistieron diferentes actores sociales, entre estos, habitantes del sector de la felicidad, quienes participaron del diálogo y la dinámica de la reunión. Esto señor peticionario, con el fin de manifestarle que, en el marco del proyecto, se realizan diferentes espacios con las comunidades y que a su vez la ANLA, se encuentra en total disposición para participar de las mismas.

L. Presuntas Afectaciones a la Salud

En relación con los presuntos **impactos en la salud** que usted indica en su comunicación, “(...) *ha provocado una alteración significativa en nuestras vidas. La exposición prolongada a estos niveles de ruido ha afectado gravemente nuestra salud, causando problemas como insomnio, estrés y ansiedad. El descanso adecuado ha sido casi imposible, lo que afecta directamente nuestro bienestar físico y mental. Además, hemos visto un aumento en problemas cardiovasculares y otros efectos negativos en la salud relacionados con la exposición continua al ruido. (...)*”, esta Autoridad Nacional le informa que el impacto por ruido producto de la operación del aeropuerto en el proceso de modificación de la licencia ambiental autorizada en el año 2021 mediante la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, a su vez modificada parcialmente por la Resolución 0301 del 1 de febrero de 2022, fue identificado por la comunidad como un impacto que afecta la cotidianidad y la salud de las personas, incluso se reportan casos de disminución auditiva, estrés, alteraciones del sueño, entre otros efectos percibidos. Al respecto, es importante aclarar que en ocasiones las comunidades en el marco de los seguimientos ambientales desarrollados por esta Autoridad de manera anual y en peticiones que son radicadas ante la

ANLA, relacionan la temática de ruido aeronáutico con posibles afectaciones en la salud; no obstante, es pertinente extraer el sustento consignado por esta Autoridad Nacional en el numeral 2.5.5.6 del aparte considerativo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 denominado Intervenciones relacionadas con temas de salud, así:

“(…)

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

(…)”

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

“(…)”

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

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

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

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

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

(...)"

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

(...)"

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

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

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

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

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

(...)"

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

Así las cosas, esta Autoridad Nacional cumple funciones específicas, y como bien es sabido, y en aplicación del artículo 123 de la Constitución Política de 1991 y sus desarrollos legales y

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

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

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

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

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

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

Presencialmente en el Centro de Orientación Ciudadano – COC – ubicado en la carrera 13A No

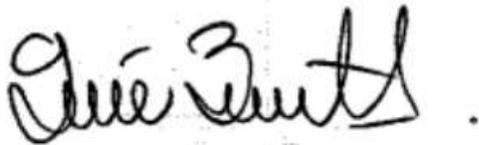
34-72 locales 110, 111 y 112 de Bogotá D.C., en horario de lunes a viernes de 8:00 a.m. a 4:00 p.m. jornada continua; Sitio web de la Autoridad www.anla.gov.co; Correo Electrónico licencias@anla.gov.co; Buzón de – PQRSD – <http://web.anla.gov.co:85/pqr/>; GEOVISOR – SIAC – <http://sig.anla.gov.co:8083> - para acceder a la información geográfica de los proyectos; Chat Institucional ingresando al sitio web ANLA o Línea Telefónica directa 2540111, línea gratuita nacional 018000112998.

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

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

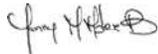


Cordialmente,

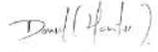


GERMAN BARRETO ARCINIEGAS
SUBDIRECTOR DE SEGUIMIENTO DE LICENCIAS AMBIENTALES

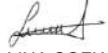
Medio de Envío: Correo Electrónico



YENNY MARCELA HERNANDEZ BUITRAGO
CONTRATISTA



DANIEL SANTIAGO MONTES JIMENEZ
CONTRATISTA



LINA SOFIA SALAZAR ESPINOSA
CONTRATISTA



JULIAN TORRIJOS AVILEZ
CONTRATISTA



JAIRO RICARDO HURTADO CASTELBLANCO



CONTRATISTA



ARIS FABIAN CASTRO RODRIGUEZ
CONTRATISTA



MARIA CAROLINA MORANTES FORERO
CONTRATISTA

Archívese en: LAM0209

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

