

Bogotá, DC, jueves, 17 de octubre de 2024

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

Asunto: Respuesta a su petición presentada bajo el radicado ANLA 20246201122242 del 29 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, 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; 15DPE9353-00-2024

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, me veo en la necesidad de escribirles nuevamente en calidad de residente del barrio La Felicidad, ya que la situación relacionada con el ruido causado por los aviones continúa siendo intolerable. En particular, quiero destacar el comportamiento de los aviones de la aerolínea Avianca, los cuales parecen no tener ninguna consideración hacia nuestra comunidad. Es frustrante observar cómo los aviones de Avianca pasan constantemente por encima de nuestros apartamentos, realizando maniobras y giros siempre sobre la misma área residencial. Esta falta de consideración es notoria. Resulta incomprensible que se mantenga este patrón de vuelo que nos somete a un constante ruido, afectando nuestra tranquilidad y descanso. A pesar de nuestras quejas, el problema persiste, y los aviones siguen sobrevolando y girando una y otra vez sobre nuestras viviendas, sin ningún cambio visible en las rutas. Es indignante que se siga priorizando la operación aérea de una sola aerolínea por encima del bienestar de una comunidad entera. Solicito nuevamente que se realice una revisión seria y comprometida de las rutas de vuelo de los aviones de Avianca, y que se busquen alternativas que no afecten de manera tan directa a nuestras viviendas. Esta situación ya no puede seguir siendo ignorada. Las familias que vivimos en La Felicidad merecemos soluciones que mitiguen este asedio acústico constante, que parece*



*centrarse injustamente en nuestra comunidad. Agradezco su atención y espero que esta vez se tomen medidas efectivas para reducir el impacto de estos vuelos sobre nuestras vidas.*

“(...)

Con relación a lo expuesto por usted, con el fin de darle una respuesta completa sobre su petición enmarcada en las funciones y competencias de esta Autoridad Nacional, que fueron definidas a través de la Ley 99 del 22 de diciembre de 1993<sup>1</sup>, Decreto-Ley 3573 del 27 de septiembre de 2011<sup>2</sup>, el Decreto Único Reglamentario 1076 del 26 de mayo de 2015<sup>3</sup> y el Decreto 376 del 11 de marzo de 2020<sup>4</sup>, 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>

Previo abordar los temas de carácter técnico, 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, estos serán atendidos en los términos actuales del proyecto y no frente a circunstancias anteriores, por el motivo expuesto en antelación.

Con lo antes indicado, esta Autoridad Nacional encuentra cuatro (4) temáticas a resolver en su petición, así:

#### 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**.

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Por el cual se crea la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales -ANLA- y se dictan otras disposiciones

<sup>3</sup> Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Ambiente y Desarrollo Sostenible.

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





**Figura 1** Ubicación referida por Peticionario Anónimo – Barrio La Felicidad en la localidad de Fontibón vs Área de Influencia del proyecto medio abiótico (limitada en color rojo) y socioeconómico (limitada en color violeta) vs radio de cobertura estación de monitoreo de ruido inteligente EMRI\_23. Proyecto “Ejecución de las obras de construcción y operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado” Expediente. LAM0209.

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

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

## **B. Regulación de Operación de Aerolíneas, Trayectorias Aéreas y Frecuencia de Operación y**

Esta Autoridad Nacional con relación a lo mencionado por usted:

*“(…) En particular, quiero destacar el comportamiento de los aviones de la aerolínea Avianca, los cuales parecen no tener ninguna consideración hacia nuestra comunidad., (…) Es frustrante observar cómo los aviones de Avianca pasan constantemente por encima de nuestros apartamentos, realizando maniobras y giros siempre sobre la misma área residencial, (…) ya que parece que no se han explorado otras alternativas para las rutas de vuelo que no afecten de manera tan directa a quienes vivimos aquí, (…) sin ningún cambio visible en las rutas. Es indignante que se siga priorizando la operación aérea de una sola aerolínea, (…) Solicito*

*nuevamente que se realice una revisión seria y comprometida de las rutas de vuelo de los aviones de Avianca (...)*

Le informamos que en lo referente a **trayectorias de vuelo, uso del espacio aéreo, frecuencia de operación, y regulación en la operación de aerolíneas, como por ejemplo Avianca**, al tratarse de aspectos propios de la operación aérea es la **Aeronáutica Civil como Autoridad Aeronáutica la entidad encargada de su regulación y control**, de conformidad con el Decreto 260 del 28 de enero del 2004 modificado por el Decreto 1294 de 14 de octubre de 2021, ambos del Ministerio de Transporte “*Por el cual se modifica la estructura de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - AEROCIVIL*, y en el cual se establecen, entre otras funciones, las siguientes: “*Dirigir, organizar y coordinar el desarrollo del transporte aéreo en Colombia*” y “*Desarrollar, interpretar y aplicar en todos sus aspectos las normas sobre aviación civil y transporte aéreo*”. En consecuencia, al no ser la ANLA la Autoridad competente frente a estos asuntos, su petición ha sido trasladada a la AEROCIVIL para que esa entidad, brinde respuesta oportuna frente a lo que usted ha manifestado.

No obstante, con el fin de brindar atención clara y oportuna, esta Autoridad Nacional se permite informarle, que el 5 de julio de 2023, la AEROCIVIL llevó a cabo la actualización de la red monitoreo de ruido aeronáutico y ahora dispone de un Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental (CMAA), compuesto por 28 Estaciones de Monitoreo de Ruido Inteligente – EMRI, de las cuales 26 son fijas ubicadas así: 7 en la localidad de Engativá, 8 en la localidad de Fontibón, 6 en el municipio de Funza, 4 al interior del aeropuerto y 2 adicionales en la Localidad de Suba específicamente en los barrios Niza Antigua (EMRI\_34) y Pasadena (EMRI\_35). Las 2 estaciones adicionales son móviles y están destinadas a la verificación de parámetros de niveles de ruido en el marco de la atención a peticiones que sean realizadas por la comunidad dentro o fuera del área de influencia a dicha Autoridad Aeronáutica.

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

<https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiejYjQ4Nzk1ZjMtYmYzYy00NmI2LWE4YjctYmQ1NGNhMDU0ZTU3IiwidCI6IjZmMWNjYjk0LWFKYTUtNDM3Zi04NzZkLTQ5NzkyMGNjYmUxOCIsImMiOiJR9&pageName=ReportSection92d2a16a036a77de19f1> donde lo invitamos a revisar y visualizar tanto las operaciones aéreas como los niveles de ruido generados por las aeronaves que operan dicha terminal aérea, aclarando que la actualización del tablero, depende de la información que reporte la AEROCIVIL, así como del procesamiento de la misma. En ese sentido, es necesario señalar que en la verificación que la ANLA realizó de los datos reportados por las estaciones EMRI, se identificó que algunas de estas no cuentan con la totalidad registros que deben recolectarse durante 24 horas del día en los 365 días del año de operación del Aeropuerto El Dorado, sobre lo cual le indicamos que esta Autoridad Nacional realizará el respectivo requerimiento a la AEROCIVIL.

Antes de realizar un análisis de las trayectorias en el periodo de análisis que trata este oficio queremos contextualizarle acerca las medidas de manejo de tipo ambiental que regulan los horarios de operaciones del Aeropuerto El Dorado En este sentido 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, como se presenta en la siguiente tabla 1:

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

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

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

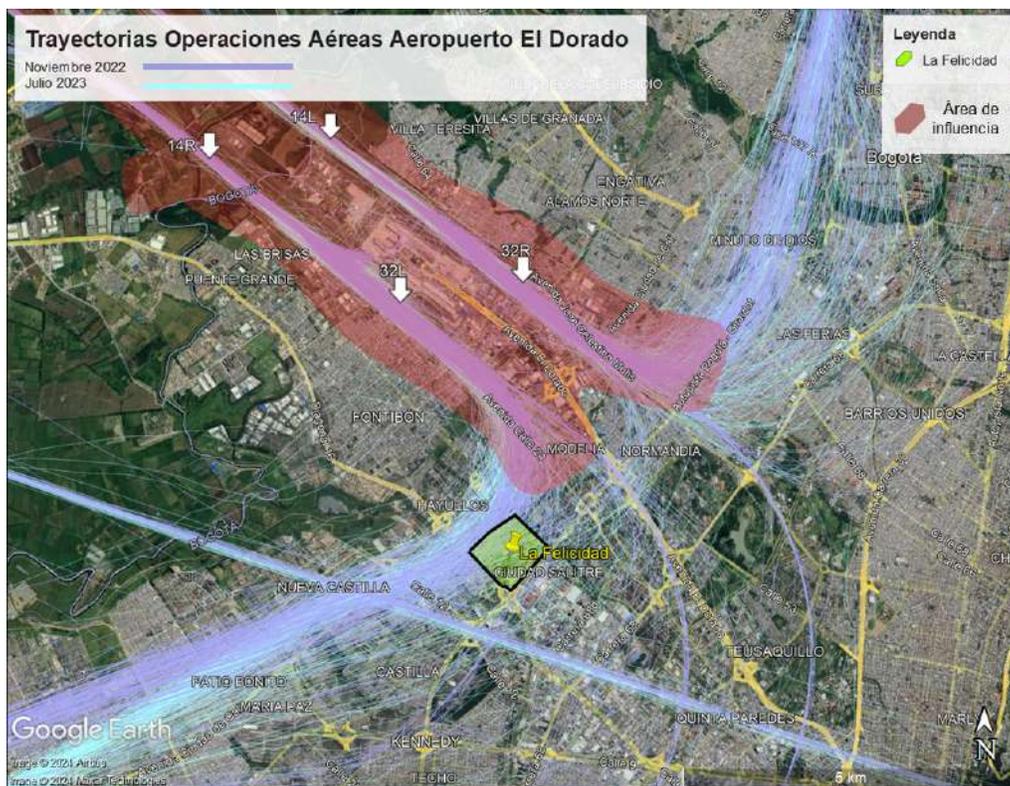
- Entre las 05:00 a las 06:59 horas, por ambas pistas, hay una restricción para las aeronaves con cuota de ruido igual o mayor a 4 (QC $\geq$ 4), que son las aeronaves más ruidosas, que operen desde y hacia la ciudad de Bogotá.
- Entre las 7:00 a las 21:59 horas por ambas pistas se permite operación 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 otra parte, y para finalizar la contextualización del tema de trayectorias aéreas le queremos demostrar a través de una comparación multitemporal, el constante comportamiento de las trayectorias aéreas a través del tiempo como se presenta en la **Figura 2**. En esta figura se observan las trayectorias predominantes en el año 2022, tomando como ejemplo las del 1 de noviembre de 2022 (en color violeta) y las trayectorias del 1 de julio de 2023 que se pueden observar en color azul claro. Lo que se resalta de estas rutas es un patrón de comportamiento definido por los procedimientos aéreos PBN (navegación basada en prestaciones, por sus siglas en inglés) los cuales han sido implementados por AEROCIVIL. La aplicación de estos procedimientos conlleva a que las rutas descritas por las aeronaves delimiten un corredor guía de navegación aérea que debe seguir toda aeronave. Sin embargo, estas proyecciones pueden registrar sobrevuelos en áreas adyacentes al corredor definido como el barrio La Felicidad como se demarca en la **Figura 2**. La proyección de las rutas en estos dos años refleja una similitud en el trazado de las trayectorias de los últimos años.



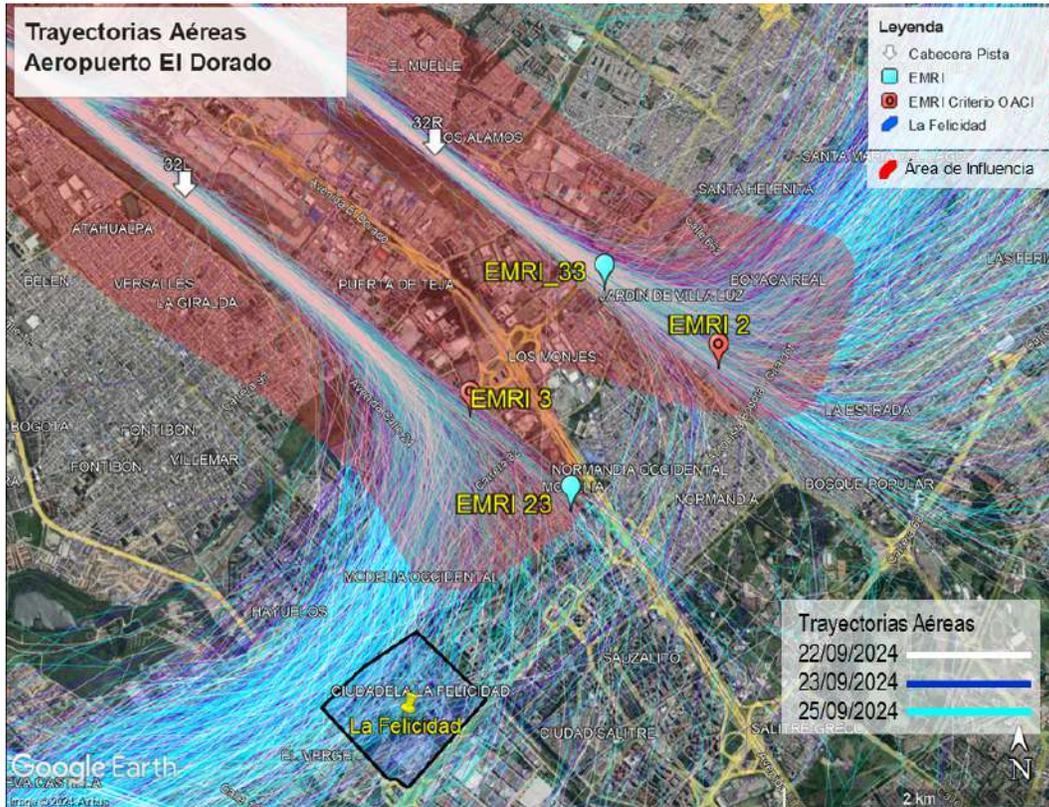
**Figura 2.** Comparativo del comportamiento de las trayectorias aéreas producto de la operación del Aeropuerto Internacional El Dorado entre noviembre de 2022 y julio de 2023

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

Dicho lo anterior, esta Autoridad Nacional procedió a verificar a través del Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales de la ANLA, las trazas de radar y las operaciones aéreas, reportadas por las estaciones EMRI\_03 (F003) y EMRI\_23 (F023) que son las estaciones más cercanas a su ubicación y que registra con más representatividad las operaciones aéreas que pasan por la localidad de Fontibón. Conforme a lo anterior, es preciso indicarle que teniendo en cuenta que en su petición usted no indica la fecha y horario específicos de la ocurrencia de los eventos, se tomará para los análisis respectivos el periodo comprendido entre el 13 al 27 de septiembre, con la información que tenemos a disposición de tal manera que se puede analizar los días previos a la fecha de radicado de su petición que es el 29 de septiembre de 2024. En ese sentido, y dado que, para esta Autoridad Nacional es muy importante el conocimiento y relacionamiento con las comunidades, para próximas comunicaciones se considera pertinente que, en caso de seguir percibiendo la molestia, sea suministrada información precisa asociada a la fecha, hora y lugar (localidad, barrio y de ser posible dirección), en que ocurre el evento, para poder profundizar en el análisis técnico del impacto que usted refiere en su petición y de esta manera poder detallar en la información brindada.

Ahora, para dar respuesta a sus inquietudes relacionadas con las rutas aéreas que pasan sobre su barrio, se realizó un análisis de trayectorias de despegue y de aterrizaje de las aeronaves que operan en el Aeropuerto Internacional El Dorado para lo cual se tomó como referencia las operaciones aéreas diurnas y nocturnas ocurridas los días 22, 23 y 25 de septiembre de 2024, estos días se toman como ejemplo por ser los días que presentaron una mayor cantidad de operaciones dentro del periodo de análisis (como se muestra en el apartado de análisis de operaciones aéreas). Otra razón para analizar estos días es que representan el comportamiento de los vuelos de un día de fin de semana como el domingo en donde típicamente se presenta alto tráfico aéreo y dos días hábiles como los lunes y miércoles que representan el comportamiento de los vuelos en días ordinarios.

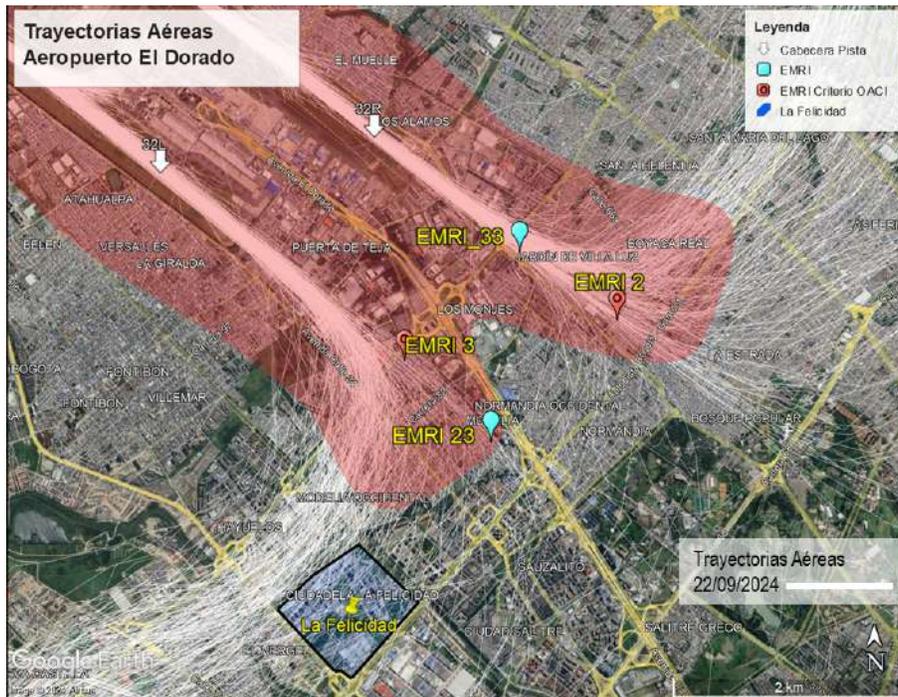
Es así como, en el análisis se tuvo la referencia de la ubicación del barrio La Felicidad, lo cual se observa en las **Figuras 4 a 9**. En la **Figura 3** se puede visualizar las trayectorias de las operaciones aéreas en conjunto de los días 22, 23 y 25 de septiembre de 2024; desde allí se nota que el comportamiento de la mayoría de las trayectorias aéreas que se dirigen al sur occidente de la ciudad se concentra en un corredor definido que se encuentra al costado occidental de su barrio y algunos vuelos en menor proporción sobrevuelan este mismo sector.



**Figura 3.** Trayectorias de aeronaves del Aeropuerto Internacional El Dorado sobre el barrio La Felicidad, Localidad de Fontibón los días 22, 23 y 25 de septiembre de 2024.

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

A continuación, para mayor claridad de lo expuesto anteriormente, se presentan las trayectorias aéreas de los días 22, 23 y 25 de septiembre de 2024 con mayor detalle, enfocándose en el barrio La Felicidad. De esta manera se presenta en la **Figura 4** y en la **Figura 5** las trayectorias aéreas del 22 de septiembre; en la **Figura 6** y en la **Figura 7** se muestran las trayectorias aéreas del 23 de septiembre y por último en la **Figura 8** y en la **Figura 9** se ilustran las trayectorias aéreas del 25 de septiembre.



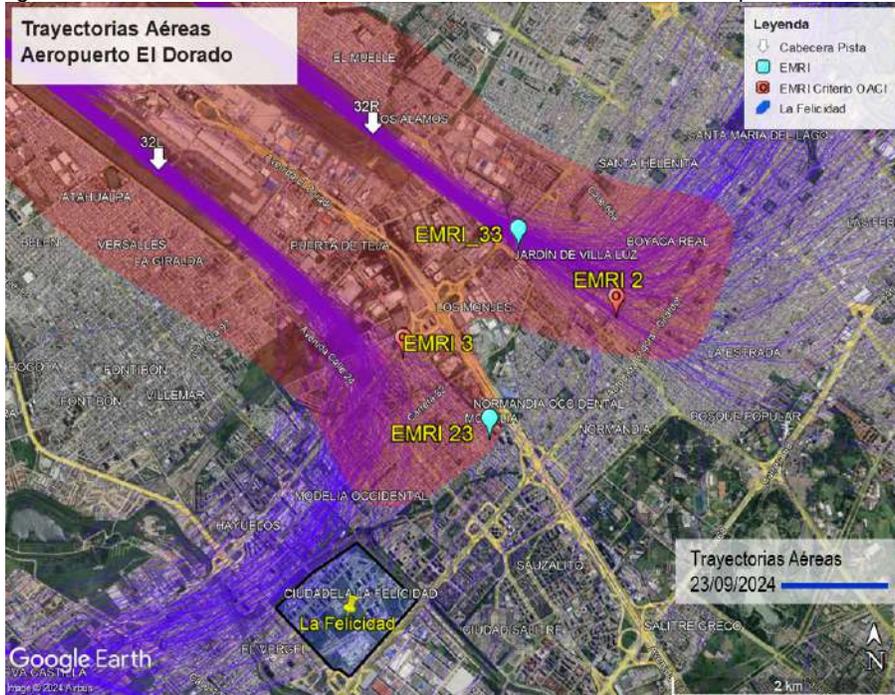
**Figura 4.** Trayectorias de operaciones aéreas del Aeropuerto Internacional El Dorado sobre el barrio La Felicidad, Localidad de Fontibón el 22 de septiembre de 2024.

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



**Figura 5.** Trayectorias de operaciones aéreas del Aeropuerto Internacional El Dorado, enfoque sobre el barrio La Felicidad, Localidad de Fontibón el 22 de septiembre de 2024

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



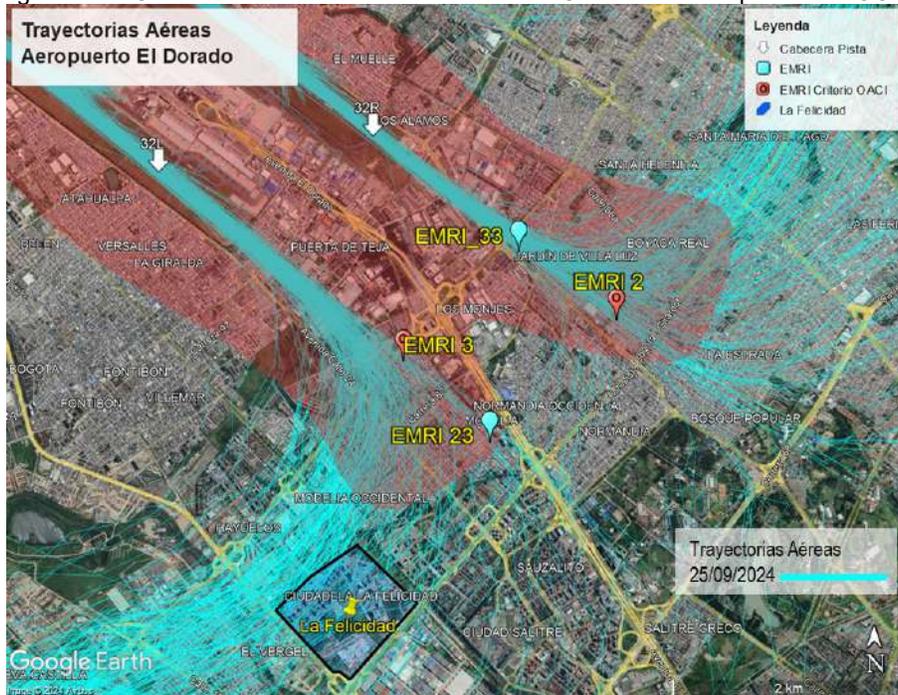
**Figura 6.** Trayectorias de operaciones aéreas del Aeropuerto Internacional El Dorado sobre el barrio La Felicidad, Localidad de Fontibón el 23 de septiembre de 2024.

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



**Figura 7.** Trayectorias de operaciones aéreas del Aeropuerto Internacional El Dorado, enfoque sobre el barrio La Felicidad, Localidad de Fontibón el 23 de septiembre de 2024

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



**Figura 8.** Trayectorias de operaciones aéreas del Aeropuerto Internacional El Dorado enfoque sobre el barrio La Felicidad, Localidad de Fontibón el 25 de septiembre de 2024.

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

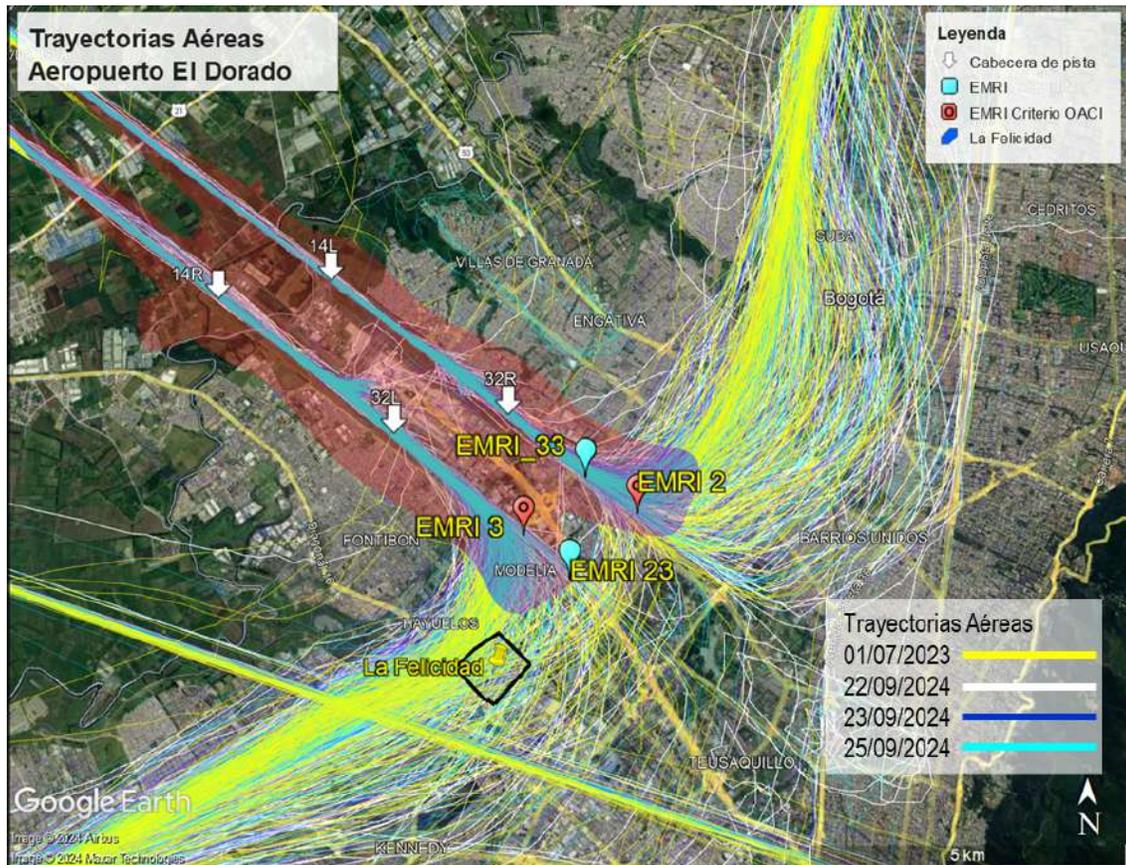


**Figura 9.** Trayectorias de operaciones aéreas del Aeropuerto Internacional El Dorado, enfoque sobre el barrio La Felicidad, Localidad de Fontibón el 25 de septiembre de 2024

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

Tal como se observa en las **Figuras 4 a 9** en estos tres (3) días el comportamiento de las trayectorias aéreas fue similar, siguiendo un corredor definido hacia el costado occidental del barrio La Felicidad en donde se concentra la gran mayoría de las trayectorias.

Por otra parte y para demostrar la constancia del comportamiento a través del tiempo le presentamos en la **Figura 10** una comparación de las trayectorias registradas en el Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales de la ANLA, el día 1 de julio de 2023 en color amarillo y las trayectorias aéreas del 22, 23 y 25 de septiembre de 2024 en tonalidades blanco, azul oscuro y verde claro respectivamente, de esta comparación se puede notar un patrón de comportamiento similar resaltando que sobre el barrio La Felicidad no se concentra el corredor aéreo predominante de las operaciones aéreas del Aeropuerto Internacional El Dorado.



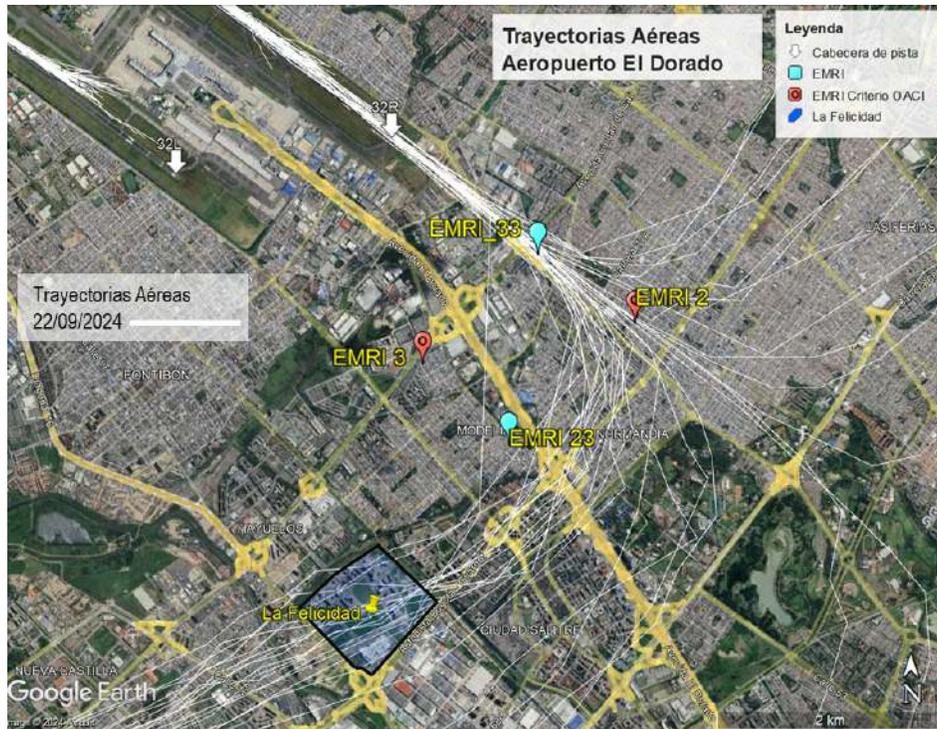
**Figura 10.** Comparativo del comportamiento de las trayectorias aéreas producto de las operaciones del Aeropuerto Internacional El Dorado hacia el sur de la ciudad de Bogotá los días 1 de julio de 2023, 25 y 26 de agosto de 2024 y 02 de septiembre de 2024

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

Como se puede observar en las figuras mostradas anteriormente, las trayectorias registran sobrevuelos eventualmente sobre las áreas o barrios, adyacentes al corredor definido por los procedimientos aéreos PBN (navegación basada en prestaciones, por sus siglas en inglés) implementados por AEROCIVIL. Estos procedimientos generan el corredor guía de navegación aérea que debe seguir toda aeronave, procurando que las trayectorias se concentren lo máximo posible en ese corredor preestablecido, sin embargo, dadas las diferentes tecnologías de navegación para los distintos tipos de aeronaves es casi que imposible que estas aeronaves describan exactamente una única trayectoria en sus operaciones. También es importante hacer notar que en la navegación aérea influyen diversos factores de tipo climáticos y meteorológicos que hace que sea normal que se produzcan algunas trayectorias fuera corredor en donde se concentran la mayoría de las trayectorias aéreas.

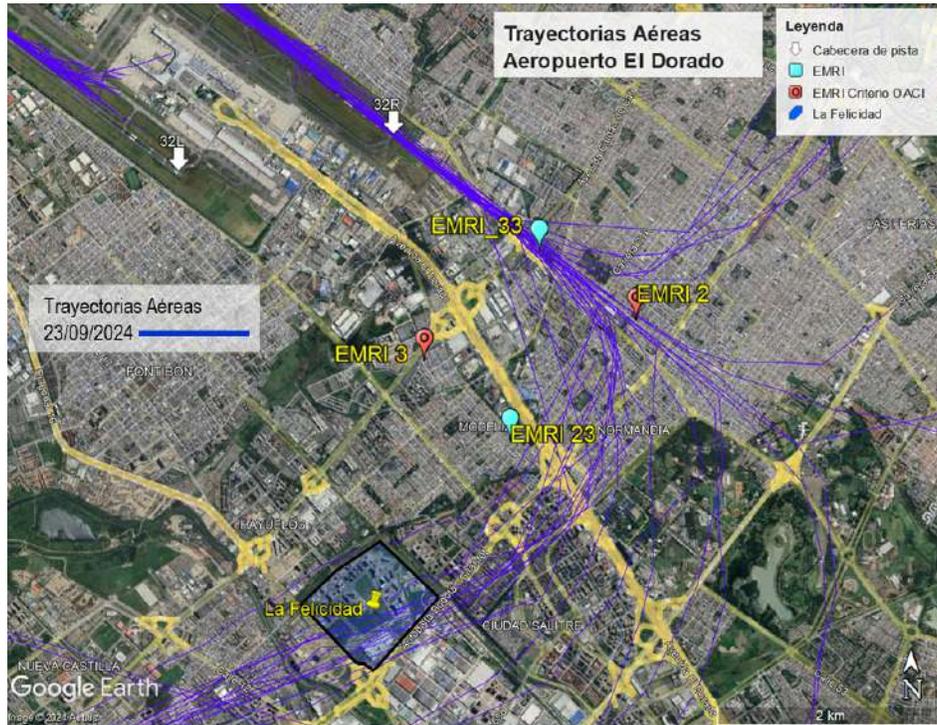
Por último, para analizar el comportamiento de las operaciones se filtró de manera gráfica las realizadas entre las 22:00 y las 23:59 horas generando las **Figuras 11, 12 y 13**, en estas figuras se muestran las trayectorias de las operaciones del periodo señalado, resaltando la ubicación del

barrio La Felicidad, así mismo se puede notar mucho menos operaciones que en las gráficas presentadas anteriormente ya que aquí solo están 2 horas de operación y en las anteriores figuras se apreciaban 24 horas de operación. En los 3 días presentados se puede ver que todas las aeronaves dentro de este horario parten de la pista norte lo cual está permitido por la configuración operacional para la Fase II del Aeropuerto El Dorado, de igual manera se puede notar una distribución de las aeronaves que se reparten hacia el norte y sur de la ciudad una vez despegan de la pista norte sobre la cabecera 32R.



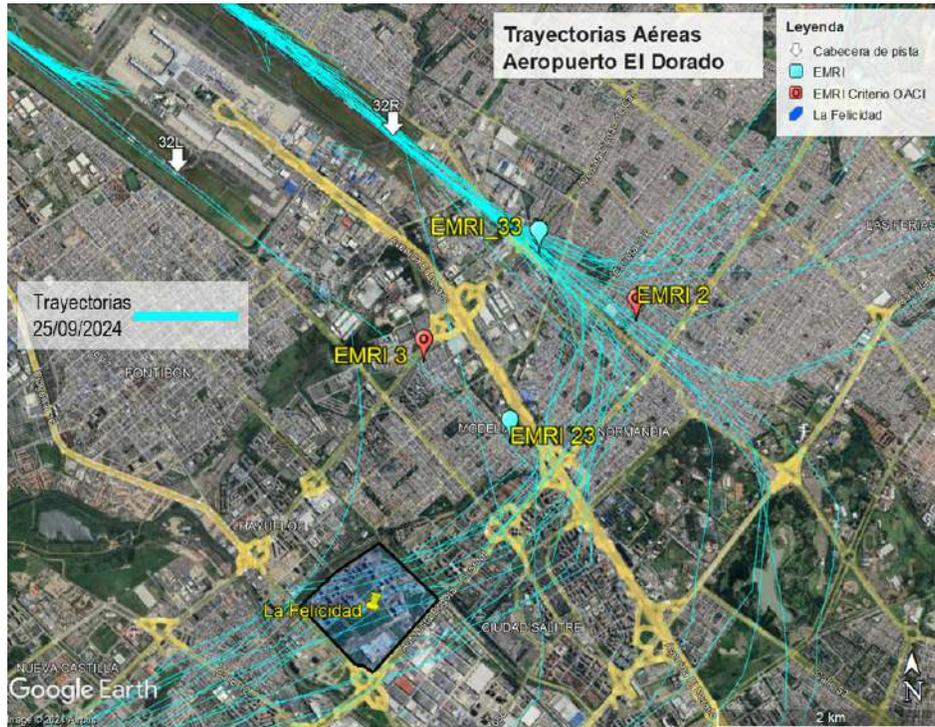
**Figura 11.** Trayectorias de operaciones aéreas del Aeropuerto Internacional El Dorado, enfoque sobre el barrio La Felicidad, Localidad de Fontibón el 22 de septiembre de 2024 entre las 22:00h a 23:59h

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



**Figura 12.** Trayectorias de operaciones aéreas del Aeropuerto Internacional El Dorado, enfoque sobre el barrio La Felicidad, Localidad de Fontibón el 23 de septiembre de 2024 entre las 22:00h a 23:59h

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



**Figura 13.** Trayectorias de operaciones aéreas del Aeropuerto Internacional El Dorado, enfoque sobre el barrio La Felicidad, Localidad de Fontibón el 25 de septiembre de 2024 entre las 22:00h a 23:59h

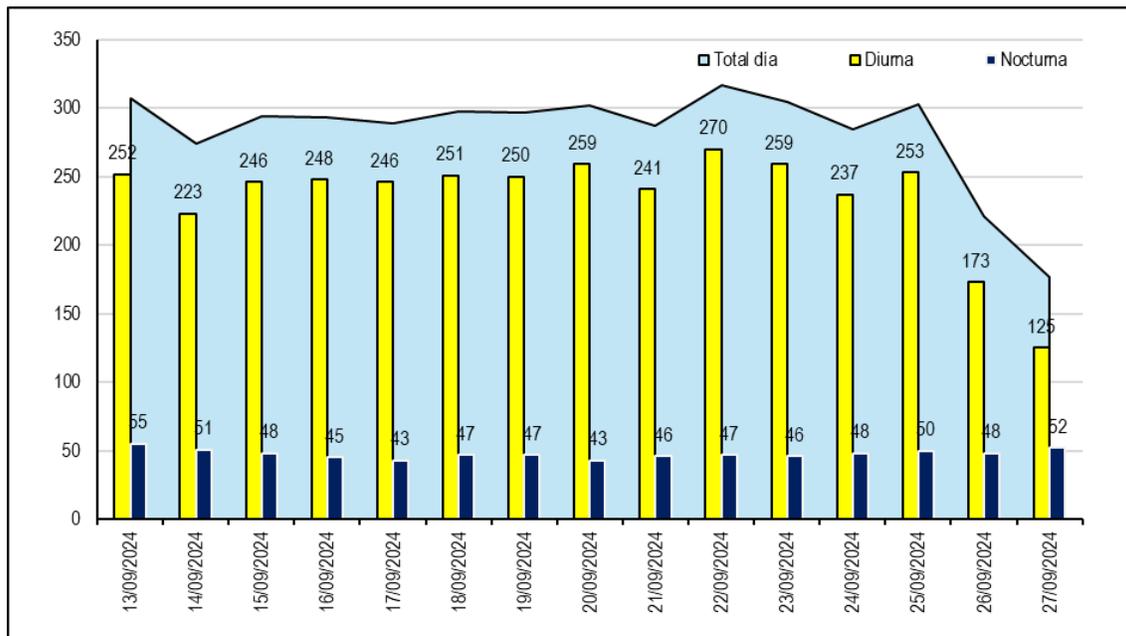
**Fuente:** Registros del Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental – CMAA remitidos por la AEROCIVIL a ANLA

Ahora bien, con respecto al análisis de frecuencia de operaciones aéreas, (las cuales también se encuentran disponibles para su consulta en el Tablero de control “Dorado” del Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales), en la **Figura 14** se muestra la variación de la cantidad de operaciones diurnas y nocturnas registradas por la estación F003, desde esta figura se resalta que para el periodo de análisis del 13 al 27 de septiembre de 2024, en promedio se realizaron 283 operaciones al día, y en promedio 48 de ellas en jornada nocturna y 236 en jornada diurna. En total se reportaron 4249 operaciones aéreas en el periodo mencionado, de las cuales el 83,15% (3533 operaciones) se realizaron en jornada diurna frente a un 15,85% (716 operaciones) en jornada nocturna.

En los días analizados se pudo determinar que el día que registró mayores operaciones fue el domingo 22 de septiembre con 317 operaciones de las cuales 270 se realizaron durante el día y 47 durante la noche, seguido por el lunes 23 de septiembre con 305 operaciones distribuidas en 259 vuelos en el día y 46 en la noche y en tercer lugar el miércoles 25 de septiembre con 303 operaciones de estas 253 durante el día y 50 durante la noche. Por otra parte, los días con menor cantidad de vuelos registrados fueron el viernes 27 de septiembre con 177 operaciones en cual se reportaron 125 operaciones diurnas y 52 nocturnas y el jueves 26 de septiembre con 221 operaciones con 173 operaciones en el día y 48 en la noche.

Se debe destacar en primera instancia que el periodo analizado está ubicado en una temporada turística baja considerada como de menor demanda de vuelos y en segunda instancia se destaca

que el día con mayores operaciones corresponde a un domingo, día no hábil de la semana en donde algunas personas suelen retornar a sus hogares, esta situación puede generar un aumento en la demanda de vuelos y por ende un aumento de las operaciones aéreas. Por otra parte, se puede ver que el segundo y el tercer día con mayores operaciones es decir lunes y miércoles respectivamente son días hábiles de la semana. Como se puede ver en la **Figura 14** la variación de la cantidad de operaciones aéreas es irregular, no presenta un comportamiento uniforme de aumento o descenso en la cantidad de operaciones, de esta manera como se nota en el análisis no es muy probable determinar que los días de mayor demanda de vuelos sean los días de fin de semana y los de baja sean los días hábiles.



**Figura 14.** Operaciones diurnas y nocturnas registrados por la estación EMRI\_3 (F003) ubicada en el barrio Santa Cecilia en la localidad de Fontibón entre el 13/09/2024 al 27/09/2024

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

Por otra parte, en cuanto a lo que usted menciona “(...) *En particular, quiero destacar el comportamiento de los aviones de la aerolínea Avianca, los cuales parecen no tener ninguna consideración hacia nuestra comunidad. Es frustrante observar cómo los aviones de Avianca pasan constantemente por encima de nuestros apartamentos, realizando maniobras y giros siempre sobre la misma área residencial. (...)*” vemos que usted en su comunicación no aporta soportes documentales que permitan validar sus afirmaciones.

Sin embargo, para ahondar en esta situación, le informamos que hemos consultado los registros de operaciones aéreas y de trayectorias de vuelo con la que cuenta esta Autoridad Nacional y que es reportada por el Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental de la AEROCIVIL, con esta información se calculó el porcentaje de operaciones aéreas llevadas a cabo por la aerolínea Avianca, las cuales se pueden detallar mediante los datos presentados en la **Tabla 2** así como

desde la **Figura 15** y la **Figura 16**. Desde la tabla se puede ver los porcentajes de aporte de Avianca en las operaciones de cada día de periodo de análisis del presente oficio segregado para la jornada diurna y para la jornada nocturna y en las gráficas se puede ver la cantidad de operaciones de Avianca por día de análisis comparadas con las cantidades totales de vuelos del Aeropuerto El Dorado. En promedio en los días analizados, Avianca genera el 46,13% de las operaciones aéreas en jornada diurna, el 33,78% de las operaciones nocturnas y aportó el 42,91% del total de los vuelos entre el 07 al 21 de septiembre de 2024.



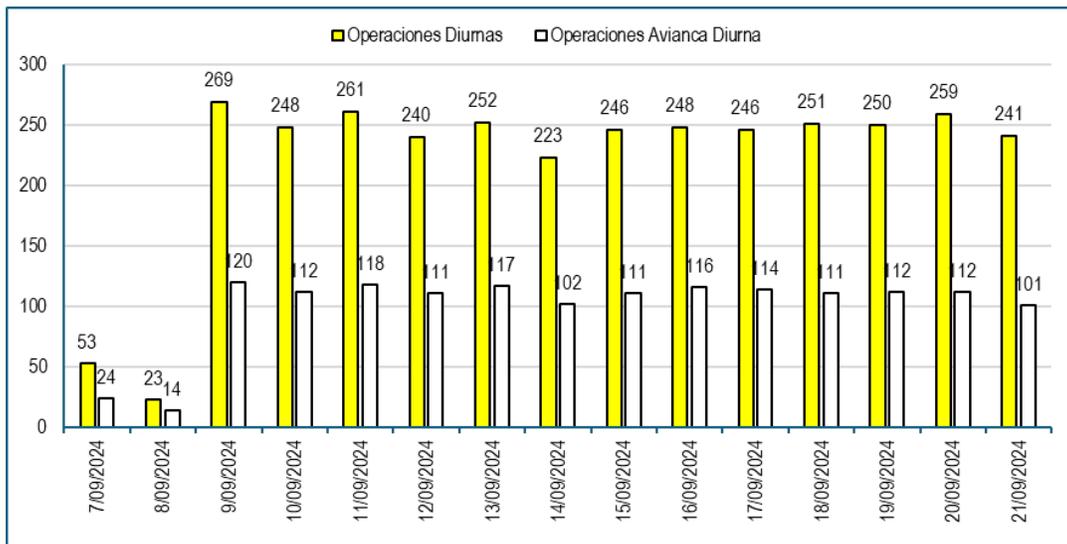
**Tabla 2 Porcentaje de operaciones de Avianca por día en jornada diurna y nocturna**

Fecha	7/09/2024	8/09/2024	9/09/2024	10/09/2024	11/09/2024	12/09/2024	13/09/2024	14/09/2024
<b>Día</b>	sábado	domingo	lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado
<b>Diurna</b>	45,28%	<b>60,87%</b>	44,61%	45,16%	45,21%	46,25%	46,43%	45,74%
<b>Nocturna</b>	32,61%	29,55%	30,43%	36,36%	35,29%	44,74%	30,91%	41,18%
<b>Total Día</b>	39,39%	40,30%	42,54%	44,13%	43,59%	46,04%	43,65%	44,89%

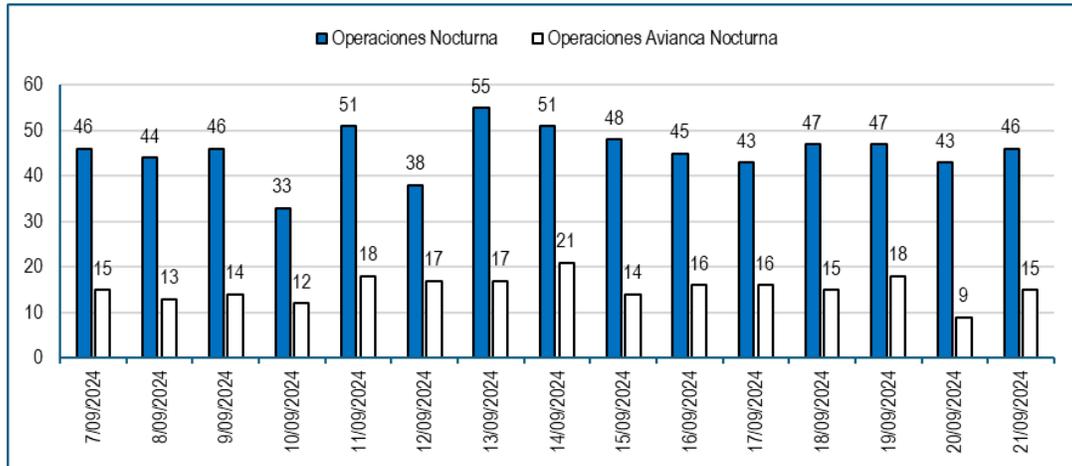
Fecha	15/09/2024	16/09/2024	17/09/2024	18/09/2024	19/09/2024	20/09/2024	21/09/2024
<b>Día</b>	domingo	lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado
<b>Diurna</b>	45,12%	46,77%	46,34%	44,22%	44,80%	43,24%	41,91%
<b>Nocturna</b>	29,17%	35,56%	37,21%	31,91%	38,30%	20,93%	32,61%
<b>Total Día</b>	42,52%	45,05%	44,98%	42,28%	43,77%	40,07%	40,42%

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



**Figura 15.** Operaciones diurnas vs operaciones diurnas de Avianca registrados por la estación EMRI\_3 (F003) entre el 13/09/2024 al 27/09/2024

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



**Figura 16.** Operaciones nocturnas vs operaciones diurnas de Avianca por la estación EMRI\_3 (F003) entre el 13/09/2024 al 27/09/2024

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

Como puede ver, por los datos presentados todas las operaciones del Aeropuerto que se dieron en el periodo de evaluación de este oficio no son solo del operador Avianca ya que en esta terminal aérea operan más aerolíneas y algunas se especializan en el transporte de pasajeros otras en el transporte de carga; entonces de manera consecuente los aportes a los niveles de ruido no son sólo por las operaciones de esta aerolínea.

### C. Niveles de Ruido por el paso de aeronaves

En atención a lo manifestado en su petición “(...) *la situación relacionada con el ruido causado por los aviones continúa siendo intolerable, (...) nos somete a un constante ruido (...)*”, a continuación, se presentará el análisis de niveles de presión sonora de acuerdo con la verificación de información y análisis de datos a través del Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales de la ANLA, acorde al registro tomado por las Estaciones de Medición de Ruido Inteligente – EMRI\_23 o F023 del Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental de la AEROCIVIL, durante el periodo comprendido entre el 13 al 27 de septiembre contrastado con los niveles máximos permisibles por la normatividad vigente. Este periodo de análisis se determina teniendo en cuenta como se ha indicado con anterioridad, que su petición no especifica fecha ni horario de los eventos que reporta causaron molestia por ruido aeronáutico, considerando así que es una muestra representativa que acoge días de fin de semana, días hábiles y la fecha de su petición.

De acuerdo con lo anterior, se analizaron los niveles promedio diarios de presión sonora continuo equivalente ponderado A, en el periodo diurno (LAeq D) y nocturno (LAeq N), a la luz de la normativa vigente que corresponde a la Resolución 0627 del 7 de abril de 2006 “*Por la cual se establece la norma nacional de emisión de ruido y ruido ambiental*” del hoy Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, entre otras disposiciones establece que las jornadas diurna y nocturna se delimitan como se presenta en la en la **Tabla 2**.

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

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

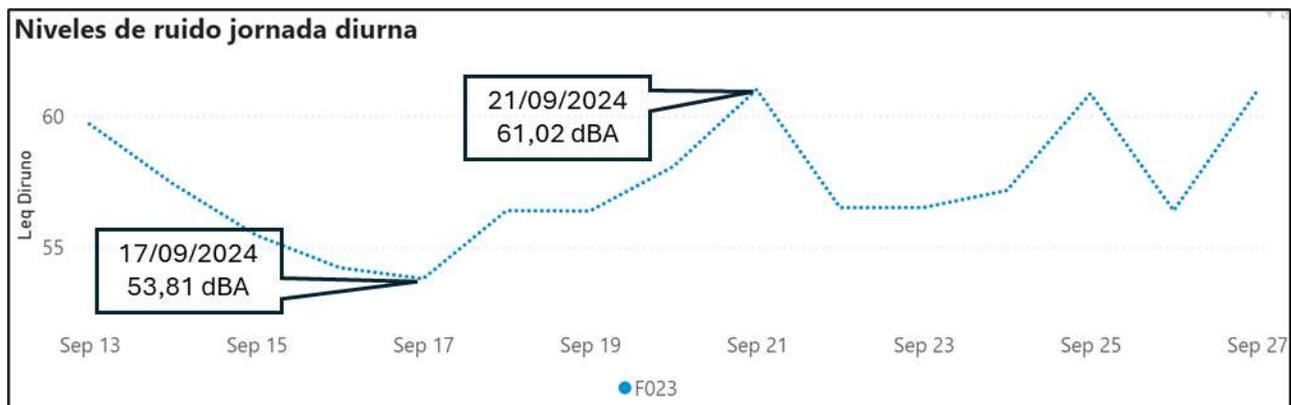
[www.anla.gov.co](http://www.anla.gov.co) Email: [licencias@anla.gov.co](mailto:licencias@anla.gov.co)



	Jornada	
	Diurna	Nocturna
<b>Comienzo</b>	07:01	21:01
<b>Fin</b>	21:00	07:00

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

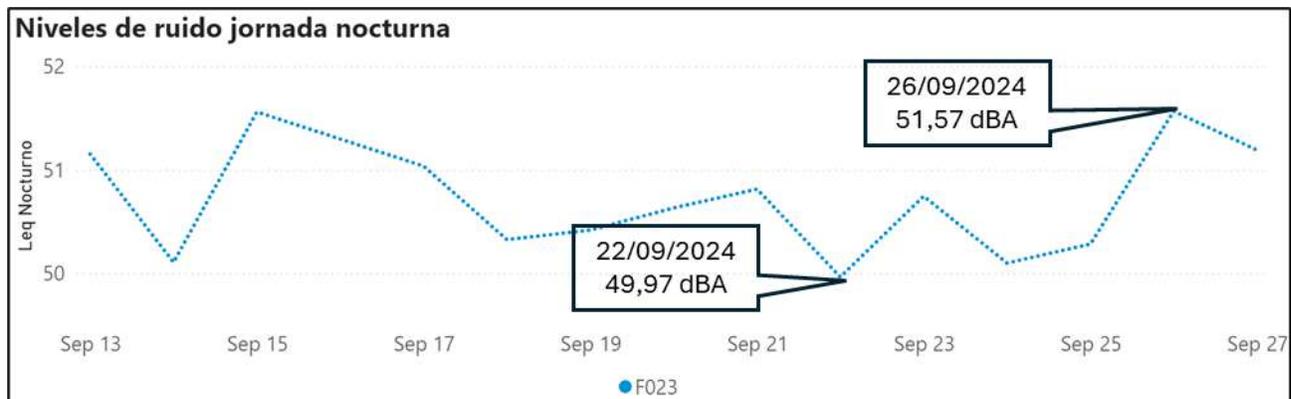
Al analizar la información se encontró que el comportamiento de los niveles de presión sonora promedio diarios continuo equivalente ponderado A (LAeq) para la jornada diurna, reportados por la estación EMRI\_23 (F023), entre el 13 al 27 de septiembre de 2024 (**Figura 17**), osciló entre el registro más alto de 61,02dBA (reportado el 21/09/24) y el registro más bajo 53,81dBA (reportado el 17/09/24), corroborando que no ocurrieron sobrepasos al nivel permisible de 65dBA



**Figura 17.** Niveles promedio diarios de presión sonora continuo equivalente diurno (LAeq D) registrados por la estación EMRI\_23 (F023) ubicada en el barrio Modelía de la localidad de Fontibón entre el 13/09/2024 al 27/09/2024

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

De igual manera, para el periodo nocturno, es decir de las 21:01 a las 07:00 horas, los niveles promedio diarios de presión sonora continuo equivalente con filtro de ponderación A (LAeq), oscilaron entre el mayor registro de 51,57 dBA (reportado el 26/09/24) y 49,97dBA (reportado el 21/09/24); como se puede ver en la **Figura 18**.



**Figura 18.** Niveles promedio diarios de presión sonora continuo equivalente nocturno (LAeqN) registrados por la estación EMRI\_23 (F023) ubicada en el barrio Modelia de la localidad de Fontibón entre el 13/09/2024 al 27/09/2024

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

Es importante resaltar entonces que los niveles de presión sonora reportados en la estación F023 ubicada en el barrio Modelia cumplen con los estándares permisibles de la Resolución 0627 de 2006, por lo que es evidente que también se cumplirían los estándares mencionados en el barrio La Felicidad ya que las aeronaves que salen del aeropuerto El Dorado siguen las trayectorias en constante ascenso, toda vez que las aeronaves estarían a mayor altura sobre el barrio motivo de su consulta en comparación con el barrio Modelia.

#### 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, “(...) *merecemos soluciones que mitiguen este asedio acústico constante, (...) espero que esta vez se tomen medidas efectivas para reducir el impacto (...)*”, es importante, para esta Autoridad Nacional informarle que, adicional a las medidas de mitigación y restricciones operacionales que han sido implementadas en la configuración operacional para cada franja horaria (descritas en el literal B, tabla 1 de la presente comunicación), el Aeropuerto Internacional El Dorado, cuenta una serie de medidas de orden ambiental para la mitigación de impactos por ruido que pueda generar la operación aérea de esta terminal aérea a cargo de la AEROCIVIL, que a continuación, nos permitimos ampliar y detallar sobre dichos conceptos y medidas, así:

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

**Tabla 3. 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

Clasificación de Nivel de Ruido (EPNL)	Cuota de Conteo
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 4. Aeronaves objeto de restricción por cuota de ruido QC. Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.**

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

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

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

- **Plan de Reconversión de Flota Aérea:** Medida implementada por la AEROCIVIL contenida en la Resolución AEROCIVIL 1599 del 26 de agosto de 2020 de dicha Entidad, la cual consiste en que de manera gradual los operadores que cuenten con aeronaves cuya tecnología no pueda cumplir y supere los niveles máximos permisibles de ruido, reconviertan sus aeronaves a tecnologías eficientes que minimicen la generación de ruido y les permita cumplir con la norma. En tal sentido, es importante indicarle que sobre el tipo de aeronaves con mayor cuota de ruido y que generan un impacto hacia la población,

la AEROCIVIL expidió las Resoluciones 3103 y 3104 del 30 de diciembre de 2021 mediante las cuales estableció unos planes de reconversión de flota, con el objetivo de que los operadores de carga que aún cuentan con ese tipo de aeronaves se acojan a esa medida y logren mejorar y actualizar sus tecnologías; es así que, a la fecha algunos de estos operadores se han sometido al plan de reconversión de forma gradual y de esta manera contribuir a la reducción de los impactos auditivos y extra - auditivos asociados a la operación aérea del aeropuerto.

- **Plan de Reconfiguración del Espacio Aéreo:** A través del artículo tercero de la Resolución 1567 del 7 de diciembre de 2015, obligación que modificó el numeral 3 del párrafo del artículo noveno de la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015, Autoridad Nacional como medida de manejo para la mitigación de los niveles de ruido de esta terminal aérea, le requirió a la AEROCIVIL un plan de reconfiguración del espacio aéreo, con el objeto de contar con procedimientos de mayor precisión, integridad y continuidad, por medio de los procedimientos PBN – (Navegación basada en Prestaciones) enfocados hacia una navegación más autónoma; dichos procedimientos de vuelo repercuten positivamente en los niveles de ruido generados por la operación aérea del Aeropuerto Internacional El Dorado, buscando así, que la duración de los mismos sea menor y los corredores aéreos sean más limitados, lo que se traduce en la organización de las trayectorias de las aeronaves y disminución de las áreas afectadas.
- **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, 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

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

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

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

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

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

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

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



Cordialmente,

**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



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.

