

Bogotá, DC, viernes, 03 de mayo de 2024

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

Asunto: : Respuesta a su comunicación con radicado ANLA 20246200242262 del 5 de marzo de 2024, mediante el cual remite queja por presuntas afectaciones generadas por trayectorias aéreas, altos niveles de ruido, altura y frecuencia de operación de aeronaves provenientes del Aeropuerto Internacional El Dorado sobre los sectores ubicados al norte de la ciudad de Bogotá

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

Expediente: LAM0209

Respetado Señor (a):

La Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA, acusa recibido de su comunicación bajo el radicado mencionado en el asunto a través del cual se indica:

“(...) *CORDIAL SALUDO. DE MANERA ATENTA ME PERMITO SOLICITAR EVALUAR EL FLUJO DE AERONAVES POR ALGUNOS SECTORES DE BOGOTÁ, MAS PRECISAMENTE ENTRE LA CALLE 170 Y 193 CON AUTOPISTA NORTE, TODA VEZ QUE EN LAS ULTIMAS SEMANAS SE HA INCREMENTADO LA FRECUENCIA DE AERONAVES A UNA ALTURA QUE ESTA GENERANDO BASTANTES MOLESTIAS, PUES CONSIDERAMOS QUE DICHA ALTURA GENERA EL RUIDO SUFICIENTE PARA GENERAR MALESTAR Y ALTERAR LA TRANQUILIDAD Y CICLO DE SUEÑO DE LAS PERSONAS. Y ES QUE CON LA FRECUENCIA DE 15 AERONAVES EN 1 HORA Y LA ALTURA QUE SOBREVUELAN ESTE SECTOR, REDUNDA EN LA AFECTACIÓN AL AMBIENTE SANO Y TRANQUILO QUE TIENEN LAS PERSONAS. POR LO CUAL, DENTRO DE LA PRESENTE SOLICITUD SE PIDE MODIFICAR EL TRAYECTO Y ALTURA DE ESTAS AERONAVES DE MANERA ESPECIAL EN EL HORARIO DE 10 A 12 DE LA NOCHE Y DE 5 A 6 DE LA MAÑANA PUES SON HORAS PARA DESCANSAR, PERO POR LOS INCONVENIENTES PLANTEADOS SE HA VUELTO UN MARTIRIO. AGRADEZCO LA ATENCIÓN DE ESTA SOLICITUD Y EVALUAR DE MANERA OBJETIVA EL FLUJO DE LOS AVIONES DESDE UN PUNTO DE VISTA HUMANO Y NO TÉCNICO.* (...)”

En relación a lo expuesto por usted, con el fin de darle una respuesta completa sobre su petición enmarcada en las 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 en relación 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 siete (7) temáticas a resolver en su petición, así:

A. Área de Influencia.

Ahora bien, respecto a su consulta específica, acorde a la ubicación referida en su comunicación (...) “*CALLE 170 Y 193 CON AUTOPISTA NORTE*” (...), nos permitimos informarle que esta **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 socioeconómico del proyecto en el asunto (delimitada en color rojo)**, de conformidad con lo establecido en el numeral cuarto, del Artículo Tercero de la Resolución 1728 del 04 de octubre de 2021, como lo puede ver en la **Figura 1**.

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)

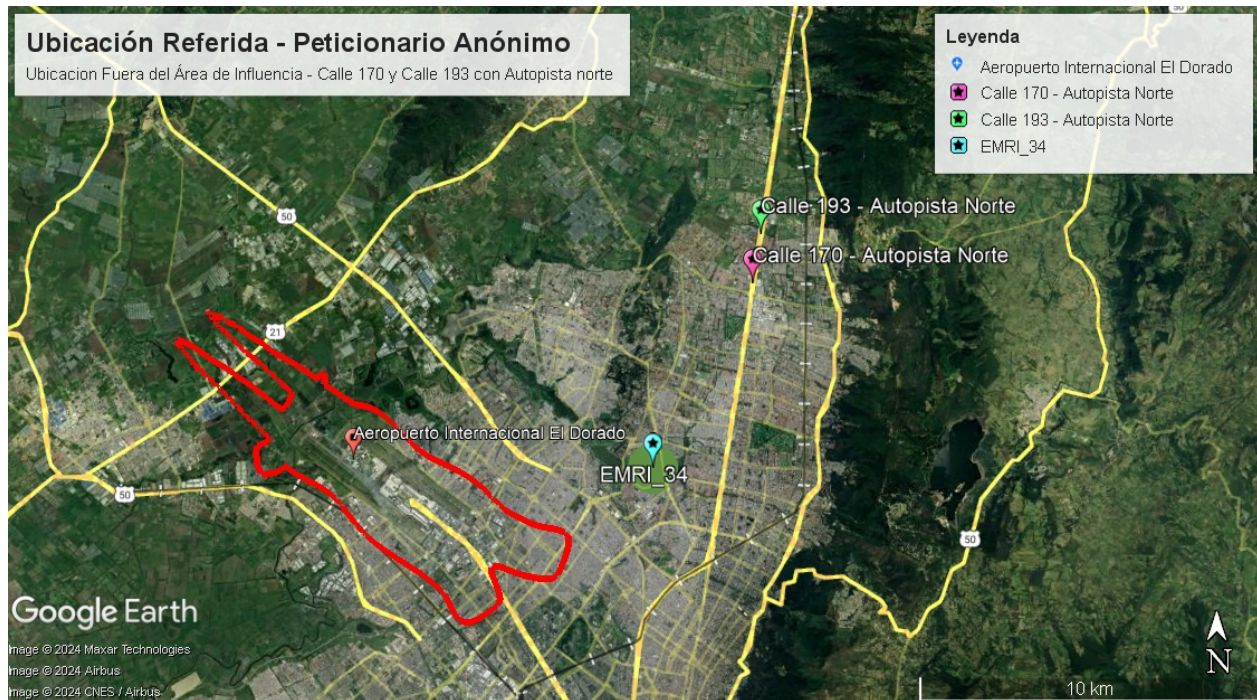


Figura 1 Ubicación referida por peticionario Anónimo, Calle 170 y 193 con Autopista Norte vs Área de Influencia del proyecto vs radio de cobertura estación de monitoreo de ruido inteligente EMRI_34. Proyecto “Ejecución de las obras de construcción y operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto 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 los medios abiótico, biótico y 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”*, con una penalización adicional de 10dBA en el periodo nocturno.

Igualmente, es importante tener en cuenta que, la ubicación que usted refiere en su comunicación se encuentra más cercana al Aeropuerto Guaymaral Flaminio Suárez Camacho identificado por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) bajo el código SKGY y ubicado en la ciudad de Bogotá en la localidad de Suba, así como a los hangares de la policía nacional y las escuelas de aviación ubicadas en ese sector, tal como se observa en la **Figura 2**.

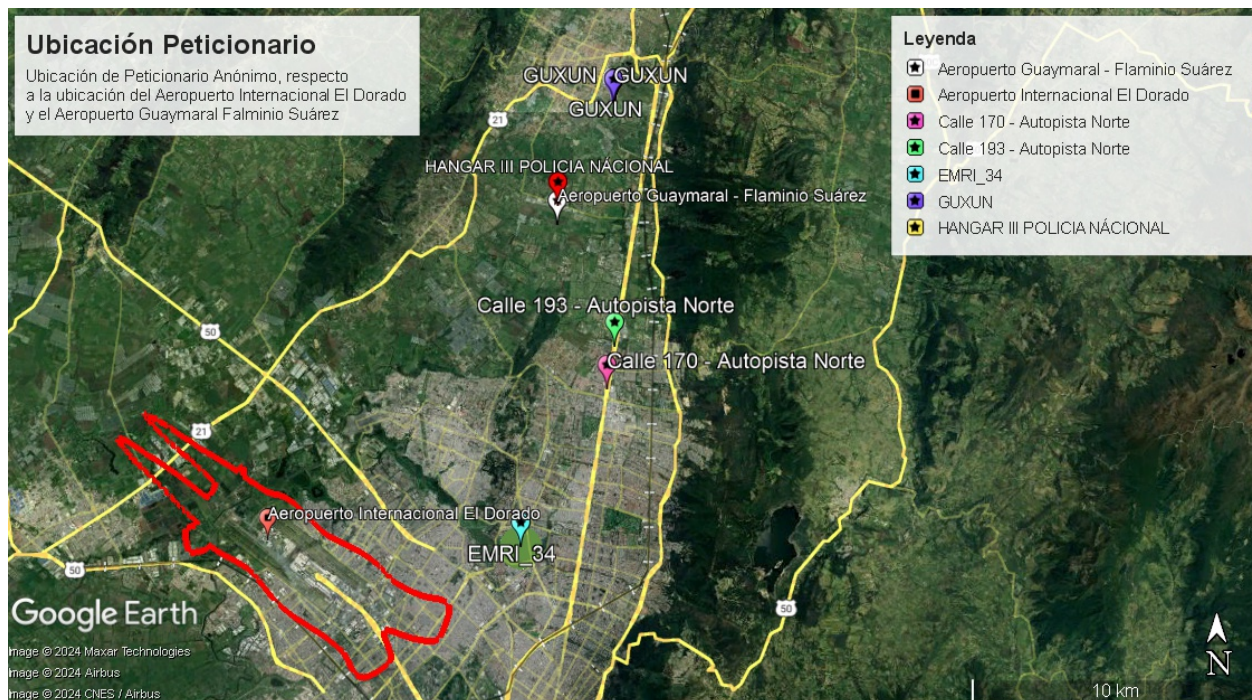


Figura 2. Ubicación de Peticionario Anónimo – Calle 170 y 193 con Autopista Norte, respecto a la ubicación del Aeropuerto Internacional El Dorado y el Aeropuerto de Guaymaral Flaminio Suárez Camacho.

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

Dada la cercanía de su ubicación con el Aeropuerto Guaymaral, es importante que se considere la posibilidad de que el ruido aeronáutico percibido por usted en la ubicación referida sea ocasionado por la operación aérea de ese aeródromo y no del Aeropuerto Internacional El Dorado, el cual es considerado como secundario dentro de la ciudad de Bogotá, toda vez que allí se maneja principalmente aviación de categoría A y B, por lo cual no es una terminal sujeta al licenciamiento ambiental por parte de esta Autoridad Nacional, en consecuencia la ANLA no cuenta con competencia para verificar su cumplimiento desde el punto de vista ambiental, caso para el cual se sugiere acudir a la Secretaría Distrital de Ambiente – SDA.

B. 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.

Así las cosas, frente a lo señalado en su petición respecto a “(...) EN EL HORARIO DE 10 A 12 DE LA NOCHE Y DE 5 A 6 DE LA MAÑANA PUES SON HORAS PARA DESCANSAR (...)”, en los horarios citados se encuentra permitido el sobrevuelo de aeronaves desde y hacia el Aeropuerto Internacional El Dorado, por lo que a continuación se muestra en la siguiente tabla la fase II de operación aérea que fue autorizada mediante la Resolución 0801 el 22 de abril de 2022 e implementada a partir del 1 de julio de 2022.

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

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

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

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

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

Por tanto, el horario mencionado por usted comprendido entre 5:00 y las 6:59 horas, es en donde las aeronaves con cuota de ruido igual o mayor a 4, es decir las más ruidosas, no pueden operar

en esta franja horaria. En tal sentido, esta Autoridad Nacional, en atención a su comunicación ampliará y verificará esta condición, en el ítem D “Niveles de Ruido por paso de Aeronaves”

C. Cambio de procedimiento aéreos del Aeropuerto Internacional El Dorado

Esta Autoridad Nacional le informa en lo referente a trayectorias, rutas y uso del espacio aéreo, que de conformidad con el Decreto 260 del 28 de enero del 2004 modificado por el Decreto 823 del 16 de mayo de 2017 ambos del Ministerio de Transporte “Por el cual se modifica la estructura de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - AEROCIVIL y se dictan otras disposiciones”, y en el cual se establecen entre otras funciones la siguiente: *“Desarrollar, interpretar y aplicar en todos sus aspectos las normas sobre aviación civil y transporte aéreo”*; es la **Aeronáutica Civil - AEROCIVIL la encargada de regular los temas de trayectorias o rutas aéreas y uso del espacio aéreo.**

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

Ahora bien con relación a lo que usted menciona (...) *“DENTRO DE LA PRESENTE SOLICITUD SE PIDE MODIFICAR EL TRAYECTO”* (...) se toman las lecturas de radar de los recorridos de las aeronaves del sábado 24 de febrero de 2024, fecha cercana a la fecha de radicación de la petición y día de fin de semana en el cual es muy frecuente un alto tráfico aéreo, estas trayectorias de radar se pueden visualizar en la **Figura 3**; en donde usted puede distinguir que estas se ubican lejos de los puntos referidos por usted mismo. En conclusión, podemos afirmar que si bien las aeronaves que operan en el Aeropuerto El Dorado a la altura de las calles 170 y 193 con Autopista Norte, pasan por un corredor concentrado y definido sobre los cerros de Suba, estos sobrevuelos se presentan en este sector de forma mínima.

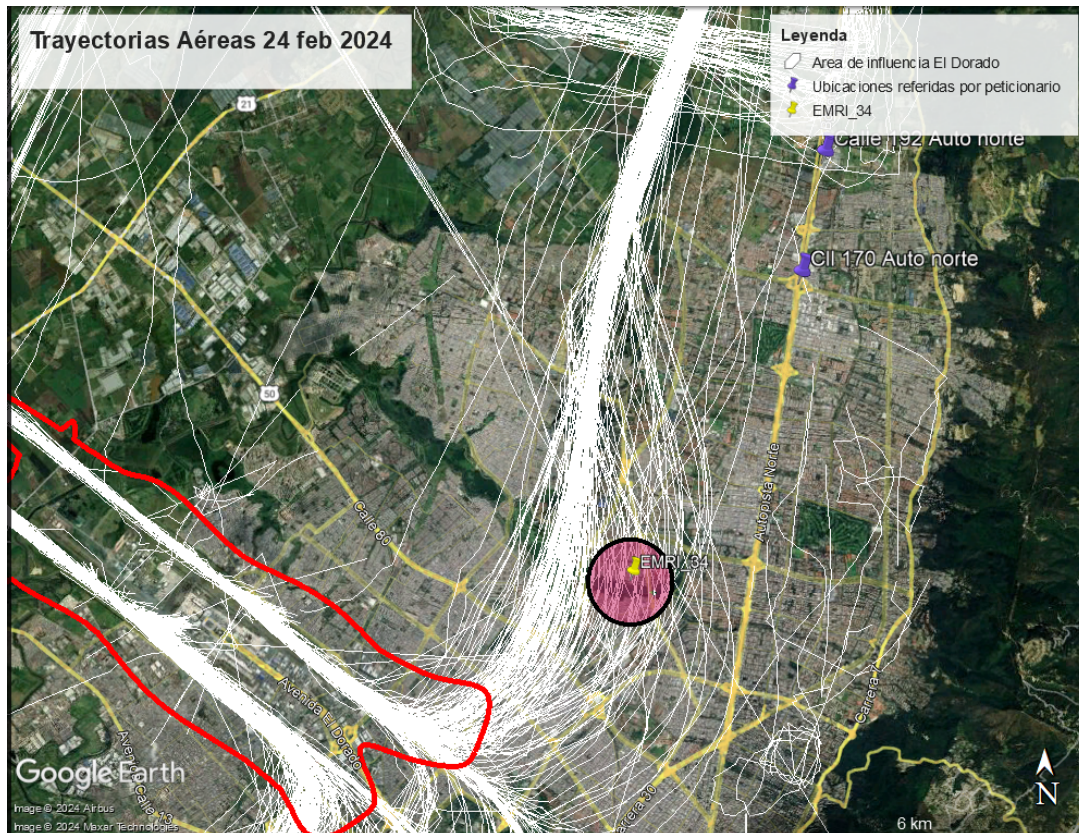


Figura 3. Trayectorias aéreas Aeropuerto Internacional El Dorado 24 de febrero de 2024
Área de Influencia Proyecto (línea color negro)

Fuente: Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales – ANLA

Como se puede ver en la **Figura 4** el 24 de febrero se presentaron 144 operaciones aéreas reportadas por la estación F034, la mayoría de las operaciones se dieron en la jornada diurna. Por otra parte para realizar una distinción de las aeronaves que pasaron sobre la ubicación que usted indica, se generó la **Figura 5** en la cual se resalta la trayectoria de estas aeronaves que en total fueron 9 aeronaves.

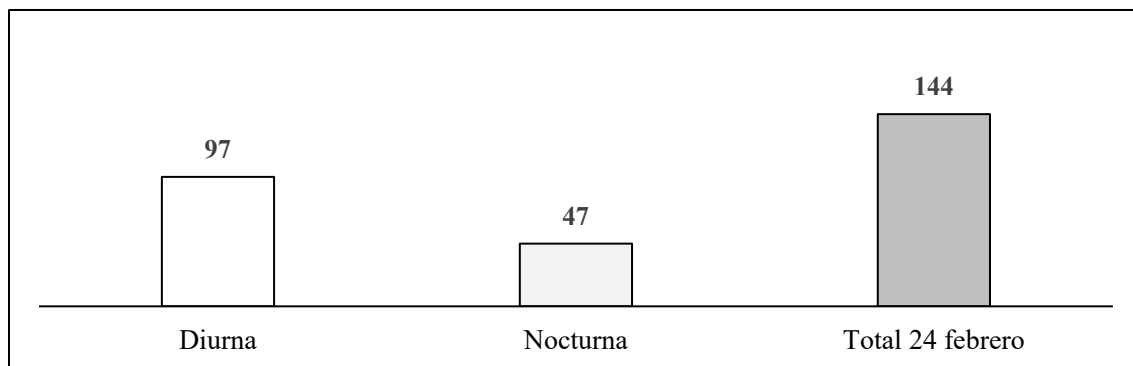


Figura 4. Cantidad de operaciones aéreas diurnas y nocturnas del 24 de febrero provenientes del Aeropuerto Internacional El Dorado

Fuente: Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales – ANLA

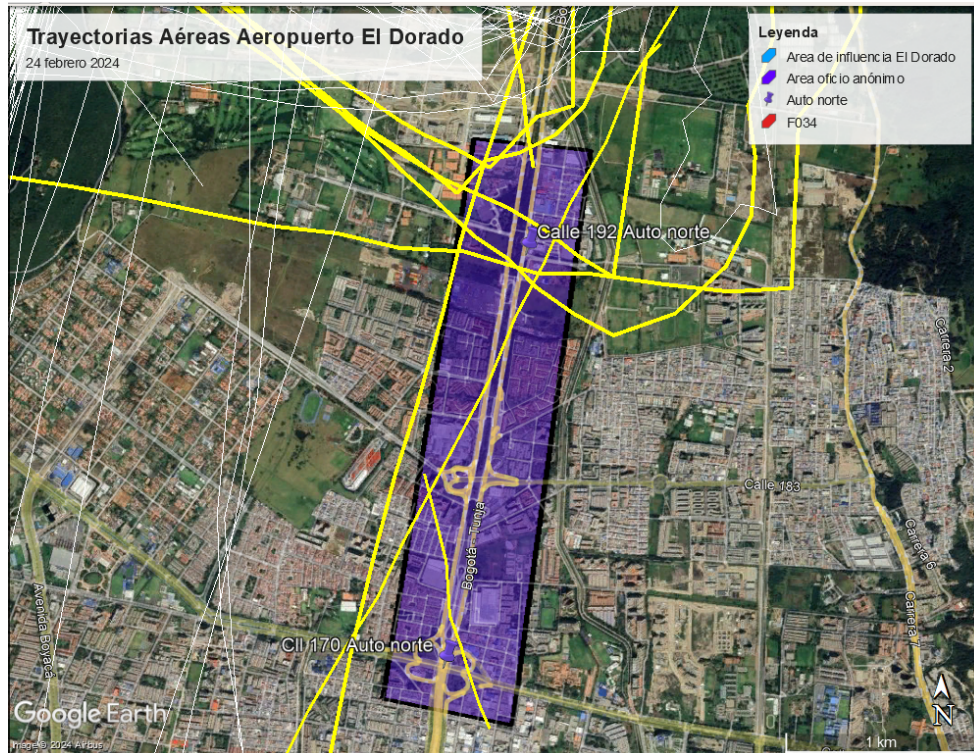


Figura 5. Operaciones aéreas del 24 de febrero provenientes del Aeropuerto Internacional El Dorado que pasan por cerca de la ubicación referenciada por ciudadano Anónimo

Fuente: Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales – ANLA

D. Niveles de Ruido por el paso de aeronaves

En principio nos permitimos informarle que la AEROCIVIL llevó a cabo la actualización de la red monitoreo de ruido aeronáutico y ahora dispone de un Centro de Monitoreo Aero Ambiental (CMAA), compuesto por 28 Estaciones de Monitoreo de Ruido Inteligente – EMRI, de las cuales 26 son fijas ubicadas así: 7 en la localidad de Engativá, 8 en la localidad de Fontibón, 6 en el municipio de Funza, 4 al interior del aeropuerto y 1 en la Localidad de Suba específicamente en el barrio Niza Antigua (EMRI_34). Las 2 estaciones adicionales son móviles y están destinadas a la verificación de parámetros de niveles de ruido en el marco de la atención a peticiones que sean realizadas por la comunidad dentro o fuera del área de influencia a dicha Autoridad Aeronáutica.

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

<https://app.powerbi.com/view?r=eyJrJoiYjQ4Nzk1ZjMtYmYzYy00NmI2LWE4YjctYmQ1NGNhMDU0ZTU3liwidCI6IjZmMWNjYjk0LWFkYTUtNDM3Zi04NzZkLTQ5NzkyMGNjYmUxOCIsImMiOiR9&pageName=ReportSection92d2a16a036a77de19f1> _donde lo invitamos a revisar y visualizar los niveles de ruido generados por las aeronaves que operan dicha terminal aérea, aclarando que la actualización del mismo, depende de la información que reporte la AEROCIVIL, así como del procesamiento de la misma.

En ese sentido acorde a lo que usted expone, se analizaron los registros de niveles sonoros arrojados por el tablero de control, para el periodo comprendido entre el 15 de febrero al 29 de febrero de 2024, verificando así los niveles de emisión de ruido de las aeronaves que sobrevolaron en el radio de cobertura de la Estación de Medición de Ruido Inteligente - EMRI 34 localizada en el barrio Niza Antigua de la Localidad de Suba, siendo este el equipo de medición más cercano a la ubicación referida en su petición, a una distancia aproximada de 6,24 kilómetros de la calle 170 con autopista norte y a 8,37 kilómetros aproximadamente de la calle 193 con autopista norte, la información de ruido aeronáutico aquí analizada se extrae de los datos más recientes que actualmente esta Autoridad Nacional tiene disponible en el tablero de control “El Dorado” en la página web de la ANLA y teniendo como referencia la fecha de radicación de su comunicación el 05 de marzo de 2024.

Los niveles diarios de presión sonora continuo equivalente ponderado A, en el periodo diurno (LAeq D) y nocturno (LAeq N), de las operaciones aéreas registradas por la estación EMRI_34 (F034), a la luz de la normativa vigente que corresponde a la Resolución 0627 del 7 de abril de 2006 del hoy Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, en donde se establece que las jornadas diurna y nocturna se delimitan como se presenta en la en la **Tabla 2**.

Tabla 2. 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

De acuerdo con los niveles de presión sonora promedio diarios continuo equivalente ponderado A (LAeq), reportados por la estación EMRI_34 (F034) y que se muestran en la **Figura 6**, entre el 15 al 29 de febrero de 2024, en el horario comprendido entre las 07:01 a las 21:00, los datos oscilaron entre el valor mínimo reportado de 50,15 dBA (registrado el 22/02/23) y el mayor valor 57,27 dBA (reportado el 18/02/2014), lo cual evidencia que no ocurrieron sobrepasos al nivel permisible de 65 dBA para la jornada diurna según lo definido en la Tabla 1 “ESTÁNDARES MÁXIMOS PERMISIBLES DE NIVELES DE EMISIÓN DE RUIDO EXPRESADOS EN DECIBELES DB(A)” incluida en el artículo 9 del acto administrativo antes citado, como se observa a continuación.

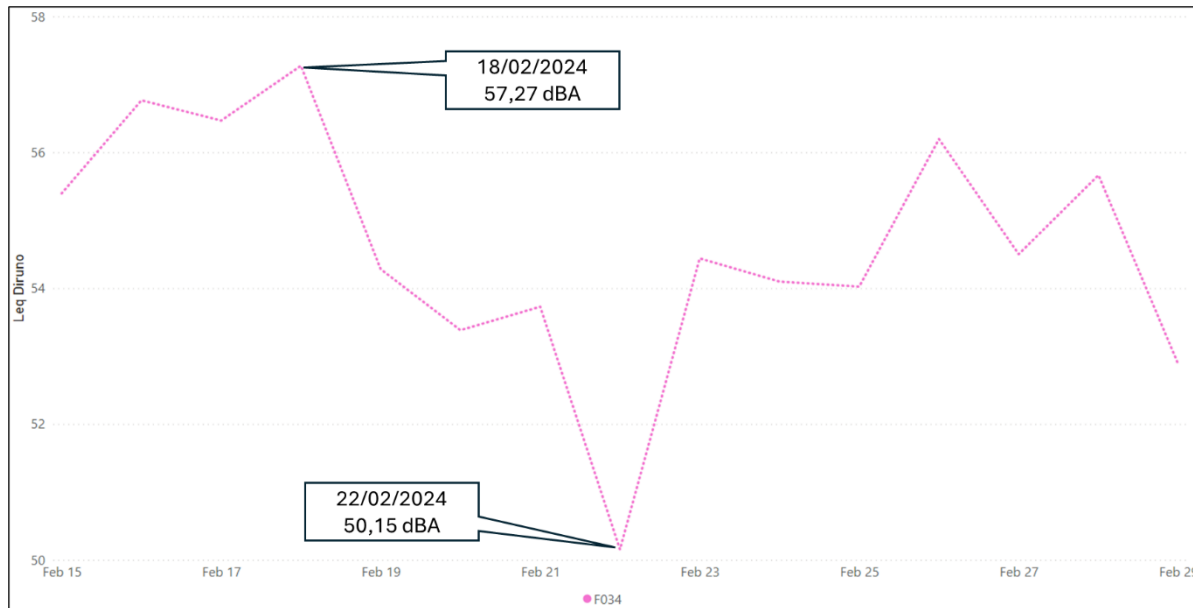


Figura 6. Niveles promedio diarios de presión sonora continuo equivalente diurno (LAeq D) registrados por la estación EMRI_34 (F034) ubicada en el barrio Niza Antigua de la localidad de Suba entre el 15/02/2024 al 29/02/2024

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

Mientras que, para el periodo nocturno (**Figura 7**), los niveles promedio diarios de presión sonora continuo equivalente con filtro de ponderación A (LAeq), oscilaron entre el valor mínimo de 13,73 dBA (reportado el 06/02/2024) y el valor máximo 55,94 dBA (reportado el 15/01/2024) como se puede observar en la **Figura 6**, allí se evidencia una ligera excedencia al nivel permisible determinado en la Resolución 0627 de 2006 para las zonas residenciales en el periodo nocturno de 55dBA. No obstante, esta excedencia es menor a un (1) decibel.

Teniendo en cuenta lo anterior, es pertinente mencionar que dentro de lo establecido en el Plan de Manejo Ambiental – PMA autorizado por la ANLA a través del artículo sexto de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 y actualmente vigente, se encuentra incluida la ficha de manejo denominada “PMA 01 - Manejo y Control de Ruido”, la cual cuenta con medidas e indicadores para realizar el seguimiento de estas mínimas excedencias, como por ejemplo se tiene que la AEROCIVIL debe garantizar el cumplimiento de las cuotas de ruido de carácter ambiental LAeq, hora - 55 dBA con la incertidumbre de ± 2 dBA en los horarios establecidos para las Fase II y Fase III definidas en la Resolución 1728 de 2021 la cual fue modificada de manera parcial a través de la Resolución 0301 de 2022 por parte de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales; aspecto evaluable en estaciones con categoría de uso de suelo residencial sobre las trayectorias aéreas - para periodos semanales y dar cumplimiento de los estándares máximos permisibles (LAeq, hora ± 2 dBA) de la Tabla 1 (Normativa nacional de ruido) para los periodos semanales de conformidad con la categoría de uso de suelo designada en instrumentos de ordenamiento territorial en las estaciones de monitoreo.

Teniendo en cuenta lo anterior y para ampliar sobre el concepto de incertidumbre de ± 2 dBA, este se define como el intervalo o rango de valores válido para los registros de niveles de presión sonora ponderados equivalentes (A) LAeq que son registrado por las estaciones de ruido inteligente EMRI, este valor de incertidumbre ha sido determinado por la AEROCIVIL en el complemento del Estudio de Impacto Ambiental para la modificación de licencia ambiental otorgada al proyecto mediante la Resolución 1728 de 04 de octubre de 2021.

Es importante resaltar entonces que los niveles de presión sonora reportados en la estación F034 cumplen con los estándares permisibles de la resolución 0627 de 2006 por lo que es evidente que también se cumplirían los estándares mencionados en las ubicaciones referidas ya que las aeronaves que salen del aeropuerto El Dorado siguen las trayectorias en constante ascenso y están más alejadas de los puntos que usted referenció por lo tanto los niveles de ruido equivalentes ponderados serán menores a los registrados en la estación.

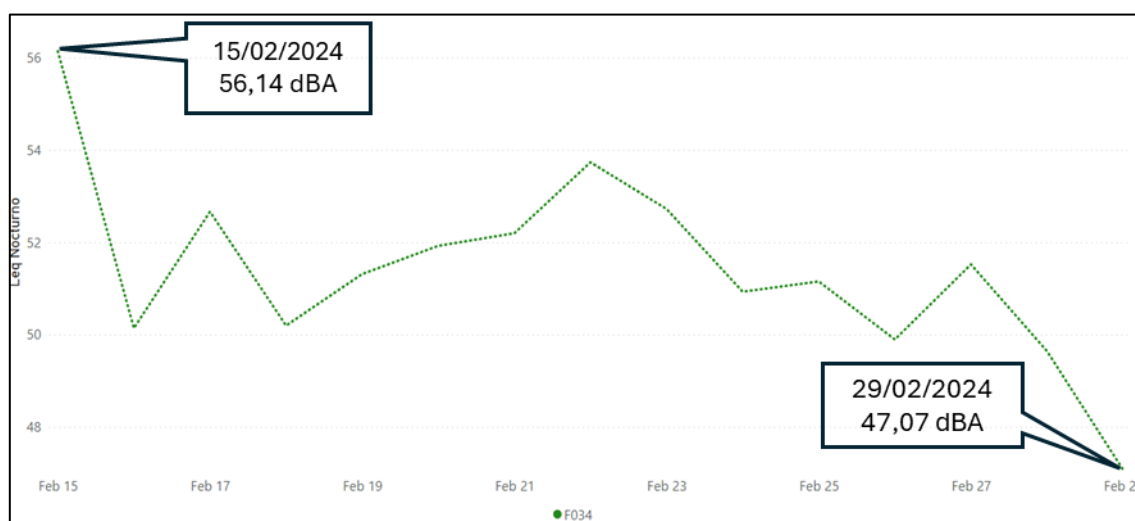


Figura 7. Niveles promedio diarios de presión sonora continuo equivalente nocturno (LAeq N) registrados por la estación EMRI_34 (F034) ubicada en el barrio Niza Antigua de la localidad de Suba entre el 15/02/2024 al 29/02/2024

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

Por otra parte y teniendo en cuenta que usted manifiesta en su comunicación presuntas afectaciones por operaciones aéreas en una franja horaria específica, (...) **“DE 5 A 6 DE LA MAÑANA PUES SON HORAS PARA DESCANSAR”** (...), la ANLA con el fin de brindar atención clara y oportuna, realizó una revisión de las operaciones aéreas registradas por la estación EMRI_34 (F034), en el periodo comprendido entre el 15 al 29 de febrero de 2024, en lo relacionado a modelos de aeronaves con cuota de ruido ($QC \geq 4$), que tienen restricción de operación en el horario entre las 05:00 a las 06:59 horas, tal como se le indicó en el ítem “Horarios de Operación” donde no se identificó operaciones aéreas, de los modelos de aeronaves con $QC \geq 4$ (como se presenta en la **Error! Reference source not found.**), en esta franja horaria.

E. Altura y frecuencia de operación

Por otra parte, respecto a la altura de vuelo que toman las aeronaves y la frecuencia de operación de las mismas, nos permitimos informarle que al tratarse de temas operacionales, de conformidad con el Decreto 260 del 28 de enero del 2004, modificado por el Decreto 823 del 2017 *“Por el cual se modifica la estructura de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - AEROCIVIL y se dictan otras disposiciones”*, y en el cual se establecen entre otras funciones la siguiente: *“Desarrollar, interpretar y aplicar en todos sus aspectos las normas sobre aviación civil y transporte aéreo”*; **es la Aeronáutica Civil como Autoridad Aeronáutica la entidad encargada de su regulación y control**, por lo tanto, le invitamos a elevar sus peticiones y/o consultas frente a este tema ante la AEROCIVIL.

F. Presunta Afectación al Derecho a la Tranquilidad

Con relación a la presunta afectación a la tranquilidad que usted indica en su comunicación y que se resalta como un derecho fundamental asociado a la dignidad humana y que se encuentra consagrado en el artículo 31 de la Constitución Política de Colombia el cual establece: *“El derecho a la tranquilidad y a unas relaciones respetuosas es de la esencia de la convivencia. Por ello, es fundamental prevenir la realización de comportamientos que afecten la tranquilidad y la privacidad de las personas”*, nos permitimos aclararle que esta Autoridad Nacional no desconoce la legitimidad de este derecho toda vez que a través de sus funciones y competencias de control y seguimiento ambiental al proyecto, ha impuesto a la AEROCIVIL una serie de obligaciones y medidas ambientales, por medio de las cuales se ha buscado realizar acciones encaminadas a la protección de este, entre las que se encuentran: Restricción por Cuota de Ruido (QC), plan de reconversión de flota aérea, plan de reconfiguración del espacio aéreo, red de monitoreo (Centro de Monitoreo Aero Ambiental), plan de acción (cronograma de inventario de viviendas y cumplimiento a la norma de ruido y cronograma de diseño y construcción de barreras). La definición y más información sobre estas medidas se encuentran disponibles para su consulta a través del enlace <https://www.anla.gov.co/images/entidad/ses/estad-avance/2023-10-10-anla-contexto-proyecto-lam0209.pdf>

G. Presuntas Afectaciones a la Salud, Estudios y/o Conceptos

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

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

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

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

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

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

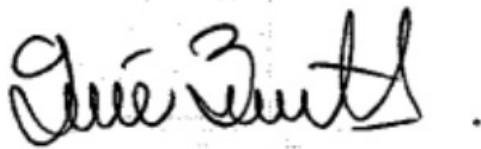
Presencialmente en el Centro de Orientación Ciudadano – COC – ubicado en la carrera 13A No 34-72 locales 110, 111 y 112 de Bogotá D.C., en horario de lunes a viernes de 8:00 a.m. a 4:00 p.m. jornada continua; Sitio web de la Autoridad www.anla.gov.co; Correo Electrónico licencias@anla.gov.co; Buzón de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

Así mismo, para cualquier información o consulta lo invitamos a ingresar al siguiente enlace: https://www.anla.gov.co/01_anla/proyectos/aeropuerto-el-dorado a través del cual podrá encontrar el micrositio con la información relacionada al proyecto Ejecución de las obras de construcción y operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado.

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

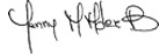


Cordialmente,

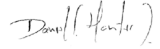


GERMAN BARRETO ARCINIEGAS
SUBDIRECTOR DE SEGUIMIENTO DE LICENCIAS AMBIENTALES

Medio de Envío: Correo Electrónico



YENNY MARCELA HERNANDEZ BUITRAGO
CONTRATISTA



DANIEL SANTIAGO MONTES JIMENEZ
CONTRATISTA



LINA SOFIA SALAZAR ESPINOSA
CONTRATISTA



JULIAN TORRIJOS AVILEZ
CONTRATISTA



JAIRO RICARDO HURTADO CASTELBLANCO
CONTRATISTA



MARIA CAROLINA MORANTES FORERO
CONTRATISTA

Archívese en: LAM0209

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

