Bogotá, DC, lunes, 19 de mayo de 2025

Señor (a)
ANÓNIMO (A)
Publicar en página WEB

Asunto: Respuesta a su Derecho de Petición remitido vía formulario web de Peticiones, Quejas, Reclamos, Solicitudes y Denuncias (PQRSD) de la ANLA mediante el radicado 20256200469832 del 26 de abril de 2025 y radicados adicionales 20256200469842, 20256200469862, 20256200469812, 20256200469852, 20256200469822 del 26 de abril de 2025 y 20256200513312 del 6 de mayo de 2025, relacionado con presuntas afectaciones por horarios de operación, alta frecuencia de operación, trayectorias y rutas aéreas 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.

Expedientes: 15DPE4910-00-2025, 15DPE4906-00-2025, LAM0209

Respetado señor (a) anónimo (a):

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

En atención a la comunicación del asunto, mediante la cual, manifiesta, entre otros, lo siguiente:

"(…)

Señores Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. Ciudad Asunto: Queja formal por contaminación acústica generada por el tráfico aéreo sobre el barrio La Felicidad Respetados señores: Me permito manifestar mi profunda inconformidad y molestia por la grave situación de contaminación acústica que estamos viviendo los residentes del barrio La Felicidad, en Bogotá, causada por el tráfico aéreo constante e ininterrumpido durante casi todo el día. Desde las 5:00 a.m. hasta las 12:00 a.m., es decir, durante 19 horas continuas, somos víctimas del paso constante de aviones aproximadamente cada 5 minutos, generando una carga de ruido insoportable que afecta de manera directa nuestra calidad de vida, nuestra salud física y mental, nuestro descanso y nuestra tranquilidad. Resulta inaceptable que la operación aérea esté concentrando su impacto negativo sobre una sola zona habitacional como lo es La Felicidad, sin considerar los límites de ruido ambiental establecidos en la normatividad vigente (Resolución 627 de 2006) ni los derechos fundamentales de los ciudadanos a un ambiente sano. Exijo una pronta intervención de su parte para: Revisar y redistribuir las rutas aéreas a fin de no concentrar el tráfico sobre un solo barrio. Garantizar el cumplimiento de los límites máximos de ruido permitidos por la ley, especialmente en horarios de descanso. Informar de manera clara a la comunidad sobre las medidas que se

adoptarán para corregir esta situación. De no obtener una respuesta oportuna, me veré en la necesidad de acudir a instancias superiores, incluyendo acciones legales por afectaciones a derechos fundamentales. Quedo atento a su pronta respuesta.

(…)"

Con relación a lo expuesto, en primer lugar es importante aclarar que la respuesta a su petición se brinda por parte de esta Autoridad Nacional en el marco en las funciones y competencias que le 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 de 11 de marzo de 2020[4], y de forma 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 de 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, en ese sentido 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 (ANLA), marco jurídico aplicable, configuración operacional y horarios de operación del Aeropuerto Internacional El Dorado, medidas de manejo ambiental generales del Aeropuerto Internacional El Dorado, área de influencia del proyecto, Red y Centro de Monitoreo Aero Ambiental (CMAA) de la AEROCIVIL y otras fuentes de información, se encuentran disponibles para su consulta en la página web de la ANLA y en el micrositio que se encuentra disponible para el proyecto a través del enlace https://www.anla.gov.co/proyectos-de-interes-en-seguimiento/pis-ampliacion-del-aeropuerto-internacional-el-dorado y dando clic en el botón "Contexto del Proyecto – Ver documento"

Conforme a lo anterior y en atención a lo señalado por los peticionarios, esta Autoridad Nacional ha identificado diez (10) temáticas principales contenidas en sus solicitudes, las cuales se presentan a continuación:

A. Trazabilidad respuestas a PQRSD radicadas ante la ANLA por parte de peticionarios del sector La Felicidad en la Localidad de Fontibón
B. Competencia de ANLA respecto a las trayectorias de vuelo, uso del espacio aéreo y frecuencia de operación.
C. Área de influencia del proyecto licenciado por la ANLA.
D. Configuración y Horarios de Operación del Aeropuerto Internacional el Dorado.
E. Medidas de manejo para la mitigación de los impactos por ruido para el Aeropuerto Internacional El Dorado.
F. Verificación de Trayectorias aéreas.
G. Análisis de niveles de ruido por el paso de aeronaves.
H. Conclusiones respecto a los análisis técnicos de trayectorias aéreas y niveles de ruido.
I. Presuntas Afectaciones a la Salud.

[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)

J. Derecho al Ambiente Sano.

En tal sentido, a continuación, se expone el desarrollo de cada una de las temáticas identificadas:

A. Trazabilidad respuestas a PQRSD radicadas ante la ANLA por parte de peticionarios del sector La Felicidad en la Localidad de Fontibón.

Con relación a este ítem, es relevante señalar, que la ANLA como Autoridad Nacional comprometida con la atención a la comunidad, ha brindado respuesta a todas las PQRSD que han sido remitidas por peticionarios anónimos que indican estar ubicados en el sector de La Felicidad en la Localidad de Fontibón entre los meses de octubre a diciembre de 2024 y lo corrido del año 2025, relacionadas con el paso frecuente de aeronaves provenientes del Aeropuerto Internacional El Dorado sobre este sector, uso del espacio aéreo o trayectorias aéreas, baja altura de vuelo y presuntos altos niveles de ruido aeronáutico en la zona, las cuales son enunciadas en la siguiente tabla:

Tabla 1. Listado PQRS radicadas por peticionarios anónimos ubicados en el sector de La Felicidad ante la ANLA en el periodo entre el octubre de 2024 - marzo de 2025.

Mes	Radicado de Recepción de la PQRSD ante la ANLA	Radicado de respuesta por parte de la ANLA	Radicado Oficio de Traslado a la AEROCIVIL	Radicado de la Copia de respuesta por parte de la AEROCIVIL
Octubre 2024	20246201136502 del 1 de octubre de 2024	20244000898771 del 18 de noviembre de 2024	20244000850271 del 31 de octubre de 2024	20246201370912 del 26 de noviembre de 2024
	20246201145222 del 3 de octubre de 2024	20244000867901 del 6 de noviembre de 2024		
	20246201189802, 20246201189822, 20246201189832, 20246201189852, y 20246201189842 del 15 de octubre de 2024	20244000930431 del 27 de noviembre de 2024	20244000882791 del 13 de noviembre de 2025	20246201461912 del 16 de diciembre de 2024
	20246201360492, 20246201360522, 20246201360542, 20246201360532, 20246201360632, 20246201360562 y 20246201360512 del 24 de noviembre de 2024	20244000993401 del 18 de diciembre de 2024	20244000979041 del 13 de diciembre de 2024	20256200059012 del 17 de enero de 2025 20256200061932 y 20256200115932 del 20 de enero de 2025
	20246201360572, 20246201360592, 20246201360622, 20246201360602, 20246201360612 y 20246201360582			

Mes	Radicado de Recepción de la PQRSD ante la ANLA	Radicado de respuesta por parte de la ANLA	Radicado Oficio de Traslado a la AEROCIVIL	Radicado de la Copia de respuesta por parte de la AEROCIVIL
	del 24 de noviembre de 2024			
	20246201367122 del 25 de noviembre de 2024	20244000985381 del 16 de diciembre de 2024		
Enero 2025	20256200089422 del 25 de enero de 2025	20254000150011 del 10 de marzo de 2025	20254000132061 del 4 de marzo de 2025	20256200393342 20256200393572 (del 7 de abril de 2025) 20256200407362 (del 9 de abril de 2025)
	20256200089432 del 26 de enero de 2025			20256200179122 (del 19 de febrero de 2025) 20256200393342 Y 20256200393572 (del 7 de abril de 2025) 20256200407362 (del 9 de abril de 2024)
	20256200089442 del 26 de enero de 2025	20254000177781 del 19 de marzo de 2025		
	20256200089452 del 26 de enero de 2025			
	20256200163442 del 15 de febrero de 2025	20254000238421 del 10 de abril de 2025		20256200393342 20256200393572 (del 7 de abril de 2025) 20256200407362 (del 9 de abril de 2025)
	20256200163452 del 16 de febrero de 2025			
	20256200193372 del 23 de febrero de 2025		20254000261271 del 16 de abril de 2025	A la fecha no se cuenta con copia de respuesta por parte de la AEROCIVIL
	20256200193392 del 23 de febrero de 2025			
Marzo	20256200230462 del 3 de marzo de 2025			
	20256200321682 del 25 de marzo de 2025			

Fuente: Sistema de Información de Licencias Ambientales SILA. Consultado 2025

En tal sentido, se ha notado que los peticionarios anónimos han conocido las respuestas dadas por esta Autoridad Nacional, en las cuales se ha venido informando entre otros aspectos, las generalidades del proyecto, las condiciones actuales bajo las cuales está operando el Aeropuerto Internacional El Dorado, las medidas de manejo ambiental establecidas en los diferentes actos administrativos, así como el seguimiento realizado a los estándares máximos permisibles de emisión de ruido y ruido ambiental, de acuerdo con lo establecido en la Resolución 0627 del 7 de abril de 2006 del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, análisis de ruido, de operación aérea y 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. Así mismo los peticionarios anónimos han tenido respuesta directa por parte de Aerocivil, toda vez que ANLA ha realizado el traslado a esa entidad de las comunicaciones recibidas, esto con el fin que esa entidad en calidad de titular de la licencia ambiental brinde respuesta en el marco del cumplimiento a las obligaciones establecidas en el

instrumento de manejo y control ambiental, así como brinde respuesta frente a aspectos que si bien no hacen parte del licenciamiento ambiental del proyecto, sí son de su competencia como autoridad aeronáutica, y de lo cual también se conocen las respectivas respuestas que esa entidad ha emitido y que se relacionan en la tabla anterior.

No obstante, es importante tener en cuenta que, si bien los peticionarios a través de sus manifestaciones indican el sector en el que se localizan, no se especifica, fechas ni horarios de los eventos que causaron las presuntas molestias por ruido aeronáutico, por lo que se exhorta a que en futuras comunicaciones se proporcione información precisa y detallada respecto a la percepción de la molestia, como es fecha y hora, lo cual permitirá a la ANLA a través del Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales verificar los datos arrojados por parte de la red de monitoreo de ruido de la AEROCIVIL y de esta manera emitir análisis técnicos con mayor precisión que reflejen la evaluación respecto al evento específico que sea reportado y así brindar una respuesta más detallada conforme a nuestras competencias.

Así mismo, para esta Autoridad Nacional es muy importante el conocimiento y relacionamiento con las comunidades, por lo que para próximas comunicaciones se considera pertinente nos indiquen la calidad de representación que usted tiene frente a las comunidades que residen en el sector de La Felicidad u organización social de base a la cual pertenecen.

B. Competencia de ANLA respecto a las trayectorias de vuelo y uso del espacio aéreo, y frecuencia de operación.

Respecto a lo manifestado en su petición *"(…) por contaminación acústica generada por el tráfico aéreo sobre el barrio La Felicidad (…)" "(…) tráfico aéreo constante e ininterrumpido durante casi todo el día., somos víctimas del paso constante de aviones aproximadamente cada 5 minutos (…)" "(…) Revisar y redistribuir las rutas aéreas a fin de no concentrar el tráfico sobre un solo barrio. (…)"* Subrayado y cursiva fuera del texto original.

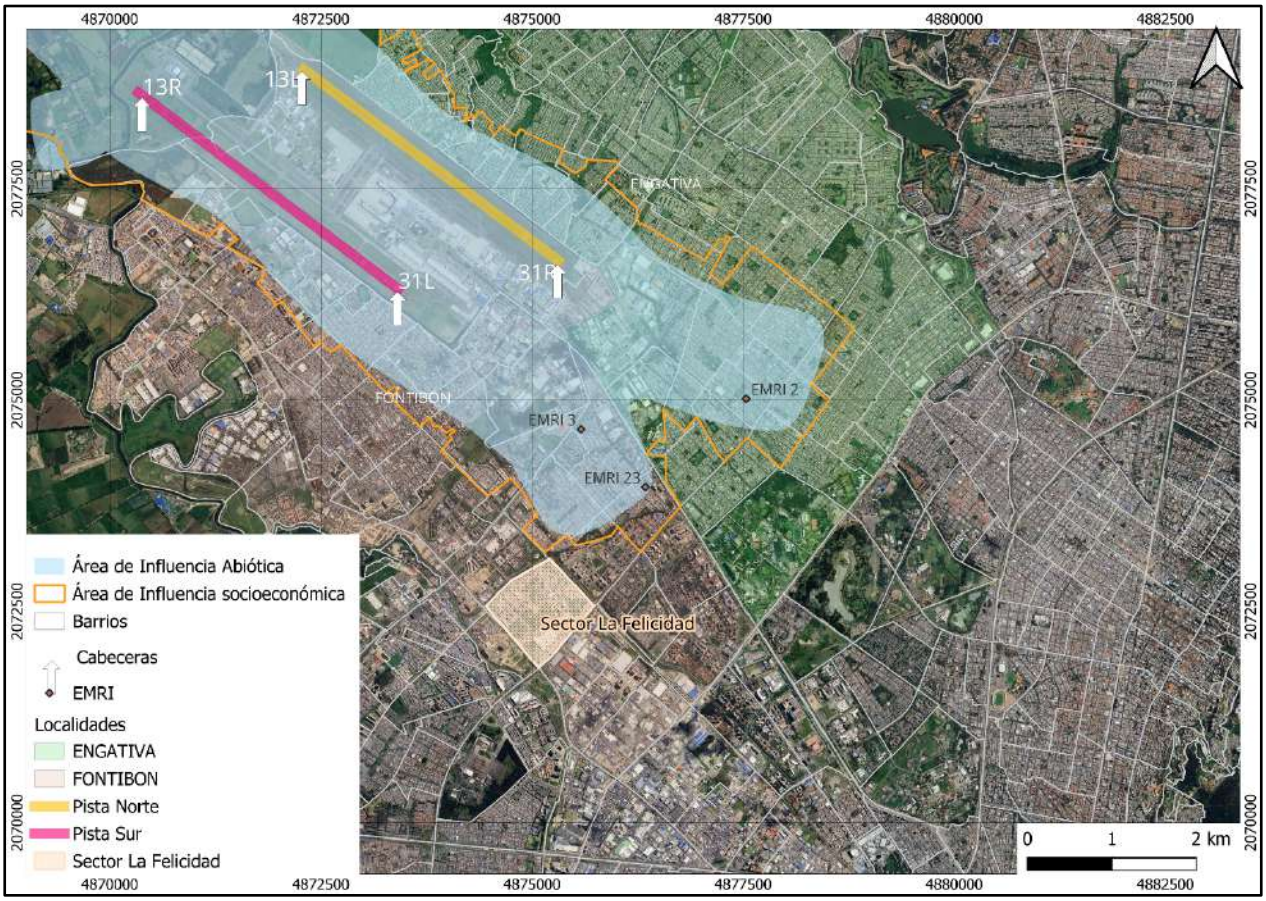
Nos permitimos informarle que, dado que en ocasiones anteriores ya se ha brindado respuesta a peticionarios anónimos de los sectores La Felicidad acerca de las competencias de la ANLA, en esta ocasión reiteramos a los peticionarios anónimos que en lo referente a la **revisión, modificación, diseño, distribución y definición de las trayectorias de vuelo, uso del espacio aéreo y frecuencia 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 es trasladada a la AEROCIVIL mediante el radicado ANLA 20252300343711 del 19 de mayo de 2025 para que esa entidad, en calidad de titular de la licencia ambiental, Autoridad Aeronáutica y propietario del Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental (CMAA), brinde respuesta oportuna frente a lo que ustedes han manifestado.

No obstante, respecto a lo anterior, le informamos que si bien la ANLA no es la Autoridad competente frente a los asuntos relacionados anteriormente, es relevante señalar que en cumplimiento de sus funciones y competencias realiza seguimiento a la atención que la AEROCIVIL da a las diferentes PQRSD con ocasión del proyecto, por lo cual, la presente respuesta que esa entidad brinde a sus peticiones, será verificada por parte de esta Autoridad Nacional, esto en el marco de lo establecido en las obligaciones y medidas de la ficha de manejo PMA-PGS-02 Información y Comunicación definida como parte del Plan de Manejo Ambiental del proyecto a través del artículo sexto de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

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

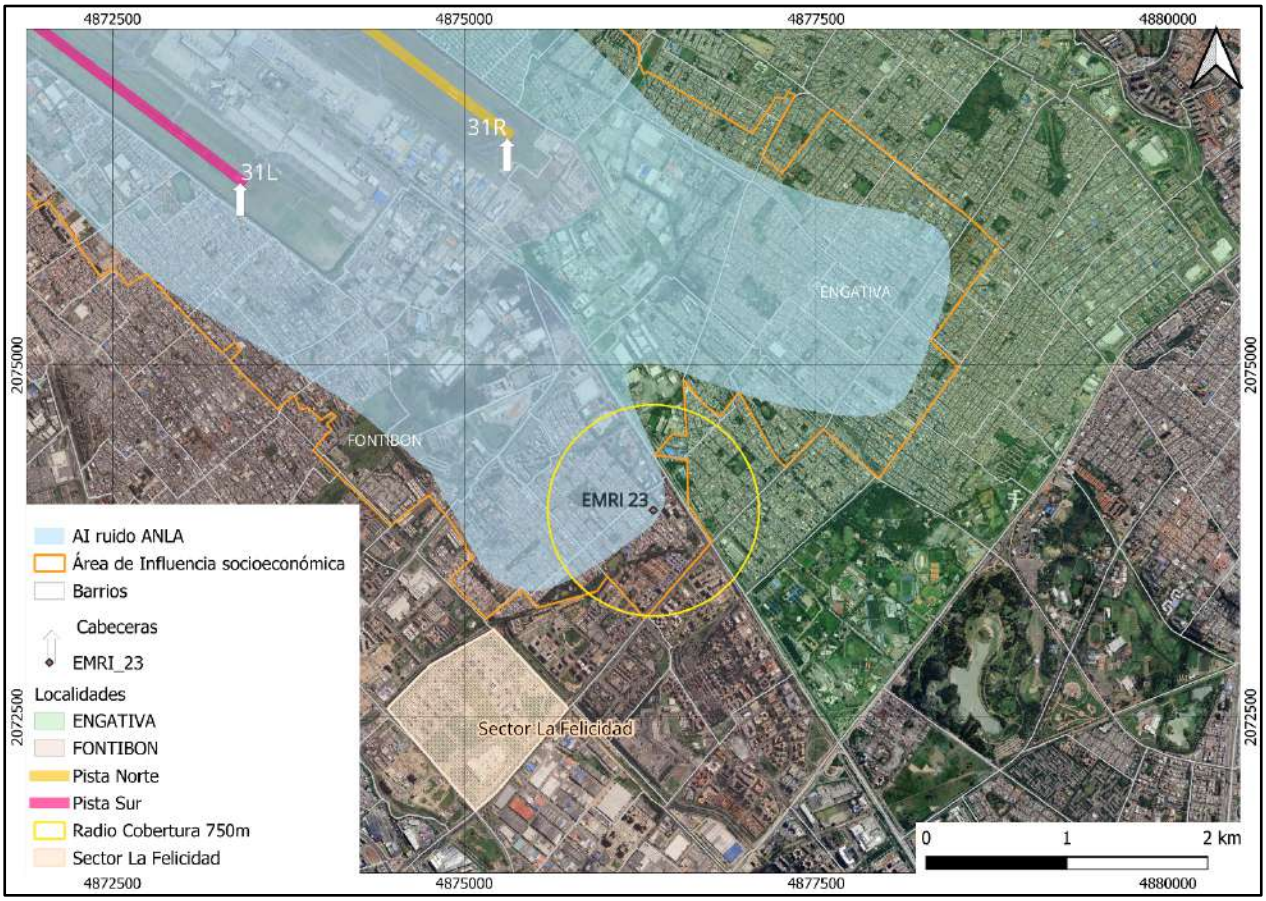
Respecto a la consulta específica y conforme a la ubicación referida en sus peticiones, específicamente en el sector **La Felicidad de la Localidad de Fontibón,** nos permitimos informarles que este sector **no** hace parte de las unidades territoriales que se ubican dentro de la curva de ruido de 65dBA 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 naranja), de conformidad con lo establecido en el numeral cuarto del artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 (**ver Figuras 1 y 2**).

Figura 1. Ubicación referida por los peticionarios Anónimos – Sector La Felicidad en la Localidad de Fontibón vs Área de Influencia del proyecto medio abiótico (sombreada en color azul claro) y socioeconómico (limitada en color naranja)



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. QGIS

Figura 2. Ubicación Sector La Felicidad en la Localidad de Fontibón. Ubicación Estación de Monitoreo más próxima al sector de la presunta molestia respecto al área de influencia del proyecto, abiótico (sombreado en color azul) y socioeconómico (delimitada en color naranja)



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. QGIS.

Para su conocimiento, la curva de 65 dB LDN corresponde a la delimitación del área de influencia para el medio abiótico, la cual también está contenida en el área de influencia para el medio socioeconómico. Esta curva se determina a partir de una fórmula matemática, en la que se consideran los estándares máximos permisibles de niveles de emisión de ruido para zonas residenciales, los cuales son de 65 dBA durante el día y 55 dBA durante la noche, valores que están establecidos en la Resolución 0627 del 7 de abril de 2006, titulada "*Por la cual se establece la norma nacional de ruido y ruido ambiental"*, emitida por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible (MinAmbiente), con una penalización adicional de 10 dBA para el periodo nocturno.

D. 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 autorizó 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 Nacional 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 opera bajo medidas de manejo y restricciones ambiental específicas para cada una de las pistas y por franjas horarias, así:

Tabla 2. Configuración Operacional Actual (Fase II) – Medidas de Manejo Ambiental Aprobadas por la ANLA

PISTA	***Horarios y Medidas de Manejo Ambiental aprobadas por la ANLA - Configuración operacional***		***PISTA***	***Horarios y Medidas de Manejo Ambiental aprobadas por la ANLA - Configuración operacional***	
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.

Si bien es cierto la terminal aérea opera las 24 horas, algunas franjas horarias cuentan con condiciones específicas, a saber:

- 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 sobrevolando la ciudad de Bogotá, por ninguna pista.

Por tal razón y frente a lo manifestado en la petición *"(…). Desde las 5:00 a.m. hasta las 12:00 a.m., es decir, durante 19 horas continuas.(…)"* sea pertinente informarle que el mencionado es un periodo de tiempo en el cual está permitido llevar a cabo operaciones aéreas sobre la ciudad de Bogotá tal como lo define la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 modificada por la Resolución 0301 del 1 de febrero de 2022, no obstante como fue ilustrado en la tabla anterior y lo expuesto respecto a las condiciones con que cuentan algunas franjas horarias, el proyecto presenta 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 para la pista sur la restricción en el horario entre las 22:00 a las 23:59, en el cual no se tiene permitido la operación aérea hacia y desde la ciudad de Bogotá. No obstante, es importante aclararle que, si están permitidas las operaciones en sentido occidente – oriente, es decir, aquellas operaciones aéreas que se ejecutan desde y hacia el municipio Funza.

Así mismo se cuenta con la restricción en el horario de las 00:00 y las 4:59 horas, la cual consiste en que por ninguna de las dos pistas norte y sur cabeceras 31L y 31R (lado Bogotá) se permiten despegues ni aterrizajes desde y hacia la ciudad de Bogotá, y el horario entre las 5:00 a las 6:59 horas tiene restricción para las aeronaves con cuota de ruido igual o mayor a cuatro (QC≥4), criterio que se explica a continuación, es decir las aeronaves más ruidosas; sin embargo, de las restricciones se exceptúan aquellas operaciones aéreas que no cumplan 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.

E. Medidas de manejo para la mitigación de los impactos por ruido para el Aeropuerto Internacional El Dorado.

Teniendo en cuenta lo expresado por usted en su comunicación *"(…) Informar de manera clara a la comunidad sobre las medidas que se adoptarán para corregir esta situación. (…)",* es importante para esta Autoridad Nacional informarle que la ANLA a través de los oficios de respuesta que fueron indicados en la tabla 1, ha informado con anterioridad a los diferentes peticionarios anónimos que, 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, entre las que se encuentran:

- ✓ Configuración y Horarios de Operación del Aeropuerto Internacional el Dorado:
- ✓ Cuota de Ruido (QC Quota Count)
- ✓ Plan de Reconversión de Flota Aérea
- ✓ Plan de Reconfiguración del Espacio Aéreo
- ✓ Red de monitoreo – Centro de Monitoreo Aero Ambiental
- ✓ 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 y Diseño y Construcción de Barreras Acústicas Laterales a las Pistas de la Terminal Aérea.

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** 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 reiterarle, 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 aeronaves, tipo 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 algún tipo de molestia.

F. Verificación de trayectorias aéreas.

En lo referente a trayectorias y uso del espacio aéreo, es de menester reiterarle tal como se ha indicado en el **literal A** de la presente comunicación que la ANLA no es la Autoridad competente en el diseño, definición y regulación de las mismas; no obstante, con el fin de brindar una respuesta clara y oportuna frente a lo solicitado, sea esta la oportunidad de informarle que las obligaciones 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 13 de marzo de 2023, mediante el radicado ANLA 2023051002-1-000, la AEROCIVIL informó

a esta Autoridad Nacional sobre la actualización de los procedimientos aéreos para el Aeropuerto Internacional El Dorado, con fecha de publicación del 29 de diciembre de 2022, en la cual se 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 delos 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:

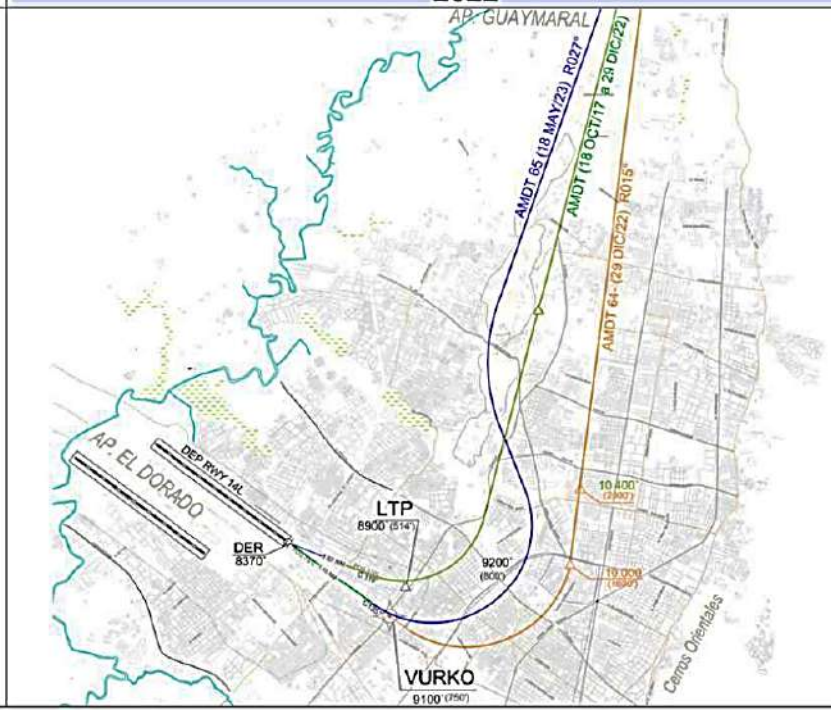
"(…)

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 mitigo 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 (Coordenacas 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	• Despegue con rumbo 119° hasta 8900' • Gradiente ascenso 5.5 % • Izquierda directo a GUXUN	• Despegue con rumbo 135° hasta VURKO • Gradiente ascenso 7.6 % • Izquierda rumbo 015°a GUXUN	• Despegue con rumbo 135° hasta VURKO • Gradiente ascenso 7.8 % • Izquierda rumbo 027° a BO907

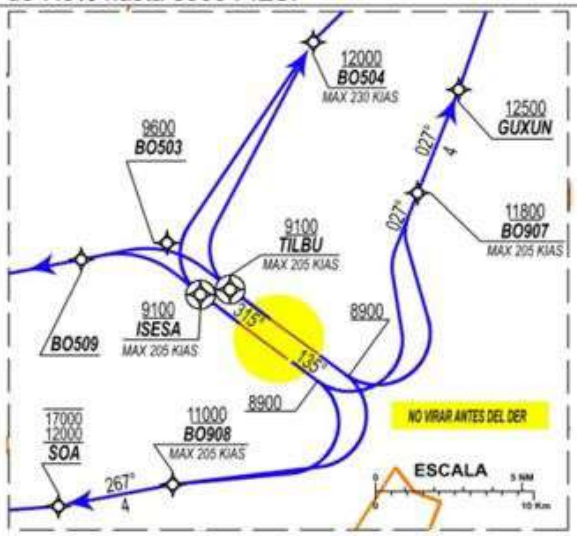
	DIFERENCIA DE PROCEDIMIENTOS DE VUELO POR INSTRUMENTOS ANTES Y DESPUÉS DE 29 DE DICIEMBRE DE 2022
GRÁFICA DE LOS PROCEDIMIENTOS	

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 3. Implementación de procedimientos de vuelo

IMPLEMENTACION DE PROCEDIMIENTOS DE VUELO	
	PROCEDIMIENTOS VIGENTES A PARTIR DEL 18 DE MAYO DE 2023, ENMIENDA 65
DESCRIPCIÓN DEL PROCEDIMIENTO	Despega por la pista 14L, y asciende en curso 135° hasta 8900 pies de altitud, posterior virar izquierda rumbo 027° a la posición BO907 (Coordenadas N 04 47 05.54 W074 03 56.00), manteniendo gradiente mínimo de 7.8% hasta 8900 PIES.
Presentación gráfica de los procedimientos de salida del Aeropuerto El Dorado	

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.

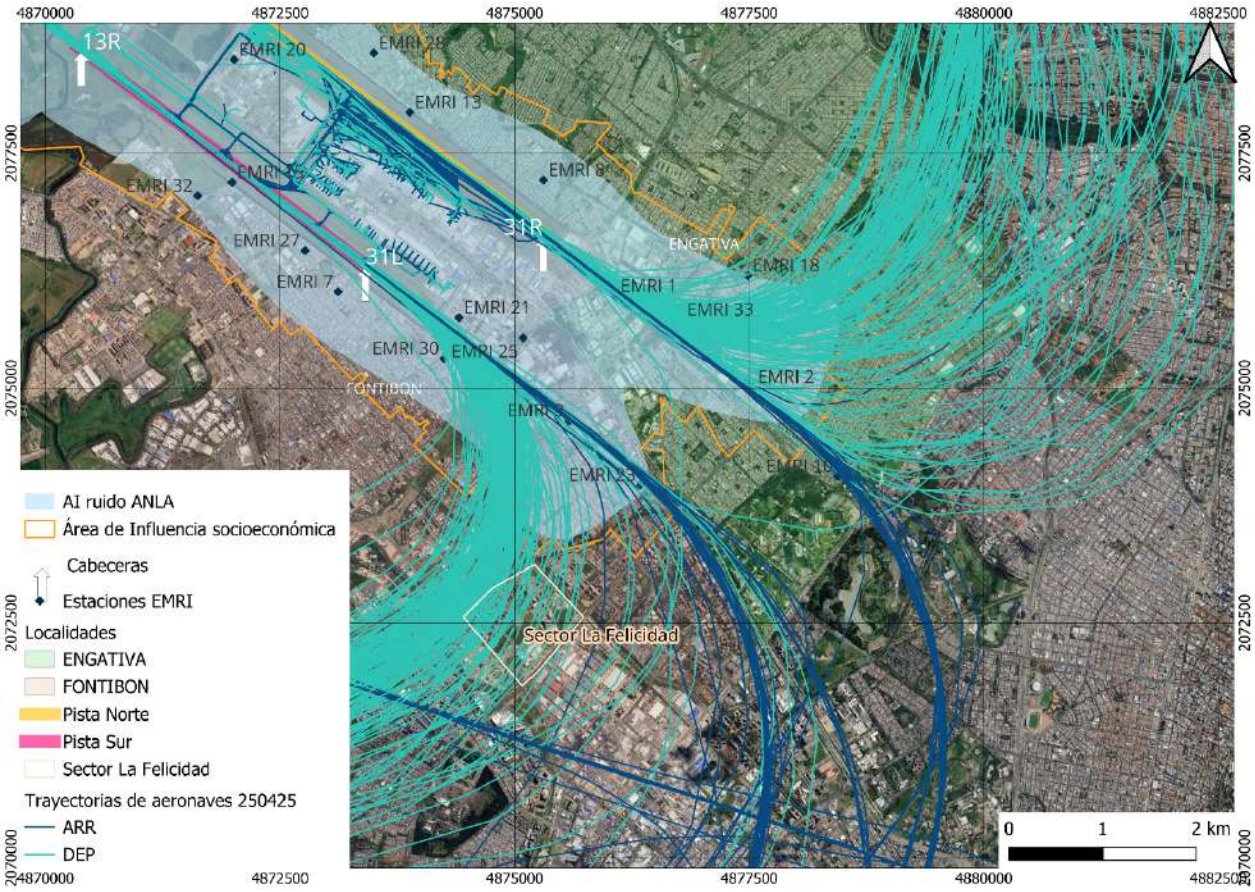
Por lo tanto, los procedimientos vigentes rigen desde el 18 de mayo de 2023 y presentan características similares a aquellos que se aplicaban con anterioridad al 29 de diciembre de 2022.

En línea con lo anterior, y en atención a la solicitud presentada por la comunidad del sector La Felicidad, ubicado en la localidad de Fontibón en Bogotá D.C., la Autoridad Nacional llevó a cabo la verificación correspondiente a través del Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales de la ANLA. Para tal efecto, se utilizaron las trazas de radar suministradas por las estaciones EMRI_03 (F003), la cual es la más cercana a su ubicación y registra de manera más representativa las

operaciones aéreas sobre la localidad de Fontibón, y la EMRI_02 (F002), que representa con mayor precisión las operaciones que transitan por la localidad de Engativá.
Ante la ausencia de fechas y horarios específicos en la solicitud, se definió como periodo de análisis el comprendido entre el 19 de abril y el 1 de mayo de 2025, incluyendo la fecha de radicación de la petición, correspondiente al 26 de abril del mismo año. Asimismo, se consideró el 25 de abril de 2025 como el día de mayor actividad aérea dentro del intervalo establecido.

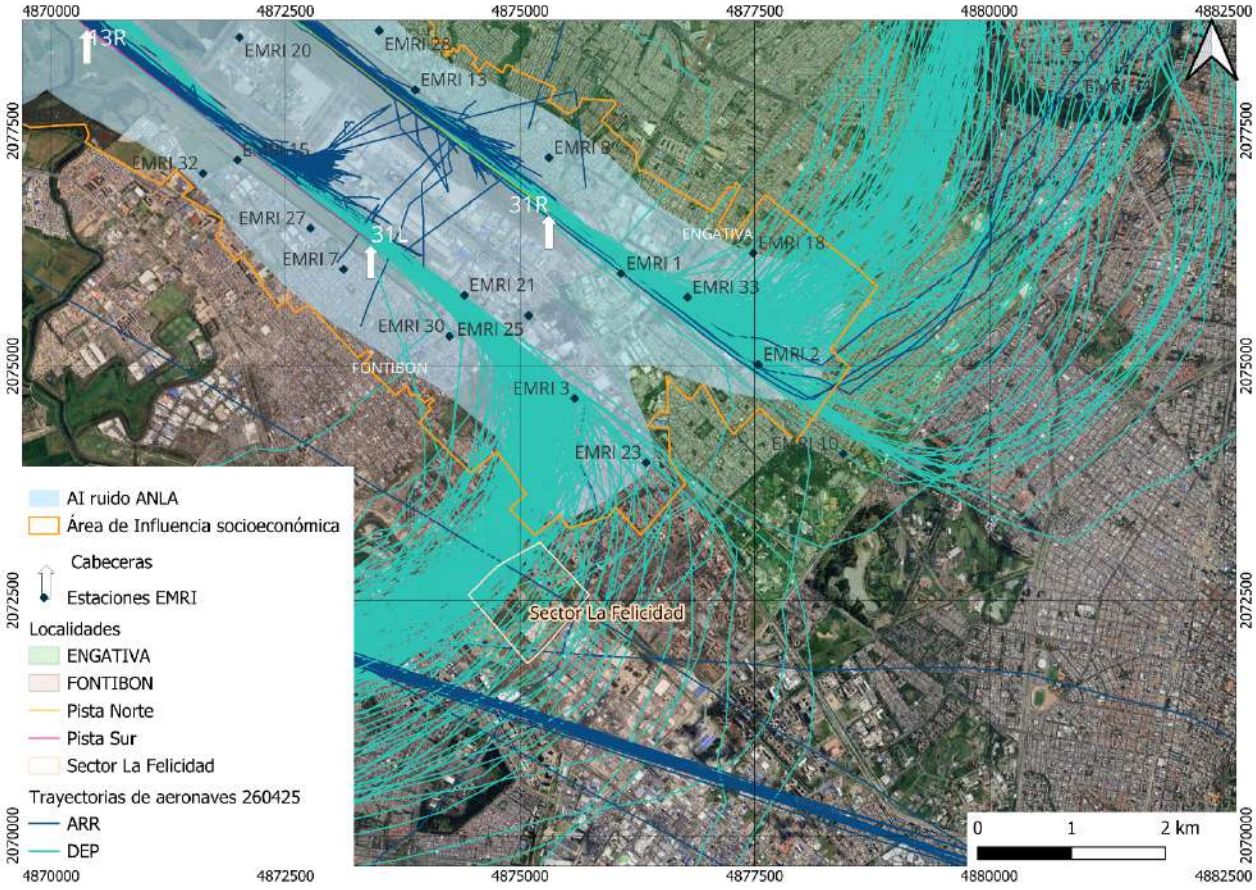
El estudio de las trayectorias de despegue y aterrizaje se desarrolló tomando como punto de referencia la ubicación del sector La Felicidad, representada en las figuras 4 y 5. De acuerdo con los resultados obtenidos, se identificó que la mayoría de las rutas hacia el suroccidente de la ciudad se agrupan dentro de un corredor definido, situado al costado occidental del sector de La Felicidad. Sin embargo, se registraron algunas trayectorias que, en menor número, cruzan directamente sobre dicho sector. Además, los registros permiten observar que las trayectorias aéreas no se limitan exclusivamente a este sector, ya que se distribuyen en distintas áreas de la ciudad, tanto en dirección norte como sur.

Figura 4. Trayectorias de aeronaves registrada desde el Aeropuerto Internacional El Dorado sobre el sector La Felicidad, Localidad de Fontibón el 25 de abril de 2025.



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

Figura 5. Trayectorias de aeronaves registrada desde el Aeropuerto Internacional El Dorado sobre el sector La Felicidad, Localidad de Fontibón el 26 de abril de 2025.



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

A partir de lo anterior, y en atención a lo manifestado en su petición *"(…) Resulta inaceptable que la operación aérea esté concentrando su impacto negativo sobre una sola zona habitacional como lo es La Felicidad (…)"* se concluye que la mayor concentración del tráfico aéreo se localiza fuera del sector La Felicidad, principalmente en un corredor situado al costado occidental del sector. Aunque se identifican algunas trayectorias que cruzan sobre esta zona, también se observa que las rutas aéreas se distribuyen sobre otros sectores de la ciudad de Bogotá, en diferentes direcciones; igualmente no se han presentado variaciones de las trayectorias, toda vez

que los procedimientos se encuentran vigentes desde el 18 de mayo de 2023, los cuales se han mantenido y son consistentes con los análisis acá presentados.

Como se ha indicado con anterior, con el fin de facilitar el análisis en futuras ocasiones, y con el fin de atender de manera más precisa las inquietudes planteadas, se recomienda incluir en las solicitudes información detallada como la fecha, hora y ubicación exacta del evento (localidad, barrio y dirección, si es posible). Esta información permitirá llevar a cabo un seguimiento más focalizado sobre el comportamiento de las operaciones aéreas en los sectores.

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

Teniendo en cuenta las manifestaciones dadas por el peticionario respecto a "(…) *Resulta inaceptable que la operación aérea esté concentrando su impacto negativo sobre una sola zona habitacional como lo es La Felicidad, sin considerar los límites de ruido ambiental establecidos en la normatividad vigente (Resolución 627 de 2006) (…)"* continuación, se presenta el análisis de los niveles de presión sonora, basado en la verificación de información y análisis de datos del Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales de la ANLA. Los datos corresponden a los registros obtenidos por la estación EMRI_23 (F023), ubicada en el barrio Modelia, de la localidad de Fontibón, en el área de influencia del proyecto, correspondiente al sector residencial. La estación EMRI_23 (F023) fue seleccionada para el análisis debido a su cercanía al sector de La Felicidad. La ubicación exacta de la estación se muestra en las figuras 1 y 2.

De conformidad con lo anterior, se procedió al análisis de los niveles promedio diarios de presión sonora continuo equivalente ponderado A, correspondientes a los periodos diurno (LAeq D) y nocturno (LAeq N), en atención a 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",* expedida por el entonces Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, hoy Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. En ese sentido, de acuerdo con lo establecido en el artículo 2 de la mencionada resolución, se definen las franjas horarias correspondientes a las jornadas diurna y nocturna, tal como se detalla en la Tabla 3.

Ahora, el periodo de análisis seleccionado para atender su petición comprende del 19 de abril al 1 de mayo de 2025, incluyendo ambas jornadas horarias conforme a lo dispuesto en la Resolución 0627 del 7 de abril de 2006. Este intervalo fue determinado debido a que la solicitud objeto de análisis no especificaba fechas ni horarios concretos respecto a los eventos relacionados con ruido aeronáutico. En consecuencia, se estableció un rango que abarca siete (7) días previos y seis (6) días posteriores a la fecha de radicación de la solicitud, ocurrida el 26 de abril de 2025, con el propósito de contar con una muestra representativa que incluyera tanto días hábiles como fines de semana.

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

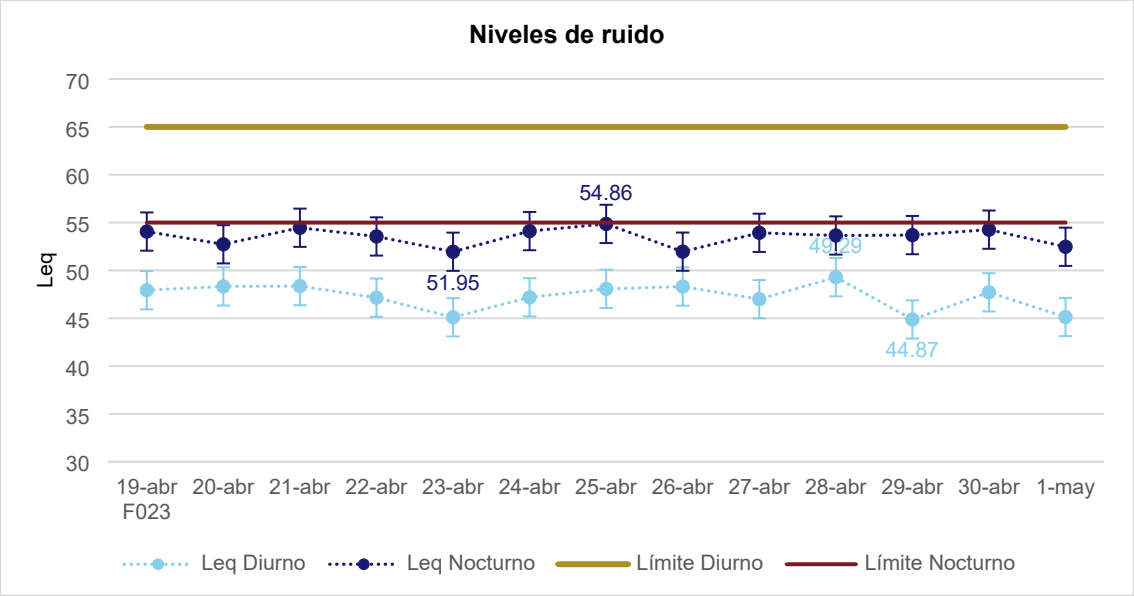
	Jornada	
	Diurna	**Nocturna**
Comienzo	07:01	21:01
Fin	21:00	07:00

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

Durante el periodo analizado, los niveles promedio diarios de presión sonora continuo equivalente ponderado A (LAeq) para la jornada diurna oscilaron entre 44,87 dBA (registrado el 29 de abril) y 49,29 dBA (registrado el 28 de abril), sin superar el límite permisible de 65 dBA establecido para este tipo de zonas.

En cuanto a la jornada nocturna, los niveles registrados oscilaron entre el valor mínimo de 51,95 dBA (e l23 de abril) y 54,86 dBA (el 25 de abril). No se identificaron registros superiores al valor estándar de 55 dBA (Figura 6). Los datos mostraron una tendencia normal en los niveles de ruido, sin presentar valores atípicos significativamente altos ni fuera de la distribución habitual, lo que indica valores compatibles con un uso de suelo residencial.

Figura 6. Niveles promedio diarios de presión sonora LAeqD y LAeqN registrados por la estación EMRI_23 (F023) ubicada en el barrio Modelia de la localidad de Fontibón entre el 19/04/2025 al 01/05/2025.



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 acuerdo con lo anterior y en atención a lo indicado por usted en su petición, relacionado con *"(…) Garantizar el cumplimiento de los límites máximos de ruido permitidos por la ley (…)"* le informamos que los niveles de presión sonora registrados en la estación EMRI_23 (F023), ubicada en el barrio Modelia, se encuentran dentro de los límites permisibles establecidos por la Resolución 0627 del 7 de abril de 2006. En este sentido, se infiere que dichos estándares también serían cumplidos en el sector La Felicidad, toda vez que las aeronaves que despegan del Aeropuerto Internacional El Dorado siguen trayectorias en constante ascenso, lo que implica una

mayor altitud al sobrevolar este sector en comparación con el barrio Modelia.

Finalmente, es relevante señalar que el Plan de Manejo Ambiental (PMA) autorizado por la ANLA, según lo dispuesto en el artículo sexto de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, incluye la ficha de manejo "PMA 01-Manejo y Control de Ruido" documento que establece medidas de abatimiento de ruido, tales como los procedimientos PBN (Performance Based Navigation), los indicadores de ruido que permiten evaluar la eficiencia de las medidas para el seguimiento de las excedencias mínimas de los niveles de ruido, conforme a lo estipulado por la AEROCIVIL para garantizar el cumplimiento de las cuotas de ruido ambiental LAeq y como se señaló existen en la operación aérea diversas circunstancias que hacen que prime la seguridad aérea y por tanto esta Autoridad estableció en los parágrafos primero y segundo del artículo primero de la Resolución en mención la obligación al titular de informar a la ANLA los incumplimientos, en el evento que estos se materialicen, en los siguientes términos:

> *"(…)*
>
> *PARÁGRAFO PRIMERO. 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.*
>
> *(…)"*
>
> *"(…)*
>
> *PARÁGRAFO SEGUNDO. La Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil – AEROCIVIL deberá informar sobre las operaciones realizadas diferentes a las autorizadas en el presente Acto Administrativo que por razones meteorológicas y de seguridad fueron efectuadas en un plazo no mayor de 5 días de efectuada la acción.*
>
> *(…)"*

H. Conclusiones respecto a los análisis técnicos de trayectorias aéreas y niveles de ruido.

Una vez efectuados los análisis correspondientes, se concluye lo siguiente:

- El sector de 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 aéreas, se estableció que, si bien algunas cruzan el sector La Felicidad, la mayor concentración del tráfico se encuentra en corredores definidos fuera

de éste, conforme a los procedimientos de vuelo vigentes. Además, se verificó que dichas trayectorias no son exclusivas del sector, ya que se distribuyen sobre distintas zonas de la ciudad de Bogotá en direcciones norte y sur.

- Durante el período de análisis, los niveles de presión sonora registrados en la estación F023, ubicada en el barrio Modelia, cumplen con los límites establecidos por la normativa vigente tanto para jornada diurna como nocturna. Dado que las aeronaves siguen trayectorias ascendentes tras despegar del Aeropuerto Internacional El Dorado y que el sector La Felicidad se encuentra a mayor distancia de esa terminal aérea que del barrio Modelia, se puede inferir que los niveles de presión sonora en el sector La Felicidad serían iguales o menores a los registrados en Modelia.

I. Presuntas afectaciones a la salud.

En relación con los presuntos **impactos en la salud** que usted indica en su petición "(…) *una carga de ruido insoportable que afecta de manera directa nuestra calidad de vida, nuestra salud física y mental, nuestro descanso y nuestra tranquilidad. (…)"*

Esta Autoridad Nacional les 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 el oficio con radicado ANLA 2021208203-2-000 del 27 de septiembre de 2021, se 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, les informamos que en atención a las PQRSD que son recepcionadas por los diferentes peticionarios que refieren presuntas afectaciones a la salud, la ANLA realiza el traslado de las mismas 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 dichas peticiones, 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.

J. Derecho al Ambiente Sano

A lo largo del presente documento esta Autoridad Nacional expuso y detalló aspectos técnicos que explican y soportan el funcionamiento de la operación área del Aeropuerto Internacional El Dorado, la cual se ejecuta en el cumplimiento de disposiciones legales que regulan la actividad

aeronáutica, sin que, para el caso concreto, se evidencien o se cuente con soportes, más allá de las afirmaciones que demuestren o de las que se pueda inferir un desconocimiento por parte de esta Autoridad Nacional de las garantías constitucionales enunciadas en su escrito, esto teniendo que la actuación de la ANLA se ha enmarcado en el estricto cumplimiento de las competencias establecidas en el artículo 2.2.3.2.2. del Decreto 1076 de 2015– Decreto Único Reglamentario del Sector Ambiente y Desarrollo Sostenible.

Ahora, es importante tener claro que la información aquí presentada se refiere a sus casos específicos, por lo que se considera importante que ustedes conozcan 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 de evidenciarse mérito suficiente aplicar el procedimiento definido en la Ley 1333 de 2009, modificada por la Ley 2387 de 2024.

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.

Es de 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 indicarles que **sus peticiones fueron trasladadas 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 cumplimiento de la ficha de manejo PMA-PGS 02 Información y Comunicación incluida en el instrumento de control y manejo ambiental y en el marco de sus competencias como Autoridad Aeronáutica.

En los anteriores términos se resuelve su solicitud, *recuerde que ahora podrá consultar el estado de su derecho de petición y descargar la respuesta en el botón de seguimiento de* PQRSD *indicando solamente el número de radicado*, quedamos atentos a aclarar cualquier inquietud adicional relacionada con los temas puntuales de competencia de – ANLA – (Decretos 3573 de 2011, 376 de 2020 y 1076 de 2015) a través de los siguientes canales: Presencialmente en el Centro de Orientación Ciudadano – COC – ubicado en la carrera 13A No 34-72 locales 110, 111 y 112 de Bogotá D.C., en horario de lunes a viernes de 8:00 a.m. a 4:00 p.m. jornada continua; Sitio web de la Autoridad www.anla.gov.co; Correo Electrónico licencias@anla.gov.co; Buzón de – PQRSD –; GEOVISOR – SIAC – , para acceder a la información geográfica de los proyectos; Chat Institucional ingresando al sitio web ANLA , WhatsApp +57 3102706713, Línea Telefónica directa 2540111, línea gratuita nacional 018000112998.

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

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

Cordialmente,

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

Anexos: Radicado de traslado ANLA 20252300343711 del 19 de mayo de 2025

Medio de Envío: Correo Electrónico

YENNY MARCELA HERNANDEZ BUITRAGO
CONTRATISTA

DANIEL SANTIAGO MONTES JIMENEZ
CONTRATISTA

LINA SOFIA SALAZAR ESPINOSA
CONTRATISTA

LORENA VERA ACOSTA
PROFESIONAL ESPECIALIZADO

DAVID ALEJANDRO BUITRAGO MESA
CONTRATISTA

JAIRO RICARDO HURTADO CASTELBLANCO
CONTRATISTA

ARIS FABIAN CASTRO RODRIGUEZ
CONTRATISTA

MARIA CAROLINA MORANTES FORERO
CONTRATISTA

DAVID ORLANDO HERRERA RODRIGUEZ
PROFESIONAL ESPECIALIZADO

Archívese en: 15DPE4910-00-2025, 15DPE4906-00-2025, 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.

Bogotá, DC, lunes, 19 de mayo de 2025

Señores
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAÚTICA CIVIL
atencionalciudadano@aerocivil.gov.co
notificaciones_judiciales@aerocivil.gov.co
Av. El Dorado No. 103-15
Bogotá D.C.

Asunto: Traslado a oficios con radicados de la ANLA 20256200469832, 20256200469842, 20256200469862, 20256200469812, 20256200469852, 20256200469822 del 26 de abril de 2025 y 20256200513312 del 6 de mayo de 2025. Petición anónima asociada al tráfico aéreo del Dorado.

Expedientes: 15DPE4910-00-2025, 15DPE4906-00-2025, LAM0209.

Respetados señores:

Un cordial saludo por parte de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA).

Hemos recibido la comunicación del asunto, en la que se allega derecho de petición anónimo relacionado con el tráfico aéreo de El Dorado en Bogotá; así las cosas, en este caso, algunas de las afirmaciones realizadas, no son de competencia de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales y procede a dar aplicación al principio general contemplado en el artículo 121 de la Constitución Política que indica: "(…) Ninguna autoridad del Estado podrá ejercer funciones distintas a las que le atribuye la constitución y la ley (…)", por lo cual se hace necesario acogerse a lo dispuesto en el artículo 21 de la Ley 1437 de 2011, sustituido por el artículo 1 de la Ley 1755 del 30 de junio de 2015; con el fin de que atiendan lo requerido por el peticionario de acuerdo a sus funciones y competencias, en los términos de ley correspondientes.

Para tal efecto, como documento adjunto a la presente comunicación, se remite copia de la solicitud anteriormente referenciada.

Cordialmente,

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

Copia para:

Señor (a)
ANÓNIMO (A)
Publicar en página WEB

Anexos: Radicados ANLA 20256200469832, 20256200469842, 20256200469862, 20256200469812, 20256200469852, 20256200469822 del 26 de abril de 2025 y 20256200513312 del 6 de mayo de 2025

Medio de Envío: Correo Electrónico

LORENA VERA ACOSTA
PROFESIONAL ESPECIALIZADO

DAVID ORLANDO HERRERA RODRIGUEZ
PROFESIONAL ESPECIALIZADO

Archívese en: 15DPE4910-00-2025, 15DPE4906-00-2025, 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.