Bogotá, DC, miercoles, 18 de diciembre de 2024

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

Asunto: Respuesta a petición presentada bajo los radicados ANLA 20246201360572, 20246201360592, 20246201360602, 20246201360622, 20246201360612 y 20246201360582 del 24 de noviembre de 2024 mediante formulario web de PQRSD de esta Autoridad Nacional relacionado con presuntas afectaciones por altos niveles de ruido, alta frecuencia y baja altura de operación aérea, de aeronaves que operan desde y hacia el Aeropuerto Internacional El Dorado sobre los sectores de Hayuelos y 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 los radicados mencionados en el asunto a través de los cuales usted indica:

> *"(…)*
>
> *A LA AEROCIVIL Y EL ANLA, POR MEDIO DE LA PRESENTE, QUEREMOS EXPRESAR NUEVAMENTE NUESTRA INCONFORMIDAD ANTE LA GRAVE AFECTACIÓN QUE SUFRIMOS LOS RESIDENTES DE LOS BARRIOS HAYUELOS, LA FELICIDAD Y ZONAS CERCANAS DEBIDO AL CONSTANTE RUIDO AÉREO, LOS SOBREVUELOS A BAJA ALTURA Y LA FALTA DE MEDIDAS EFECTIVAS PARA MITIGAR ESTOS IMPACTOS. A PESAR DE LOS MÚLTIPLES COMUNICADOS Y QUEJAS PRESENTADAS, LAS RESPUESTAS QUE HEMOS RECIBIDO HASTA AHORA NO REFLEJAN UNA COMPRENSIÓN REAL DEL PROBLEMA NI PLANTEAN SOLUCIONES TANGIBLES. ES FRUSTRANTE Y DESCONCERTANTE QUE LAS AUTORIDADES SE LIMITEN A COMPARTIR CIFRAS Y DATOS TÉCNICOS, COMO NIVELES DE DECIBELES, QUE NO RESUELVEN LA SITUACIÓN NI APORTAN ALIVIO ALGUNO A LAS COMUNIDADES AFECTADAS. EL PROBLEMA PERSISTE SIN CAMBIOS VISIBLES: LOS AVIONES CONTINÚAN SOBREVOLANDO A ALTURAS EXTREMADAMENTE BAJAS, GENERANDO UN RUIDO CONSTANTE QUE INTERFIERE CON NUESTRAS VIDAS A TODAS HORAS DEL DÍA Y LA NOCHE. ESTA SITUACIÓN NO SOLO AFECTA NUESTRO BIENESTAR FÍSICO Y EMOCIONAL, SINO QUE TAMBIÉN PONE EN EVIDENCIA LA FALTA DE EQUIDAD Y SENSIBILIDAD HACIA QUIENES VIVIMOS EN SECTORES RESIDENCIALES QUE, EN TEORÍA, DEBERÍAN ESTAR ALEJADOS DEL IMPACTO DIRECTO DEL AEROPUERTO. EL USO REITERADO DE LAS MISMAS TRAYECTORIAS DE VUELO SOBRE ESTAS*

ÁREAS, SIN ALTERNANCIA O REDISTRIBUCIÓN EFECTIVA, HA CONVERTIDO NUESTRAS ZONAS EN PUNTOS DE SACRIFICIO. INCLUSO EN HORARIOS DE MADRUGADA, ENTRE LAS 4:00 Y 5:00 A.M, EL RUIDO GENERADO POR LOS AVIONES ES INCESANTE, INTERRUMPIENDO EL DESCANSO Y ALTERANDO LA PAZ DE NUESTROS HOGARES. PARECIERA QUE NO EXISTE CONSIDERACIÓN ALGUNA POR LAS FAMILIAS QUE RESIDEN AQUÍ, QUIENES ENFRENTAMOS DIARIAMENTE EL DETERIORO DE NUESTRA CALIDAD DE VIDA. POR LO ANTERIOR, SOLICITAMOS CON URGENCIA ACCIONES CONCRETAS Y MEDIBLES POR PARTE DE LA AEROCIVIL Y EL ANLA, QUE INCLUYAN: ALTERNANCIA EFECTIVA DE RUTAS AÉREAS PARA DISTRIBUIR DE MANERA MÁS EQUITATIVA EL IMPACTO DEL RUIDO EN DIFERENTES ZONAS RESIDENCIALES Y EVITAR LA SOBRECARGA CONSTANTE EN BARRIOS COMO HAYUELOS Y LA FELICIDAD. AJUSTES EN LOS PROCEDIMIENTOS DE DESPEGUE QUE GARANTICEN QUE LOS AVIONES ALCANCEN UNA MAYOR ELEVACIÓN EN EL MENOR TIEMPO POSIBLE, REDUCIENDO ASÍ EL IMPACTO DEL RUIDO SOBRE LAS ÁREAS RESIDENCIALES. LIMITACIÓN DE OPERACIONES EN HORARIOS CRÍTICOS, ESPECIALMENTE EN HORAS DE LA MADRUGADA Y LA NOCHE, PARA RESPETAR LOS DERECHOS BÁSICOS AL DESCANSO Y LA TRANQUILIDAD DE LAS COMUNIDADES. ESTUDIOS PARTICIPATIVOS QUE INCLUYAN A LAS COMUNIDADES AFECTADAS Y NO SE LIMITEN A REPORTES TÉCNICOS DESCONECTADOS DE LA REALIDAD QUE VIVIMOS. ES NECESARIO QUE LAS AUTORIDADES RESPONSABLES RECONOZCAN EL IMPACTO ACUMULATIVO DE ESTAS OPERACIONES EN NUESTRAS VIDAS Y ADOPTEN MEDIDAS INMEDIATAS Y EFECTIVAS. LA PERSISTENCIA DE ESTA PROBLEMÁTICA NO SOLO DEMUESTRA LA FALTA DE EMPATÍA HACIA LAS COMUNIDADES AFECTADAS, SINO TAMBIÉN UN INCUMPLIMIENTO EN GARANTIZAR UN EQUILIBRIO ENTRE LAS OPERACIONES AÉREAS Y EL BIENESTAR DE LA POBLACIÓN. ESPERAMOS UNA RESPUESTA CLARA Y ACCIONES INMEDIATAS QUE REFLEJEN EL COMPROMISO DE LA AEROCIVIL Y EL ANLA CON EL BIENESTAR DE QUIENES VIVIMOS BAJO ESTAS RUTAS AÉREAS. ESTAMOS DISPUESTOS A PARTICIPAR EN MESAS DE DIÁLOGO O PROCESOS COLABORATIVOS QUE CONDUZCAN A UNA SOLUCIÓN SOSTENIBLE, PERO EXIGIMOS QUE ESTAS ACCIONES NO SE SIGAN POSTERGANDO MIENTRAS LAS COMUNIDADES CONTINÚAN SUFRIENDO LOS EFECTOS NEGATIVOS DE ESTAS DECISIONES OPERATIVAS. ATENTAMENTE,

(…)"

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 1993[1], Decreto-Ley 3573 del 27 de septiembre de 2011[2], el Decreto Único Reglamentario 1076 del 26 de mayo de 2015[3] y el Decreto 376 del 11 de marzo de 2020[4], y en relación especifica 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

[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)

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 siete (7) 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 al uso del espacio aéreo, trayectorias de vuelo, rutas aéreas frecuencia y altura de operación.
D. Verificación de cumplimiento a la restricción operacional en la franja horaria de las 00:00 a las 4:59 establecida en la configuración operacional definida en la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 modificada por la Resolución 0301 del 1 de febrero de 2022
E. Análisis de niveles de ruido por el paso de aeronaves
F. Conclusiones respecto a los análisis técnicos de cumplimiento a restricciones operacionales, y niveles de ruido.
G. 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 *(…) "LOS BARRIOS HAYUELOS, LA FELICIDAD" (…),* nos permitimos informarle que este **no** hacen 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**.

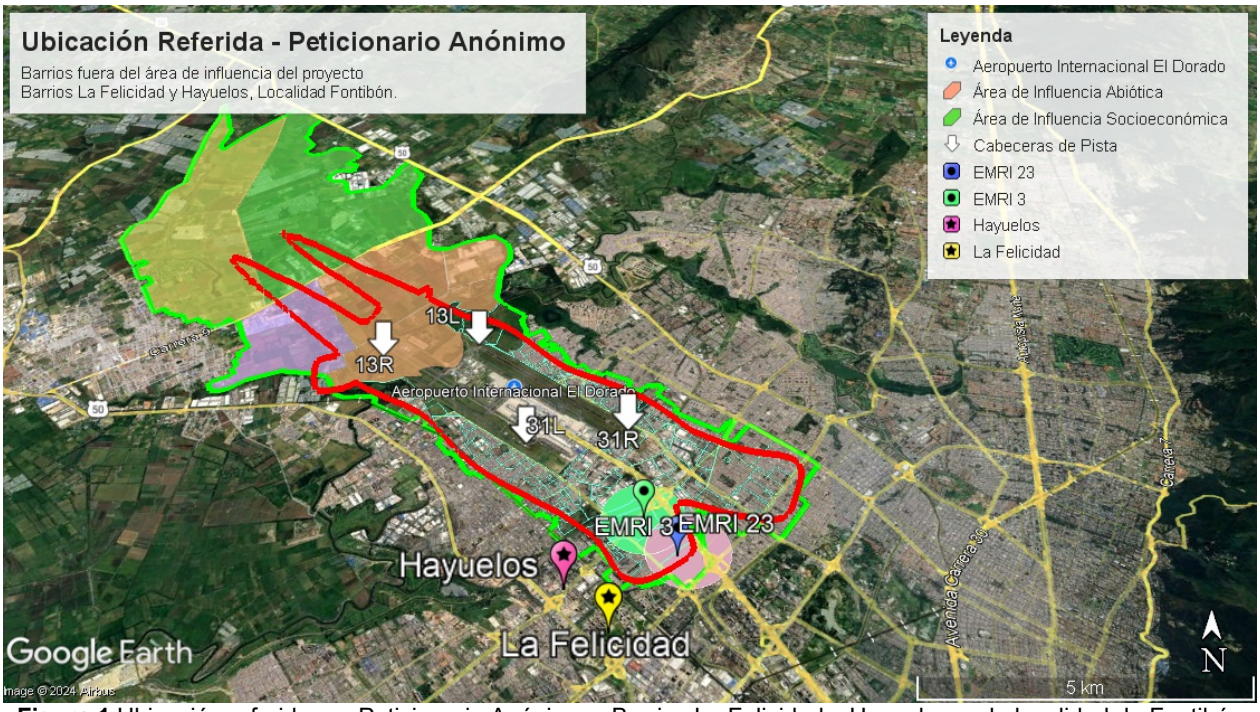


Figura 1 Ubicación referida por Peticionario Anónimo – Barrios La Felicidad y Hayuelos en la localidad de Fontibón vs Área de Influencia del proyecto medio abiótico (limitada en color rojo) y socioeconómico (limitada en color verde) vs radio de cobertura estaciones de monitoreo de ruido inteligente EMRI_03 y 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

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

Ahora bien, mediante la Resolución 0801 el 22 de abril de 2022 se autorizó el inicio de la fase II de operación aérea por parte de esta Autoridad cuya ejecución se dio a partir del 1 de julio de

2022 y que continúa vigente, por tanto, actualmente el Aeropuerto Internacional El Dorado cuenta con una configuración operacional que se constituye en 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 decolaje se realizan en 100% sentido Oriente–Occidente, sin sobrevolar la ciudad.*		***00:00- 04:59***	*Las operaciones de decolaje se realizan en 100% sentido Oriente–Occidente, sin sobrevolar la ciudad.*
		Las operaciones de aterrizaje se realizan en un 100% en dirección Occidente – Oriente			*Las operaciones de aterrizaje se realizan en un 100% en dirección Occidente – Oriente.*

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

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

- Entre las 05:00 a las 06:59 horas, por ambas pistas, hay una restricción para las aeronaves con cuota de ruido igual o mayor a 4 (QC≥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 por ninguna pista hacia la ciudad de Bogotá, las operaciones de despegue y aterrizaje se realizan en hacia y desde el municipio de Funza

Así las cosas, frente a lo señalado en su petición respecto a "*(…) INCLUSO EN HORARIOS DE MADRUGADA, ENTRE LAS 4:00 Y 5:00 A.M., EL RUIDO GENERADO POR LOS AVIONES ES INCESANTE (…)",* 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 23:59 para la pista sur en el cual no se tiene permitido la operación de despegues en dirección Bogotá y se permiten los aterrizajes siempre y cuando se lleven a cabo en sentido occidente – oriente, es decir, sin sobrevolar la ciudad de Bogotá ósea entrando por el lado de Funza, y la restricción entre las 00:00 y las 4:59, la cual consiste en que por ninguna de las dos pistas norte y sur cabeceras 31L y 31R se permiten despegues ni aterrizajes desde y hacia la ciudad de Bogotá, y el horario entre las 5:00 a las 6:59 horas el cual tiene restricción para las aeronaves con cuota de ruido igual o mayor a cuatro (QC≥4) es decir las aeronaves más ruidosas; sin embargo, es importante informar que de estas restricciones se exceptúan aquellas operaciones aéreas que estén relacionadas con misiones de orden gubernamental, fuerza pública, ambulancias, entre otros. Por tal motivo y teniendo en cuenta la franja horaria que usted indica, en el literal **D** de la presente comunicación, se realiza el análisis pertinente frente al cumplimiento de la restricción operacional dada entre las 00:00h a 04:59h por parte de la AEROCIVIL basados en los reportes de las estaciones **EMRI_2 o F002 y EMRI_03 o F003**, ubicadas en los barrios El Encanto y Santa Cecilia de las localidades de Engativá y de Fontibón respectivamente, esta franja horaria analizada incluye el horario mencionado por usted entre 04:00h y 05:00h. Adicionalmente, en el literal **E** 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, dentro del área de influencia abiótica bajo el estándar de los 65dBA (delimitada en color rojo) y siendo estos los equipos de medición más cercanos al barrio Hayuelos en la localidad de Fontibón, como se observa en la **Figura 1.**

C. Competencia de ANLA respecto al uso del espacio aéreo, trayectorias de vuelo, rutas aéreas frecuencia y altura de operación.

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

*"(…) LOS **SOBREVUELOS A BAJA ALTURA**, (…) **LOS AVIONES CONTINÚAN SOBREVOLANDO A ALTURAS EXTREMADAMENTE BAJAS**, (…) EL USO REITERADO DE LAS MISMAS **TRAYECTORIAS DE VUELO SOBRE ESTAS ÁREAS, SIN ALTERNANCIA O REDISTRIBUCIÓN EFECTIVA**, HA CONVERTIDO NUESTRAS ZONAS EN PUNTOS DE SACRIFICIO. (…) **ALTERNANCIA EFECTIVA DE RUTAS AÉREAS PARA DISTRIBUIR DE MANERA MÁS EQUITATIVA** EL IMPACTO DEL RUIDO EN DIFERENTES ZONAS RESIDENCIALES Y EVITAR LA SOBRECARGA CONSTANTE EN BARRIOS COMO HAYUELOS Y LA FELICIDAD (…) **AJUSTES EN LOS PROCEDIMIENTOS DE DESPEGUE QUE GARANTICEN QUE LOS AVIONES ALCANCEN UNA MAYOR***

ELEVACIÓN *EN EL MENOR TIEMPO POSIBLE, (…)* ***LIMITACIÓN DE OPERACIONES*** *(…)"* Subrayado y negrilla fuera del texto original.

Le informamos que en lo referente a la **revisión, modificación, diseño, distribución y definición de las trayectorias de vuelo, uso del espacio aéreo, frecuencia y altura de operación**, 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.

No obstante, respecto a lo anterior, si bien la ANLA no es la Autoridad competente frente a los asuntos relacionados a la frecuencia de operación y altura de vuelo, es relevante señalar que la ANLA en el marco propio de sus funciones y competencias realiza seguimiento a la atención que la AEROCIVIL brinda a las diferentes PQRSD con ocasión de proyecto, por lo cual, la respuesta que esa entidad brinde a su petición, será verificada por parte de esta Autoridad Nacional, esto en el marco de establecido en las obligaciones y medidas de la ficha de manejo PMA-PGS-02 Información y Comunicación.

D. Verificación de cumplimiento a la restricción operacional en la franja horaria de las 00:00 a las 4:59 establecida en la configuración operacional definida en la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 modificada por la Resolución 0301 del 1 de febrero de 2022.

Dadas las manifestaciones que usted ha indicado en su petición, relacionadas con la operación aérea, especialmente en horarios de madrugada y tal como se ha expuesto, la ANLA no es la Autoridad Nacional competente para determinar y controlar la frecuencia de operaciones aéreas del Aeropuerto El Dorado ni la altura de vuelo, no obstante, sí es competencia de la ANLA hacer seguimiento al cumplimiento de la configuración y horarios de operación aérea establecida al Aeropuerto Internacional El Dorado e ilustrada en el literal B de esta comunicación, es por ello que particularmente frente a la expresión incluida en su petición *"(…)INCLUSO EN HORARIOS DE MADRUGADA, ENTRE LAS 4:00 Y 5:00 A.M, EL RUIDO GENERADO POR LOS AVIONES ES INCESANTE, INTERRUMPIENDO EL DESCANSO Y ALTERANDO LA PAZ DE NUESTROS HOGARES. (…)"* le presentamos los análisis que permiten verificar el cumplimiento de los horarios y configuración operacional que se ha establecido para esta terminal aérea, por tanto, se procedió a verificar a través del Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales de la ANLA, el cumplimiento de la restricción operacional en el horario comprendido entre las 00:00 a las 4:59 horas.

Así las cosas, se tomó como periodo de análisis el comprendido entre 13 al 27 de noviembre de 2024 el cual se ha seleccionado teniendo en cuenta la fecha de radicación de su comunicado

dada el 24 de noviembre de 2024, así como la disponibilidad de información de operaciones aéreas que tenemos en la entidad, la cual es proporcionada por la AEROCIVIL, de esta manera se analizaron 15 días de información representativa al contexto que usted describe, esto con base en los registros de las estaciones EMRI_2, EMRI_3 y las cabeceras de pista (ver ubicación en Figura **1**) que aplican para la restricción establecida entre las 00:00h y las 04:59h consistente en restringir la operación aérea sobre la ciudad de Bogotá, esto es, aterrizajes y despegues por las cabeceras 31L y 31R.

A partir del análisis desarrollado se encontró que el día 16 de noviembre de 2024, una (1) aeronave operó en la franja 00:00h a 04:59h, los datos de esta operación aérea se detallan en la **Tabla 2** y en la **Figura 2** en donde se puede ver la trayectoria descrita por esta aeronave identificada. En la tabla referenciada se puede distinguir la fecha y hora de operación, el identificador de la operación (Callsign), el tipo de operación (aterrizaje o despegue) el tipo de aeronave y la aerolínea a la que pertenece.

Tabla 2. Aeronave registrada por estación F002 y F003 dentro de la franja horaria 00:00h a 04:59h

Fecha/Hora	CallSign	Maniobra	Modelo de aeronave	Aerolínea
16/11/2024 3:41	GLO8240	ARR	B38M	GOL Linhas Aéreas Inteligentes

Convenciones: DEP Despegue, ARR aterrizaje.
Fuente: Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales ANLA

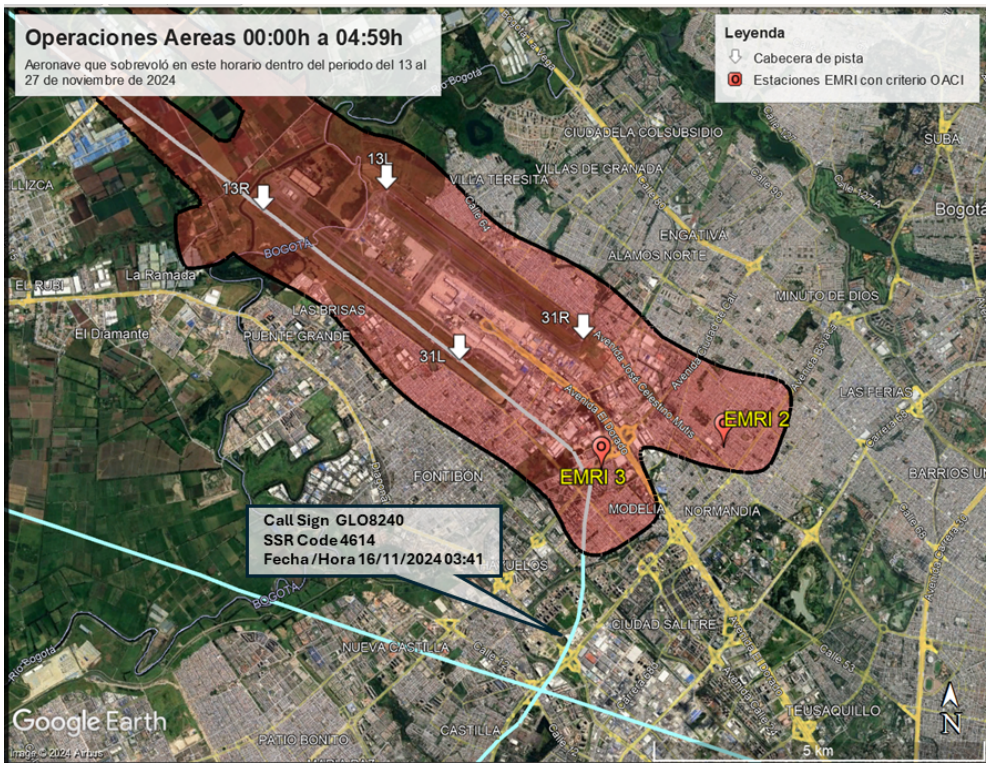


Figura 2. Aeronave registrada por las estaciones F002 y F003 dentro de la franja horaria 00:00h a 04:59h con Call Sign GLO8240
Fuente: Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales ANLA, 2024

Con la información operacional de vuelo proporcionada por AEROCIVIL no se logró determinar sí la aeronave identificada que operó dentro de esta franja horaria lo hizo bajo condiciones meteorológicas adversas, por presentar dificultades técnicas que afectaran seguridad del vuelo o de otra clase de emergencia; sí esta aeronave cumplió con alguna de estas condiciones estaría excluida del cumplimiento de la restricción operacional aplicada entre las 00:00h a 04:59h. Para su información 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 4 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".*
> *(…)"*

Como conclusión de lo anterior se tiene que de acuerdo con las consultas realizadas a la información de operaciones áreas entregada por AEROCIVIL para la operación entre las 00:00 y 04:59 dentro del periodo de evaluación del presente oficio, se identificó el sobrevuelo de 1 aeronave de tipo comercial, con lo cual es posible poner en evidencia que no es una práctica constante dentro del periodo analizado, no obstante esta Autoridad Nacional dentro de sus funciones de seguimiento al instrumento de manejo y control ambiental realizará los análisis y revisiones de información complementarios y en consecuencia si hay lugar a ello se requerirá a la AEROCIVIL lo pertinente a ese caso en específico.

E. Análisis de niveles de ruido por el paso de aeronaves

En atención a lo manifestado en su petición "(…) *CONSTANTE RUIDO AÉREO, (…) GENERANDO UN RUIDO CONSTANTE QUE INTERFIERE CON NUESTRAS VIDAS.* (…)", 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 13 al 27 de noviembre de 2024, contrastado con los niveles máximos permisibles por la normatividad vigente.

Este periodo de análisis se determina teniendo en cuenta como se ha indicado con anterioridad, ya que su petición no especifica fecha ni horario de los eventos que reporta causaron molestia por ruido aeronáutico, considerando así que es una muestra representativa que acoge 15 días que incluye días de fin de semana, días hábiles y la fecha de su petición que es el 24 de noviembre de 2024. 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 13 al 27 de noviembre de 2024 (**Figura 3**), osciló entre el registro más alto de 63,36dBA (reportado el 13/11/24) y el registro más bajo 57,03dBA (reportado el 24/11/24), corroborando que no ocurrieron sobrepasos al nivel permisible de 65dBA.

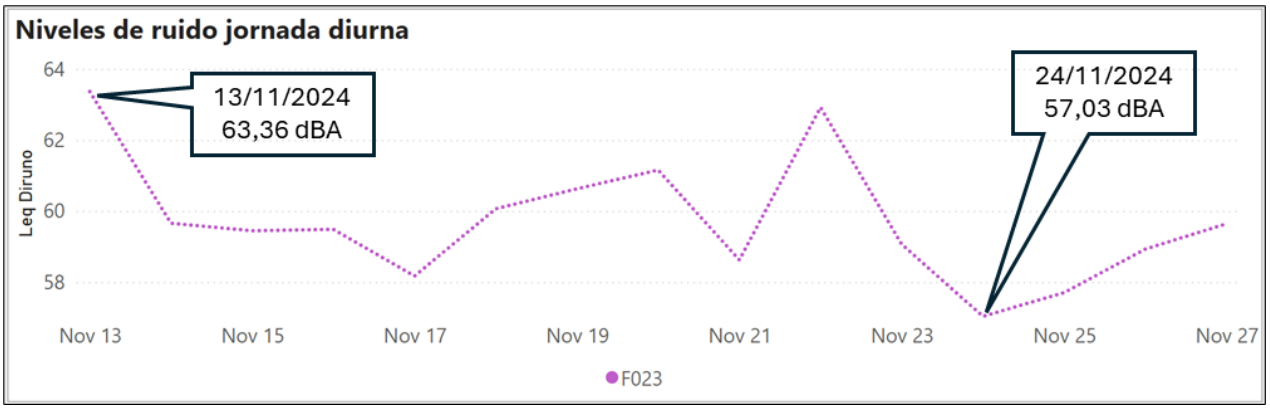


Figura 3. Niveles promedio diarios de presión sonora continuo equivalente diurno (LAeq D) registrados por la estación EMRI_23 (F023) ubicada en el barrio Modelia de la localidad de Fontibón entre el 13/11/2024 al 27/11/2024
Fuente: Registros del Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental – CMAA remitidos por 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 58,02 dBA (reportado el 16/11/24) y 54,62dBA (reportado el 23/11/24); como se puede ver en la **Figura 4**, solo 2 de 15 días cumplieron con el estándar normativo para la jornada nocturna de 55dBA.

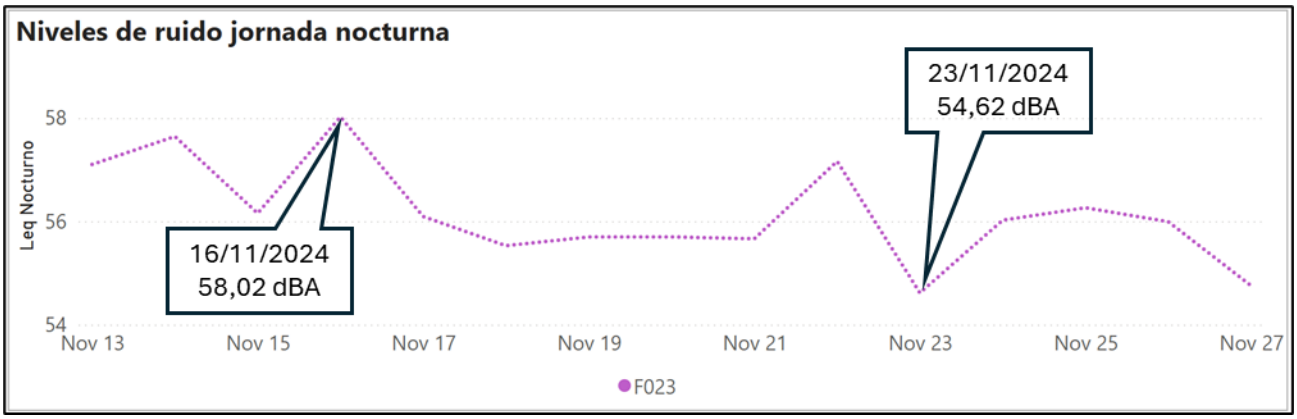


Figura 4. Niveles promedio diarios de presión sonora continuo equivalente nocturno (LAeqN) registrados por la estación EMRI_23 (F023) ubicada en el barrio Modelia de la localidad de Fontibón entre el 13/11/2024 al 27/11/2024
Fuente: Registros del Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental – CMAA remitidos por 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 los 13 registros de niveles de ruido en jornada nocturna reportados por la estación F023, 9 de ellos superaron el valor estándar para la jornada nocturna por menos de 2dBA; los 4 datos restantes excedieron el umbral de referencia entre 2,10dBA y 3,02dBA como se puede ver en la **Tabla 4** en las casillas resaltadas en color gris**.**

Tabla 4. Sobrepasos al nivel estándar normativo de ruido ambiental de Resolución 0627 de 2006 en jornada nocturna para sector urbano

Fecha	Nivel de ruido	Diferencia con Estándar Normativo Res 0627 de 2006
13/11/2024	57,1	**2,1**
14/11/2024	57,64	**2,64**
15/11/2024	56,16	1,16
16/11/2024	58,02	**3,02**
17/11/2024	56,09	1,09
18/11/2024	55,53	0,53
19/11/2024	55,7	0,7
20/11/2024	55,7	0,7
21/11/2024	55,66	0,66
22/11/2024	57,16	**2,16**
24/11/2024	56,02	1,02
25/11/2024	56,26	1,26
26/11/2024	55,99	0,99

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 del 4 de octubre 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 la estación F023 está ubicada en un sector con uso de suelo residencial. De esta manera se puede concluir que de los registros de niveles de ruido nocturno tomados dentro de los 15 días de mediciones en el periodo del 13 al 27 de noviembre, 13 de ellos (ver Tabla 4) estuvieron por encima del estándar nocturno y de estos cuatro (4) de ellos excedieron el estándar normativo por más de 2dBA la incertidumbre de ± 2 dBA en los horarios establecidos para las Fase II de operación del Aeropuerto El Dorado referenciada anteriormente.

Es importante resaltar que los niveles de presión sonora reportados en la estación F023 ubicada en el barrio Modelia tienden a ser mayores que los que se pueden percibir en el barrio Hayuelos 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.

F. Conclusiones respecto a los análisis técnicos de cumplimiento a restricciones operacionales y niveles de ruido.

- De acuerdo con las consultas realizadas a la información de operaciones áreas entregada por AEROCIVIL para la operación entre las 00:00 y 04:59 dentro del periodo de evaluación del presente oficio, se halló el sobrevuelo de 1 aeronave de tipo comercial
- Los niveles de presión sonora determinados por la estación F023 ubicada en el barrio Modelia determinaron el cumplimiento de los estándares normativos establecidos por la Resolución 0627 del 06 de abril de 2006 para el sector residencial en jornada diurna pero no para la jornada nocturna ya que se registraron 4 sobrepasos por encima de los ± 2 dBA de incertidumbre en las mediciones conforme a las medidas de manejo contenidas dentro del Plan de Manejo Ambiental del Aeropuerto El Dorado

G. Presuntas Afectaciones a la Salud

En relación con los presuntos **impactos en la salud** que usted indica en su comunicación, *"(…) ESTA SITUACIÓN NO SOLO AFECTA NUESTRO BIENESTAR FÍSICO Y EMOCIONAL (…)",* 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 otros 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 comunicación 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".*

Adicionalmente, nos permitimos indicarle que, dado que su petición se realiza de forma anónima y que usted manifiesta situarse en el barrio Hayuelos y la Felicidad en la localidad de Fontibón, a través del siguiente link https://www.anla.gov.co/notificaciones/respuestas-a-derechos-de-peticion, usted podrá encontrar el listado de respuestas brindadas por esta Autoridad Nacional a diferentes PQRSD que han sido radicadas por peticionarios anónimos ubicados en sectores de la localidad de Fontibón, como es el barrio de la Felicidad y Hayuelos; con el fin de que pueda conocer la información que la ANLA ha brindado a las manifestaciones y planteamientos de otros peticionarios en ocasión al proyecto en mención.

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 especifico 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 datos operacionales en tiempo real, y radicación de PQRSD 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

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.

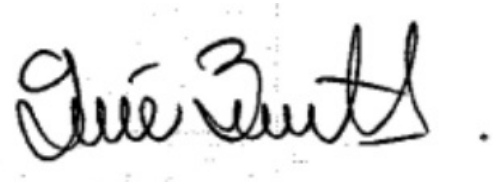
En los anteriores términos se resuelve su solicitud y quedamos atentos a aclarar cualquier inquietud adicional relacionada con los temas puntuales de competencia de – ANLA – (Decretos 3573 de 2011, 376 de 2020 y 1076 de 2015) a través de los siguientes canales:

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 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

YENNY MARCELA HERNANDEZ BUITRAGO
CONTRATISTA

MARIA CAROLINA MORANTES FORERO
CONTRATISTA

LINA SOFIA SALAZAR ESPINOSA
CONTRATISTA

JULIAN TORRIJOS AVILEZ
CONTRATISTA

JAIRO RICARDO HURTADO CASTELBLANCO
CONTRATISTA

SANDRA PATRICIA BEJARANO RINCON
CONTRATISTA

ARIS FABIAN CASTRO RODRIGUEZ
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.