

Bogotá, DC, miércoles, 16 de octubre de 2024

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

Asunto: Respuesta a su petición presentada bajo el radicado ANLA 20246201122232 del 28 de septiembre de 2024, mediante formulario web de PQRSD de esta Autoridad Nacional relacionado con presuntas afectaciones por altos niveles de ruido, alta frecuencia de operación, trayectorias y rutas aéreas en horarios diurnos y nocturnos, provenientes de aeronaves que operan desde y hacia el Aeropuerto Internacional El Dorado sobre el sector de La Felicidad en la Localidad de Fontibón.

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

Expediente: LAM0209 - 15DPE9316-00-2024

Respetado(a) Peticionario(a):

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

“(…)

Estimados señores de la ANLA Les escribo nuevamente como residente del barrio La Felicidad para expresar mi profundo descontento y frustración con la situación que estamos viviendo debido al constante ruido generado por los aviones que pasan sobre nuestras viviendas. A pesar de múltiples quejas y solicitudes por parte de la comunidad, las respuestas que hemos recibido hasta ahora no han sido más que informes técnicos sobre la medición del ruido y gráficos que detallan la cantidad de vuelos. Francamente, estas respuestas no abordan el problema de fondo ni proponen soluciones reales. El ruido constante a todas horas, día y noche sigue afectando gravemente nuestra calidad de vida. Los aviones pasan cada 6 o 7 minutos, sin importar la hora, y las mediciones de ruido que se nos han presentado no reflejan el impacto emocional, físico y mental que esto está generando en las familias que vivimos aquí. Sabemos que se realizan estudios y que existen gráficos que muestran los vuelos, pero esto no nos sirve si el ruido y la frecuencia de los aviones siguen siendo los mismos. Lo que necesitamos es acción, no más informes que parecen justificar lo que está ocurriendo, sino soluciones reales que disminuyan el ruido en nuestra zona

residencial. Me pregunto si alguien en la ANLA realmente entiende lo que significa vivir bajo este asedio acústico constante. Se están priorizando las operaciones aéreas sobre el bienestar de miles de personas que simplemente quieren vivir en paz. ¿Por qué no se han explorado alternativas más efectivas, como la redistribución de las rutas de vuelo, el desvío de vuelos nocturnos o la instalación de barreras acústicas que realmente marquen una diferencia? Estamos cansados de recibir la misma respuesta, como si medir el ruido o graficar los vuelos fuera suficiente para justificar la situación. No lo es. No estamos solicitando un simple estudio; estamos exigiendo que se tomen medidas que realmente aborden el problema y reduzcan el impacto sobre nuestras vidas. La comunidad de La Felicidad merece más que cifras y gráficos, merece soluciones concretas que protejan nuestra salud, nuestro bienestar y nuestro derecho a descansar en nuestros propios hogares. Solicito que, en lugar de continuar con las respuestas técnicas que no resuelven el problema, se realice una revisión integral de las rutas de vuelo y se explore de manera seria la posibilidad de redistribuir el tráfico aéreo para reducir su impacto sobre las zonas residenciales. También solicito que se evalúen otras alternativas para mitigar el ruido, como barreras acústicas efectivas o restricciones a los vuelos nocturnos. Es fundamental que se tomen en cuenta las necesidades y derechos de las personas que vivimos en esta comunidad. No podemos seguir recibiendo respuestas que no ofrecen soluciones reales. Espero una intervención seria y comprometida por parte de la ANLA, que demuestre un verdadero interés en resolver este problema. Quedamos atentos a una respuesta que nos brinde una solución concreta y efectiva. No podemos continuar con la misma situación indefinidamente

(...)"

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

Con lo antes indicado, esta Autoridad Nacional encuentra cinco (5) temáticas a resolver en su petición, así:

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)



A. Área de Influencia.

Respecto a su consulta específica, acorde a la ubicación referida en su petición (...) **“Barrio La Felicidad”** (...), nos permitimos informarle que este **no hace parte de las unidades territoriales que se ubican dentro de la curva de ruido de 65dBA LDN o área de influencia para el medio abiótico (delimitada en color rojo) y área de influencia para el medio socioeconómico del proyecto referido en el asunto (delimitada en color violeta)**, de conformidad con lo establecido en el numeral cuarto del artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, como lo puede ver en la **Figura 1**.

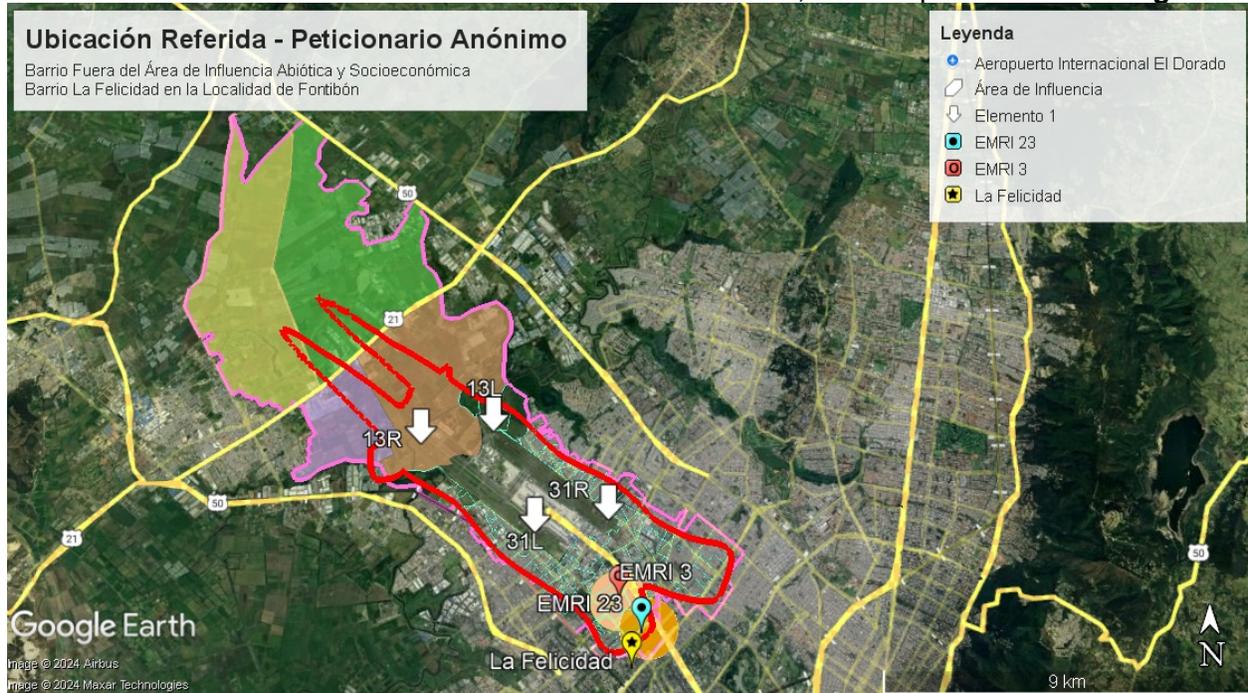


Figura 1 Ubicación referida por Peticionario Anónimo – Barrio La Felicidad en la localidad de Fontibón vs Área de Influencia del proyecto medio abiótico (limitada en color rojo) y socioeconómico (limitada en color violeta) y radio de cobertura estación de monitoreo de ruido inteligente EMRI_23. Proyecto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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Entre las 05:00 a las 06:59 horas, por ambas pistas, hay una restricción para las aeronaves con cuota de ruido igual o mayor a 4 (QC≥4), que son las aeronaves más ruidosas, que operen desde y hacia la ciudad de Bogotá.
- Entre las 7:00 a las 21:59 horas, por ambas pistas se permite operación aérea hacia y

desde la ciudad de Bogotá, sin ninguna restricción.

- Entre las 22:00 a las 23:59 horas
 - ✓ Pista sur: Las operaciones aéreas no deben entrar ni salir por la ciudad de Bogotá, en este horario solo están permitidos los aterrizajes entrando por Funza (Sentido occidente – oriente)
 - ✓ Pista norte: se permite operación aérea hacia y desde la ciudad de Bogotá, sin ninguna restricción
- Entre las 00:00 a las 4:59 horas, no se permite la operación aérea sobrevolando la ciudad de Bogotá, por ninguna pista

Así las cosas, frente a lo señalado en su petición respecto a “(...) *El ruido constante a todas horas, día y noche (...) restricciones a los vuelos nocturnos (...)*”, 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 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 00:00 y las 4:59, la cual consiste en que no se tiene permitido sobrevolar la ciudad de Bogotá, exceptuando de tales restricciones aquellas operaciones aéreas que estén relacionadas con misiones de orden gubernamental, fuerza pública, ambulancias, entre otros.

C. Trayectorias aéreas y frecuencia de operación

Esta Autoridad Nacional con relación a lo mencionado por usted:

“(...) Los aviones pasan cada 6 o 7 minutos (...) la frecuencia de los aviones sigue siendo los mismos. (...) ¿Por qué no se han explorado alternativas más efectivas, como la redistribución de las rutas de vuelo, el desvío de vuelos nocturnos (...) se realice una revisión integral de las rutas de vuelo y se explore de manera seria la posibilidad de redistribuir el tráfico aéreo para reducir su impacto sobre las zonas residenciales (...)”

Le informamos que en lo referente a **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 ha sido trasladada a la AEROCIVIL para que esa entidad, brinde respuesta oportuna frente a lo que usted ha manifestado.

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

Respecto a lo manifestado por usted en relación con, “(...) *Lo que necesitamos es acción, no más informes que parecen justificar lo que está ocurriendo, sino soluciones reales que disminuyan el ruido en nuestra zona residencial (...) la instalación de barreras acústicas que realmente marquen una diferencia, (...) También solicito que se evalúen otras alternativas para mitigar el ruido, como barreras acústicas efectivas o restricciones a los vuelos nocturnos (...)*”, es importante, para esta Autoridad Nacional informarle que, adicional a las restricciones operacionales que han sido implementadas en la configuración operacional para cada franja horaria (descritas en **el literal B**, tabla 1 de la presente comunicación), el Aeropuerto Internacional El Dorado, cuenta una serie de medidas de orden ambiental para la mitigación de impactos por ruido que pueda generar la operación aérea de esta terminal aérea a cargo de la AEROCIVIL, que a continuación, nos permitimos ampliar y detallar sobre dichos conceptos y medidas, así:

- **Cuota de Ruido (QC Quota Count):** Es una medida ambiental, que se define por las condiciones particulares sobre emisiones de niveles de presión sonora que genera cada aeronave, debido a sus características propias de tipo de motor, tecnología, performance, año de elaboración, etc.; para el caso específico del Aeropuerto Internacional el Dorado el sistema cuota de ruido se define y propone como un método restrictivo de operación aérea debido al impacto por ruido que produce la operación de aeronaves en sus condiciones particulares, sobre la población aledaña a esta terminal aérea durante horarios sensibles. Este sistema consiste en la definición de una variable, “Cuota de Ruido (Quota Count)”, para cada aeronave y que depende del procedimiento de aterrizaje o despegue, acatándose en función de los niveles de ruido efectivo percibido y certificado (EPNdB) de acuerdo con la metodología y parámetros establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional OACI en el Anexo 16 – “Protección al medio ambiente”, Volumen I – “Ruido de las aeronaves”, para luego aplicar los siguientes valores asignados de cuota de ruido:

Tabla 2. Valores aplicables para el sistema Cuota de Ruido (QC)

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

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

De acuerdo con lo anterior, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, determinó mediante los antecedentes del sistema de cuota de ruido en otros aeropuertos y por medio del monitoreo sobre los niveles de presión sonora mediante el Sistema de Vigilancia y Control Ambiental – SVCA (Ahora Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental)

implementado para el Aeropuerto Internacional El Dorado de la ciudad de Bogotá D.C. desde el año 2015, que las aeronaves con mayor nivel de exposición sonora, son aquellas que su cuota de ruido por certificado propio a partir de la clasificación, inventariado y categorización por emisión de ruido, se encuentran en el margen de 4 o superior, siendo éstas las más ruidosas.

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

Tabla 3. Aeronaves objeto de restricción por cuota de ruido QC. Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

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

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

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

- **Plan de Reconversión de Flota Aérea:** Medida implementada por la AEROCIVIL contenida en la Resolución AEROCIVIL 1599 del 26 de agosto de 2020 de dicha Entidad, la cual consiste en que de manera gradual los operadores que cuenten con aeronaves cuya tecnología no pueda cumplir y supere los niveles máximos permisibles de ruido, reconviertan sus aeronaves a tecnologías eficientes que minimicen la generación de ruido y les permita cumplir con la norma. En tal sentido, es importante indicarle que sobre el tipo de aeronaves con mayor cuota de ruido y que generan un impacto hacia la población, la AEROCIVIL expidió las Resoluciones 3103 y 3104 del 30 de diciembre de 2021 mediante las cuales estableció unos planes de reconversión de flota, con el objetivo de que los operadores de carga que aún cuentan con ese tipo de aeronaves se acojan a esa medida y logren mejorar y actualizar sus tecnologías; es así que, a la fecha algunos de estos operadores se han sometido al plan de reconversión de forma gradual y de esta manera contribuir a la reducción de los impactos auditivos y extra - auditivos asociados a la operación aérea del aeropuerto.
- **Plan de Reconfiguración del Espacio Aéreo:** A través del artículo tercero de la Resolución 1567 del 7 de diciembre de 2015, obligación que modificó el numeral 3 del parágrafo del artículo noveno de la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015, la

Autoridad Nacional como medida de manejo para la mitigación de los niveles de ruido de esta terminal aérea, le requirió a la AEROCIVIL un plan de reconfiguración del espacio aéreo, con el objeto de contar con procedimientos de mayor precisión, integridad y continuidad, por medio de los procedimientos PBN – (Navegación basada en Prestaciones) enfocados hacia una navegación más autónoma; dichos procedimientos de vuelo repercuten positivamente en los niveles de ruido generados por la operación aérea del Aeropuerto Internacional El Dorado, buscando así, que la duración de los mismos sea menor y los corredores aéreos sean más limitados, lo que se traduce en la organización de las trayectorias de las aeronaves y disminución de las áreas afectadas.

- **Sistema de Vigilancia SVCA – Centro de Monitoreo Aero Ambiental: Desde el año 2015**, el Aeropuerto Internacional El Dorado cuenta con un Sistema de Vigilancia y Control Ambiental – SVCA, a cargo de la UNIDAD ADMINISTRATIVA DE AERONAUTICA CIVIL – AEROCIVIL, especializado en el monitoreo de ruido aeronáutico, que de manera automática realiza las operaciones matemáticas par la medición de la emisión de ruido de las aeronaves que registran las estaciones. Este SVCA contaba con veintiséis (26) Estaciones de Medición de Ruido Inteligente - EMRI, de las cuales, veintiún (21) eran fijas y cinco (5) móviles, la mayoría distribuidas dentro del área de influencia para el proyecto (localidades de Engativá, Fontibón y el municipio de Funza), la cual fue establecida mediante el artículo tercero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 a partir de la curva de ruido de 65 dBA nivel día-noche equivalente (LDN), este indicador (LDN) mide el nivel de ruido LAeq que se produce en 24 horas.

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

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

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

Aunado a las medidas de mitigación antes descritas, se requirió a AEROCIVIL mediante el Artículo Segundo de la Resolución 801 del 22 de abril de 2022 un **Plan de Acción** para el

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

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

Así mismo, en relación con lo que usted expone en su petición “(...) *la instalación de barreras acústicas que realmente marquen una diferencia, (...) También solicito que se evalúen otras alternativas para mitigar el ruido, como barreras acústicas efectivas (...)*” le informamos, que el plan de acción, contiene un cronograma asociado al **Diseño y Construcción de Barreras Acústicas Laterales a las Pistas de la Terminal Aérea**, la cual tiene como fecha de inicio de ejecución de obra a partir del segundo semestre del año 2026, no sin antes aclarar que, previo a ello la AEROCIVIL debe cumplir con una serie de actividades asociadas al alistamiento de información acústica, gestión de recursos, estudios de factibilidad y diseño de las barreras acústicas, socialización de resultados, entre otras. Así las cosas, el cronograma contempla el inicio de las actividades constructivas correspondientes a las barreras acústicas a partir del primer semestre de 2022.

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

Por otra parte, es relevante informarle, que la operación aérea no tiene un comportamiento homogéneo y tampoco sus emisiones, es importante aclarar que la molestia de los receptores en tierra tampoco es homogénea en magnitud y en horario, pues dicha molestia está condicionada a las características constructivas de las viviendas, materiales y posición de las ventanas o

puertas de las edificaciones en relación con las trayectorias de las aeronaves, así como la frecuencia de paso de los aviones, el tipo de aeronave y el horario en el cual opera.

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

E. Presuntas Afectaciones a la Salud

En relación con los presuntos **impactos en la salud** que usted indica en su comunicación, “(...) *las mediciones de ruido que se nos han presentado no reflejan el impacto emocional, físico y mental que esto está generando en las familias que vivimos aquí, (...) merece soluciones concretas que protejan nuestra salud, nuestro bienestar. (...)*”, esta Autoridad Nacional le informa que el impacto por ruido producto de la operación del aeropuerto en el proceso de modificación de la licencia ambiental autorizada en el año 2021 mediante la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, a su vez modificada parcialmente por la Resolución 0301 del 1 de febrero de 2022, fue identificado por la comunidad como un impacto que afecta la cotidianidad y la salud de las personas, incluso se reportan casos de disminución auditiva, estrés, alteraciones del sueño, entre otros efectos percibidos. Al respecto, es importante aclarar que en ocasiones las comunidades en el marco de los seguimientos ambientales desarrollados por esta Autoridad de manera anual y en peticiones que son radicadas ante la ANLA, relacionan la temática de ruido aeronáutico con posibles afectaciones en la salud; no obstante, es pertinente extraer el sustento consignado por esta Autoridad Nacional en el numeral 2.5.5.6 del aparte considerativo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 denominado Intervenciones relacionadas con temas de salud, así:

“(...)

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

(...)”

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

“(...)

De acuerdo con lo citado, esta autoridad evalúa, entre otras, las solicitudes de modificación de proyectos licenciados para verificar la eficiencia y eficacia de las medidas de manejo propuestas,

y así imponer las condiciones, requisitos y obligaciones para prevenir, mitigar o corregir impactos ambientales que se presenten por la ejecución de los proyectos.

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

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

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

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

(...)"

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

(...)"

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

- 1. Antes de la Ley 99 de 1993, el ambiente y la salud eran aspectos abordados por el ordenamiento jurídico como asuntos sanitarios. Igualmente, el ambiente era regulado por la cartera de agricultura.*
- 2. Con la Ley 99 de 1993 se especializa lo ambiental como un asunto autónomo, bajo la regulación, control y seguimiento de una sola autoridad.*
- 3. La regulación del procedimiento de licenciamiento ambiental que posibilita la ejecución del proyecto, obra o actividad no implica que la imposición de medidas para mitigar la contaminación sonora se equipare con el proceso de comprobación de la causalidad de la afectación a la salud*

que corresponde a la autoridad de ese sector, por la especialidad y separación competencial establecida en el ordenamiento jurídico.

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

(...)"

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

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

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

Ahora bien, es importante indicarle respecto a lo mencionado en su petición "(...) *Estimados señores de la ANLA Les escribo nuevamente como residente del barrio La Felicidad (...)*" sea pertinente aclarar que, si bien en su escrito señala que previamente dirigió PQR a esta Autoridad Nacional, también lo es, que la presente petición fue radicada de forma anónima circunstancia que impide hacer un rastreo y ubicación de los pronunciamientos que anteriormente se han emitido frente a las situaciones que se ponen en conocimiento, razón por la cual a la ANLA se le imposibilita reconocer y llevar a cabo la trazabilidad de las comunicaciones a las cuales usted hace referencia, así como de la respuesta que brinde la AEROCIVIL al traslado que se realiza de las mismas, esto bajo el entendido que la ANLA recibe diferentes PQRSD que son allegadas por

peticionarios anónimos de distintos sectores, incluido el de la felicidad en la localidad de Fontibón. En ese sentido, y dado que, para esta Autoridad Nacional es muy importante el conocimiento y relacionamiento con las comunidades, para próximas comunicaciones se considera pertinente que, en caso de seguir percibiendo la molestia, sea suministrada información precisa asociada a sus datos personales y lugar (localidad, barrio y de ser posible dirección) y de esta manera poder detallar en la información que esta Autoridad Nacional le pueda brindar.

Finalmente, se considera importante que usted conozca que en ejercicio de las funciones de control y seguimiento ambiental esta Autoridad realiza seguimiento periódico al proyecto, en donde se verifica y analiza el cumplimiento de las acciones y medidas incluidas en el plan de manejo ambiental, plan de monitoreo y seguimiento, así como las obligaciones de los actos administrativos que forman parte del expediente (con toda la información disponible en el mismo), y que son de obligatorio cumplimiento por parte de AEROCIVIL, por tanto en caso de encontrarse posibles incumplimientos se realizarán las acciones respectivas conforme a los procedimientos internos de ANLA y el debido proceso definido en la Ley 1333 de 2009, por la cual se establece el procedimiento sancionatorio ambiental y se dictan otras disposiciones.

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

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

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

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

Así mismo, para cualquier información o consulta lo invitamos a ingresar al siguiente enlace: <https://www.anla.gov.co/proyectos-de-interes-en-seguimiento/pis-ampliacion-del-aeropuerto-internacional-el-dorado>; a través del cual podrá encontrar el microsítio con la información

relacionada al proyecto Ejecución de las obras de construcción y operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado.

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



Cordialmente,

**ZULIMA CONSUELO ROA ROMERO
PROFESIONAL ESPECIALIZADA CON FUNCIONES DE SUBDIRECTOR DE SEGUIMIENTO
DE LICENCIAS AMBIENTALES**

Medio de Envío: Correo Electrónico

**YENNY MARCELA HERNANDEZ BUITRAGO
CONTRATISTA**

**DANIEL SANTIAGO MONTES JIMENEZ
CONTRATISTA**

**LINA SOFIA SALAZAR ESPINOSA
CONTRATISTA**

**JULIAN TORRIJOS AVILEZ
CONTRATISTA**

**JAIRO RICARDO HURTADO CASTELBLANCO
CONTRATISTA**

**SANDRA PATRICIA BEJARANO RINCON
CONTRATISTA**

Oficinas: Carrera 13 A No. 34 – 72 Edificio 13 35 Pisos 8 al 10 Bogotá, D.C.
Centro de Orientación y Radicación de Correspondencia: Carrera 13 A No. 34 – 72 Edificio 13 35
Locales 110 al 112 Bogotá, D.C.
Código Postal 110311156
Nit: 900.467.239-2
Línea de Orientación y Contacto Ciudadano: 57 (1) 2540100 / 018000112998 PBX: 57 (1)
2540111
www.anla.gov.co Email: licencias@anla.gov.co



Ambiente



MARIA CAROLINA MORANTES FORERO
CONTRATISTA

Archívese en: LAM0209

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

