

Bogotá, DC, lunes, 18 de noviembre de 2024

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

Asunto: Respuesta a su petición presentada bajo los radicados ANLA 20246201167012 y 20246201167042 del 9 de octubre de 2024, mediante formulario web de PQRSD de esta Autoridad Nacional relacionado con presuntas afectaciones por altos niveles de ruido y alta frecuencia de operación aérea en la en la pista sur, especialmente en horarios nocturnos y de madrugada, de aeronaves que operan desde y hacia el Aeropuerto Internacional El Dorado sobre los barrios al sur de la terminal aérea.

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

Expediente: LAM0209

Respetado(a) Peticionario(a):

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

“(…)

ESTIMADOS SEÑORES DE LA ANLA, LES ESCRIBO CON EL PROPÓSITO DE EXPRESAR MI GRAN PREOCUPACIÓN Y DESCONTENTO RESPECTO AL USO INCONSISTENTE DE LAS PISTAS DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO, ESPECÍFICAMENTE EN LOS DÍAS EN QUE SE RECURRE EXCLUSIVAMENTE A LA PISTA SUR PARA LOS DESPEGUES. ESTA SITUACIÓN NO SOLO AFECTA GRAVEMENTE A LOS HABITANTES DE LOS BARRIOS CERCANOS AL SUR DEL AEROPUERTO, SINO QUE TAMBIÉN PARECE MOSTRAR UNA FALTA DE CONSIDERACIÓN HACIA QUIENES VIVIMOS EN ESTA ZONA. ENTENDEMOS QUE TANTO LA PISTA NORTE COMO LA PISTA SUR ESTÁN HABILITADAS Y SON NECESARIAS PARA GESTIONAR EL ALTO VOLUMEN DE TRÁFICO AÉREO DEL AEROPUERTO. SIN EMBARGO, RESULTA INCOMPREENSIBLE Y MOLESTO QUE HAYA DÍAS EN LOS QUE LA PISTA SUR SEA LA ÚNICA EN USO, EXPONIENDO REPETIDAMENTE A LAS COMUNIDADES QUE RESIDEN AL SUR DEL AEROPUERTO A NIVELES DE RUIDO INTOLERABLES. ESTAS DECISIONES NO PARECEN TENER EN CUENTA EL BIENESTAR DE LOS RESIDENTES, QUE



DÍA TRAS DÍA SUFREN EL IMPACTO DEL RUIDO CONSTANTE, ESPECIALMENTE EN HORARIOS NOCTURNOS Y DE MADRUGADA. ESTOY SEGURO DE QUE LA OPERACIÓN DE UN AEROPUERTO DE ESTA MAGNITUD DEBE SER BALANCEADA, Y POR ELLO ME PREGUNTO: ¿QUÉ NECESIDAD TIENEN DE CONCENTRAR EL IMPACTO NEGATIVO SOLO EN LAS ZONAS RESIDENCIALES AL SUR? SERÍA RAZONABLE Y MÁS EQUITATIVO QUE SE DISTRIBUYERA EL USO DE AMBAS PISTAS, NO SOLO PARA MEJORAR LA OPERATIVIDAD DEL AEROPUERTO, SINO PARA ALIVIAR LA CARGA DE RUIDO SOBRE LAS PERSONAS QUE VIVEN EN LOS ALREDEDORES. NO ES JUSTO QUE SE CASTIGUE CONTINUAMENTE A LOS RESIDENTES DEL SUR CUANDO EXISTEN ALTERNATIVAS VIABLES. LA CALIDAD DE VIDA DE QUIENES HABITAMOS CERCA DE LA PISTA SUR SE VE AFECTADA SIGNIFICATIVAMENTE POR ESTAS DECISIONES OPERATIVAS. NO SE TRATA DE EVITAR QUE SE UTILICEN AMBAS PISTAS, SINO DE UNA DISTRIBUCIÓN MÁS JUSTA Y EQUITATIVA QUE NO DEJE A UN SOLO SECTOR ENFRENTANDO LAS CONSECUENCIAS DE LA CONTAMINACIÓN ACÚSTICA. SOLICITO A LA ANLA QUE, EN SU ROL DE SUPERVISIÓN, EVALÚE DE MANERA URGENTE ESTA SITUACIÓN Y PROMUEVA UN USO MÁS EQUILIBRADO DE LAS PISTAS. EL AEROPUERTO DEBE CUMPLIR CON LAS NORMATIVAS AMBIENTALES Y GARANTIZAR QUE SUS OPERACIONES NO SE REALICEN EN DETRIMENTO DEL BIENESTAR DE LOS CIUDADANOS. AGRADEZCO DE ANTEMANO SU ATENCIÓN A ESTA SOLICITUD Y QUEDO A LA ESPERA DE UNA RESPUESTA Y ACCIONES CONCRETAS PARA RESOLVER ESTE PROBLEMA QUE AFECTA A MILES DE PERSONAS DIARIAMENTE.

(...)"

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”, para el cual se otorgó Licencia Ambiental ordinaria mediante la Resolución 1330 del 7 de noviembre 1995 que reposa en esta entidad bajo el expediente LAM0209 y cuyo titular es la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL nos permitimos indicarle que los aspectos generales relacionados con la licencia ambiental otorgada a dicho proyecto, como: competencias de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, marco jurídico aplicable, configuración operacional y medidas de manejo ambiental generales del Aeropuerto Internacional El Dorado, área de influencia del proyecto, Centro de Monitoreo Aero Ambiental (CMAA) de la AEROCIVIL, se encuentran disponibles para su consulta en la página web de la ANLA en el enlace <https://www.anla.gov.co/images/entidad/ses/estad-avance/2023-10-10-anla-contexto-proyecto-lam0209.pdf>.

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)



Con lo antes indicado, esta Autoridad Nacional encuentra seis (6) temáticas a resolver en su petición, así:

- A. Ubicación del Peticionario.
- B. Configuración y horarios de operación del aeropuerto internacional El Dorado.
- C. Competencia de ANLA respecto al uso del espacio aéreo, frecuencia y uso de la pista sur.
- D. Verificación de cumplimiento a las restricciones en la pista sur para los horarios entre las 22:00 y las 23:59 las 00:00 a las 4:59 y entre las 5:00 y las 6:59 horas, establecidas en la configuración operacional definidas en la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 modificada por la Resolución 0301 del 1 de febrero de 2024.
- E. Análisis de operaciones en la pista sur del Aeropuerto Internacional El Dorado.
- F. Conclusiones respecto a los análisis técnicos de operaciones sobre la pista sur y de cumplimiento a restricciones operacionales sobre la misma.

En tal sentido a continuación se desarrolla cada una de las anteriores temáticas.

A. Ubicación del Peticionario.

En principio es relevante informarle que, teniendo en cuenta que usted indica como ubicación los barrios cercanos al sur del Aeropuerto Internacional El Dorado, el proyecto cuenta con un área de influencia socioeconómica definida a través de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, modificada por la Resolución 0301 del 1 de febrero de 2022, en la cual, si bien se encuentran incluidos algunos barrios de la localidad de Fontibón, otros no hacen parte de esta.

En tal sentido, a continuación, nos permitimos enlistar los barrios de la Localidad de Fontibón que se encuentran dentro del área de influencia, para su conocimiento.

Tabla 1. Barrios de la localidad de Fontibón que conforman el área de influencia socioeconómica del proyecto

Localidad de Fontibón	
UPZ	Barrios
75. Fontibón	Atahualpa (incluye los sectores El Charquito y Atahualpa El Cajón)
	Internacional (incluye la urbanización El Chital)
	Las Flores
	Versalles Fontibón
	Los Cámbulos (incluye la urbanización El Triunfo)
	La Giralda (incluye La Giralda II)
	Santander
	La Cabaña El Rubí (incluye La Cabaña II)
	La Isla
	Rubén Vallejo
	Villa Beatriz
	Veracruz
76 San Pablo	El Pedregal
	Batavia
	Selva Dorada
	Brisas Aldea
	El Triángulo
	Villa Liliana



114. Modelia	El Refugio
	La Zelfita
	Aldea
	Urb. Arabia (incluye los conjuntos Abadía, Rincón de la Abadía y El Molino de la Abadía I)
	San Antonio de Fontibón
	Oviedo
	El Rubí (incluye las urbanizaciones Bengala Costabella y Torres del Rubí)
	Rincón Santo (incluye Rincón Santo I)
	Urb. Cofradía (incluye la urbanización Cofradía II Sector)
	El sector denominado como S.C Ferrocaja en cartografía oficial no es barrio y está conformado por los conjuntos residenciales llamados Bosques de Modelia
	Capellanía (incluye conjuntos residenciales no informados por Aerocivil)
	Santa Cecilia
	Modelia Occidental (sector de conjuntos residenciales)
	Rincón de Modelia
115. Capellanía	Modelia
	Camavieja
	San José de Fontibón
	La Rosita
	Urb. Parque Afir (la comunidad lo reconoce como Urbanización Parque Ofir El Trebol y del mismo modo lo registra IDPAC)
	Altos de San Sebastián
	Bellavista Los Pantanos
117. Aeropuerto El Dorado	Tierra Firme (sector que colinda con el humedal Capellanía y no es reconocido por Asojuntas)
	Urb. El Jardín (conocido como San José)
	Puerta de Teja (incluye los sectores Puerta de Teja El Triángulo y Puerta de Teja, dos sectores identificados en la cartografía oficial consultada por Aerocivil)
	Bogotano I (uso industrial)
	Bogotano II (uso industrial)
	San José de Las Pistas (uso industrial)

Fuente: Barrios de la Localidad de Fontibón que conforman el área de influencia del proyecto. Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, modificada por la Resolución 0301 del 1 de febrero de 2022.

De acuerdo con lo anterior, se identifica que usted señor peticionario no define ubicación, localidad, sector, barrio o dirección específica e información puntual de los eventos de operación aérea que según su comunicación le han generado incomodidades, 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 de su localización, así como la fecha, hora en que ocurre el o los eventos, 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.

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

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

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

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

PISTA	Horarios y Medidas de Manejo Ambiental aprobadas por la ANLA - Configuración operacional		PISTA	Horarios y Medidas de Manejo Ambiental aprobadas por la ANLA - Configuración operacional	
NORTE Localidad de Engativá	05:00- 6:59	Operaciones en cualquier dirección. Las operaciones sobre y hacia la ciudad de Bogotá con restricciones por cuota de ruido $QC \geq 4$	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 despegue 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 despegue 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 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

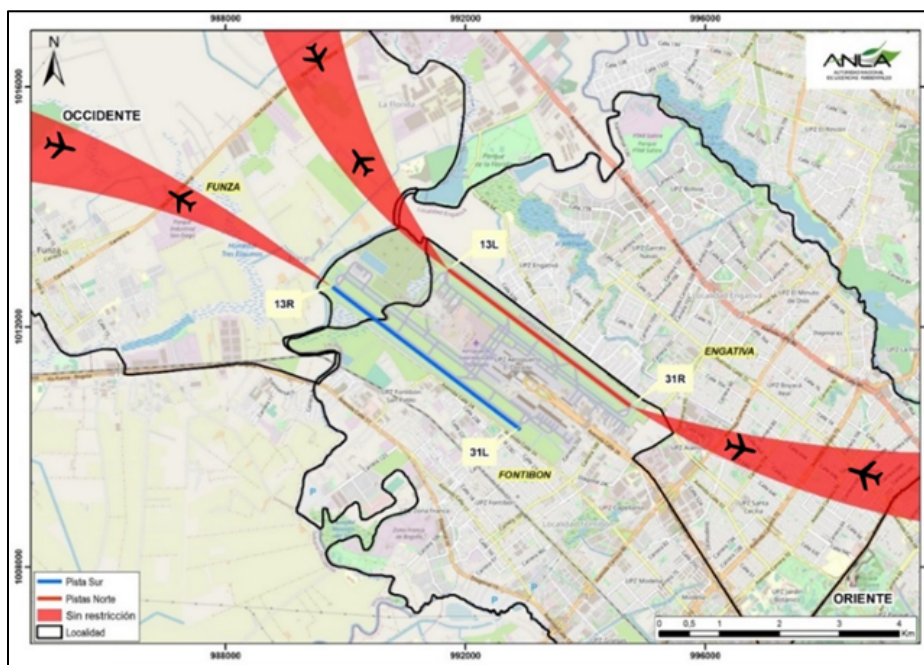


Figura 1: Operación aérea fase II - Horario 22:00 – 23:59 horas

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

- Entre las 00:00 a las 4:59 horas, no se permite la operación aérea sobrevolando la ciudad de Bogotá, por ninguna pista

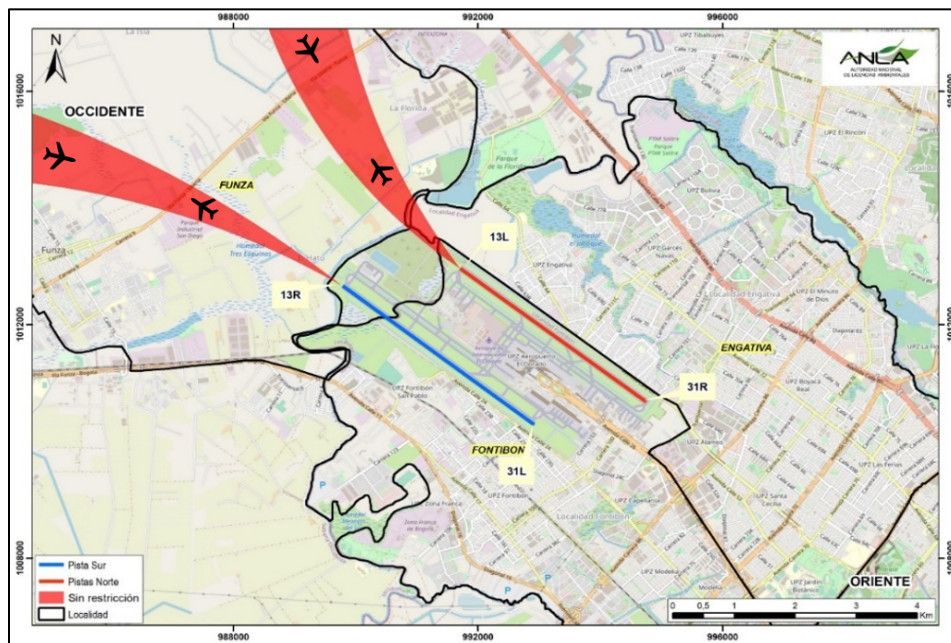


Figura 2. Operación aérea fase II - Horario 00:00 – 4:59 horas
Fuente: Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales – ANLA.

Así las cosas, frente a lo señalado en su petición respecto a “(...) **ESPECIALMENTE EN HORARIOS NOCTURNOS Y DE MADRUGADA** (...)”, tal como ya le fue mencionado anteriormente, el Aeropuerto Internacional El Dorado se encuentra autorizado para operar las 24 horas, no obstante, este cuenta con unas restricciones ambientales para cada una de las pistas que cumplen el objetivo de medidas de mitigación para los impactos generados por el ruido de la operación aérea en horarios nocturnos y de madrugada como es el caso de la restricción en el horario entre las 22:00 a las 23:59 para la pista sur en el cual no se tiene permitido la operación de despegues en dirección Bogotá y se permiten los aterrizajes siempre y cuando se lleven a cabo en sentido occidente – oriente, es decir, sin sobrevolar la ciudad de Bogotá ósea entrando por el lado de Funza, y la restricción entre las 00:00 y las 4:59, la cual consiste en que por ninguna de las dos pistas norte y sur se permiten despegues ni aterrizajes desde y hacia la ciudad de Bogotá, sin embargo, es importante informar que de estas restricciones se exceptúan aquellas operaciones aéreas que estén relacionadas con misiones de orden gubernamental, fuerza pública, ambulancias, entre otros. Por tal motivo, en el literal D de la presente comunicación, se realiza el análisis pertinente frente al cumplimiento de tales restricciones por parte de la AEROCIVIL basados en los reportes de las estaciones **EMRI F002 o F002** ubicada en el barrio El Encanto de la localidad de Engativá y **EMRI 03 o F003**, ubicada en el barrio Santa Cecilia de la localidad de Fontibón, dentro del área de influencia abiótica bajo el estándar de los 65dBA (delimitada en color rojo), como se observa en la **figura 3**.

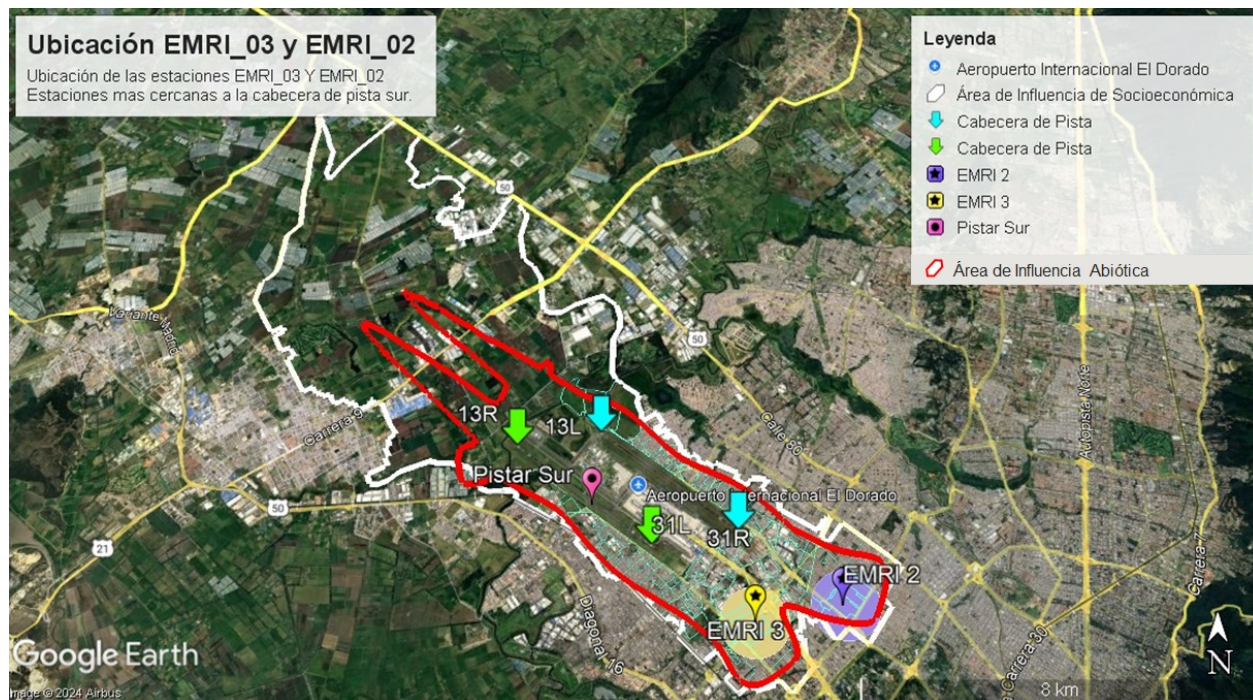


Figura 3. Ubicación y radio de cobertura de las estaciones EMRI_03 (F003) y EMRI_02 (F002). Pista Sur del Aeropuerto Internacional El Dorado (13R) y (31L). Área de Influencia del proyecto medio abiótico (limitada en color rojo) y socioeconómico (limitada en color blanco) Proyecto “Ejecución de las obras 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.

C. Competencia de ANLA respecto al uso del espacio aéreo, frecuencia y uso de la pista sur.

En atención a lo manifestado por usted en su petición “(...) **ESTIMADOS SEÑORES DE LA ANLA, LES ESCRIBO CON EL PROPÓSITO DE EXPRESAR MI GRAN PREOCUPACIÓN Y DESCONTENTO RESPECTO AL USO INCONSISTENTE DE LAS PISTAS DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO, ESPECÍFICAMENTE EN LOS DÍAS EN QUE SE RECURRE EXCLUSIVAMENTE A LA PISTA SUR PARA LOS DESPEGUES, (...) RESULTA INCOMPREENSIBLE Y MOLESTO QUE HAYA DÍAS EN LOS QUE LA PISTA SUR SEA LA ÚNICA EN USO, (...) SERÍA RAZONABLE Y MÁS EQUITATIVO QUE SE DISTRIBUYERA EL USO DE AMBAS PISTAS, (...) SOLICITO A LA ANLA QUE, EN SU ROL DE SUPERVISIÓN, EVALÚE DE MANERA URGENTE ESTA SITUACIÓN Y PROMUEVA UN USO MÁS EQUILIBRADO DE LAS PISTAS. EL AEROPUERTO DEBE CUMPLIR CON LAS NORMATIVAS AMBIENTALES (...)**” Subrayado y negrilla fuera del texto original

Nos permitimos reiterar tal como se ha indicado en el literal **B** de la presente comunicación que, en lo que corresponde a los horarios de operación de la pista sur y pista norte, estos fueron autorizados por la ANLA y la verificación del cumplimiento de los mismos y las restricciones de carácter ambiental que se han establecido, corresponden a las competencias de esta Autoridad Nacional; sin embargo, sea la oportunidad de aclarar que, **el uso del espacio aéreo sobre la ciudad de Bogotá y todo el territorio nacional, la cantidad o número de operaciones y la distribución de éstas** que se realicen en esta terminal aérea, 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 al uso del espacio aéreo, la cantidad numera de operaciones, así como la distribución de estas, su petición ha sido trasladada a la AEROCIVIL para que esa entidad, brinde respuesta oportuna frente a este asunto.

D. Verificación de cumplimiento a las restricciones en la pista sur para los horarios entre las 22:00 y las 23:59 las 00:00 a las 4:59 y entre las 5:00 y las 6:59 horas, establecidas en la configuración operacional definidas en la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 modificada por la Resolución 0301 del 1 de febrero de 2024.

Dadas las manifestaciones que usted ha indicado en su petición, relacionadas con la operación aérea, especialmente en horarios nocturnos y de madrugada sobre la pista sur del Aeropuerto Internacional El Dorado y tal como se ha indicado previamente, la ANLA es la Autoridad Nacional competente para verificar el cumplimiento de los horarios y configuración operacional que se ha establecido para esta terminal aérea, por tanto se procedió a verificar a través del Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales de la ANLA, el cumplimiento de las restricciones operacionales que aplican para la pista sur, en los horarios entre las 22:00 a las 23:59, entre las 00:00 a las 4:59 y entre las 5:00 a las 6:59, las cuales se han explicado previamente en el literal B “Configuración y Horarios de Operación del Aeropuerto Internacional El Dorado”, e incluyen a su vez los horarios y restricciones que aplican para la pista norte.

Así las cosas, se tomó como periodo de análisis el comprendido entre 02 al 16 de octubre de 2024 con base en los registros de la estación EMRI_3 y las cabeceras de pista (ver ubicación en Figura 3) que aplican por cada restricción, esto con el objetivo de poder brindarle a usted información clara y precisa conforme lo solicitado y en el marco propio de las competencias de esta Autoridad Nacional.

Conforme a lo anterior, es preciso indicar que, el periodo de análisis se tomó teniendo en cuenta que en su petición usted no indica la fecha y horario específicos de la ocurrencia de los eventos, el cual incluye la fecha de radicado de la petición que es el 09 de octubre de 2024. En ese sentido, se hace necesario reiterarle que, para próximas comunicaciones, en caso de seguir percibiendo la molestia, nos especifique, fecha y hora de los eventos.

En tal sentido, en lo relacionado a modelos de aeronaves con cuota de ruido ($QC \geq 4$) es decir las aeronaves más ruidosas, las cuales tienen restricción de operación en el horario entre las 05:00 a las 06:59 horas, debemos informarle que una vez consultados los registros FIS (Flight Information System, Sistema de Información de Vuelo) por sus siglas inglés, reportados por la estación F003 debemos confirmarles que dentro del periodo de evaluación (02/10/24 al 16/10/24) no se identificaron aeronaves catalogadas con $QC \geq 4$.

En cuanto a la restricción de operaciones en la franja horaria de 22:00 a 23:59, se consultaron las operaciones aéreas realizadas por el Aeropuerto Internacional El Dorado por la pista sur y registradas por la estación F003 entre el 03 y el 17 de octubre de 2024, hallando que no se encontraron aeronaves operando en este horario

Por otra parte, en lo que corresponde a la restricción para las operaciones aéreas entre las 00:00 a las 4:59 horas, la cual consiste en restringir la operación aérea sobre la ciudad de Bogotá, esto es, aterrizajes y despegues por las cabeceras 31L y 31R, esta Autoridad Nacional consultó el periodo de análisis comprendido entre el 02 y el 16 de octubre de 2024, encontrando que en este periodo la estación F003 registró que el 03 de octubre de 2024, tres (3) aeronaves operaron en la franja de 00:00h a 04:59h sobrevolando la ciudad de Bogotá, estas operaciones aéreas se detallan en la **Tabla 3**, allí se puede distinguir la fecha y hora de operación, el identificador de la operación (Callsign), la cabecera de pista que registró la operación, el tipo de operación (aterrizaje o despegue) y el tipo de aeronave. Frente a esta situación la AEROCIVIL mediante radicado 20246201234732 del 25 de octubre y 28 de octubre informó a esta Autoridad Ambiental al respecto de estas operaciones lo siguiente:

“(…)

Un total de 14 operaciones de aterrizaje fueron realizadas en la franja horaria de las 03:01 hasta las 04:59 hora local (GTM -5) por la pista sur (32/R) sobrevolando la ciudad de Bogotá D.C. Estas operaciones aéreas estaban programadas inicialmente para ser realizadas por la pista norte (14/L) sobrevolando el municipio de Funza en cumplimiento al horario aprobado, sin embargo, debido a condiciones meteorológicas adversas de baja visibilidad de la pista (14/L) condición considerada como extremadamente atípica, se procedió desarrollar la contingencia de procedimientos aéreos avalados por la Organización de Aviación Civil Internacional para estos casos y realizar las aproximaciones por la pista (32/R), la cual si presentaba las debidas condiciones de visibilidad requeridas para realizar el procedimientos de aproximación y aterrizaje de las aeronaves de manera segura para la tripulación y pasajeros.

En la siguiente ilustración se puede observar cómo se reorganizó el espacio aéreo del Aeropuerto Internacional El Dorado ara poder realizar las operaciones de aproximación ya aterrizaje por la pista norte en configuración (32/R) sobrevolando la ciudad de Bogotá D.C.:

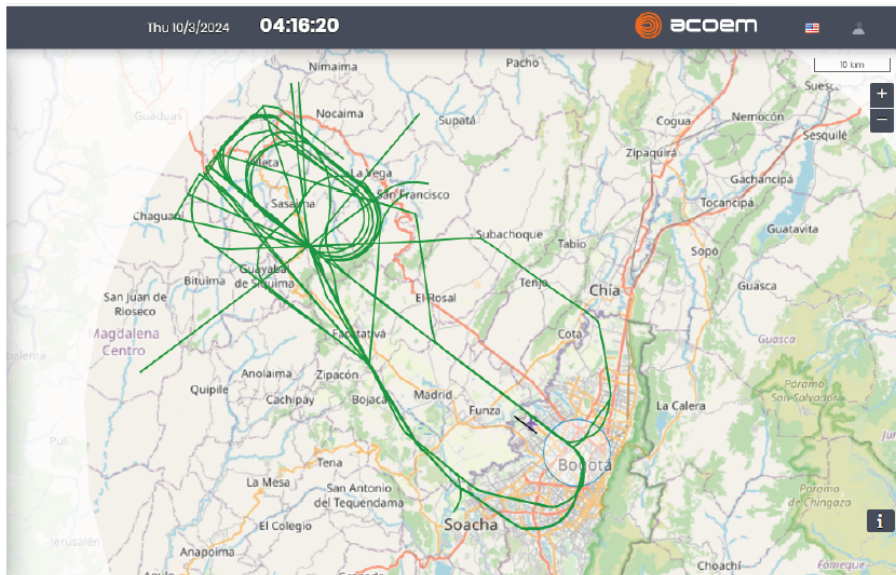


Ilustración 1. Trayectorias de aeronaves operación de aterrizaje entre las 03:01 hasta las 04:59 hora local.

Fuente: Aerocivil – CMAA

Todo lo anterior fue notificado mediante El diario de señales de regiones de información de vuelo para Bogotá (FIR SKDE). El cual se encuentra adjunto a esta notificación y hace parte de los procedimientos de seguridad operacional estandarizados a nivel internacional por el acuerdo de Chicago y del cual Colombia es país signatario mediante la Ley 12 de 1947.

(...)

Ahora en la **Tabla 3** se muestra tres operaciones que sobrevolaron la ciudad entre las 00:00h y las 04:59h y aterrizaron por la pista sur, estas hacen parte de las catorce operaciones reportadas por AEROCIVIL que fueron realizadas obedeciendo a las condiciones meteorológicas adversas que generaron una baja visibilidad atípica, cuando se dan estas condiciones naturales, las aeronaves se excluyen del cumplimiento a la restricción operacional aplicada entre las 00:00h a 04:59h, lo cual está determinado en el Parágrafo Primero del artículo 1 de la resolución 1728 del 04 de octubre de 2021 “Por la cual se modifica una licencia ambiental y se adoptan otras determinaciones” allí se señala lo siguiente:

“(...)

Las medidas de manejo ambiental aprobadas en el presente artículo no aplicarán para las aeronaves de todo tipo que tengan que utilizar dicho terminal como aeropuerto alterno por motivos meteorológicos, técnicos o de seguridad durante el período en que permanezcan dichas razones y que afecten la seguridad del vuelo, y las aeronaves que operen en misiones de ayuda médica, desastres u otras clases de emergencia, y vuelos especiales del Ministerio de Defensa. Sin perjuicio de lo anterior, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil deberá reportar ante la ANLA dentro de las 24 horas siguientes después de sucedido el evento”.

(...)"

Tabla 3. Aeronaves registradas estación F003 dentro de la franja horaria 00:00h a 04:59h en la pista sur

Fecha y hora	CallSign	Direction	Cabecera de pista	Modelo de aeronave
3/10/2024 3:21	LPE2444	ARR	31R	A320
3/10/2024 4:18	ACA094	ARR	31R	A333
3/10/2024 4:48	AVA023	ARR	31R	A20N

Convenciones: ARR aterrizaje. 31R: Pista Norte lado Bogotá

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

E. Análisis de operaciones en la pista sur del Aeropuerto Internacional El Dorado.

Ahora bien, sea pertinente aclarar respecto a lo que usted menciona "(...) *ENTENDEMOS QUE TANTO LA PISTA NORTE COMO LA PISTA SUR ESTÁN HABILITADAS Y SON NECESARIAS PARA GESTIONAR EL ALTO VOLUMEN DE TRÁFICO AÉREO DEL AEROPUERTO. SIN EMBARGO, RESULTA INCOMPREENSIBLE Y MOLESTO QUE HAYA DÍAS EN LOS QUE LA PISTA SUR SEA LA ÚNICA EN USO, EXPONIENDO REPETIDAMENTE A LAS COMUNIDADES QUE RESIDEN AL SUR DEL AEROPUERTO A NIVELES DE RUIDO INTOLERABLES (...)*" que la AEROCIVIL como Autoridad Aeronáutica puede hacer uso tanto de la pista sur como de la pista norte de acuerdo con sus criterios técnicos y operativos en los cuales entre otros se tienen en cuenta factores de seguridad operacional en aire y tierra, así como de tipo meteorológicos, siempre conforme a la configuración operacional que se ha establecido por ANLA para el Aeropuerto Internacional El Dorado.

Sin embargo, respecto a lo anterior, le informamos que esta Autoridad Nacional través del Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales de la ANLA, verificó la información relacionada con el uso exclusivo de la pista sur que usted menciona, por lo tanto, a continuación, le presentamos en la Tabla 4 una segregación de las operaciones aéreas relacionadas con despegues (DEP) y aterrizajes (ARR) para cada una las cabeceras de pista. Debe tener en cuenta que las cabeceras de la pista sur son 13R y 31L y de la pista norte 31R y 13L y que las cabeceras que se identifican con el numero 13 están del lado del municipio de Funza y con el número 31 del lado de la ciudad de Bogotá, esto lo puede apreciar de mejor manera en la **Figura 3**.

Con los datos presentados en la **Tabla 4** y en la **Figura 4** se puede notar que hay una diferencia entre el total de las operaciones de la pista norte frente al total de las operaciones aéreas de la pista sur de 360 operaciones aéreas para el periodo establecido entre el 02 y el 16 de octubre de 2024 y en proporción, cerca del 49% de las operaciones se realizaron por la pista sur y 51% aproximadamente por la pista norte lo que denota una distribución equilibrada en el número de operaciones.

Tabla 4. Operaciones por cabecera y por pista entre el 02 al 16 de octubre de 2024

	Cabece ra	ARR	DEP	Total cabecera	Total por pista	Porcentaj e
PISTA SUR	13R	3969	4014	7983	8279	48,94%
	31L	149	147	296		
	31R	195	389	584	8639	51,06%

	Cabece ra	ARR	DEP	Total cabecera	Total por pista	Porcentaj e
PISTA NORTE	13L	4228	3827	8055		
Total		8541	8377	16918		

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

Ahora desde la **Figura 4** se muestra claramente que las cabeceras de pista que registraron más operaciones fueron 13L y 13R es decir que la gran mayoría de las operaciones aéreas se registraron por el municipio de Funza que en total fueron 16038 operaciones aéreas (94,8%) y por el lado de Bogotá se registraron 880 operaciones aéreas (5,20%). En este análisis es importante que tenga en cuenta que las operaciones que pueden presentar mayor influencia hacia el lado sur del Aeropuerto, es decir sobre la localidad de Fontibón, son aquellas operaciones que parten de la cabecera 31L que salen por allí toman una dirección hacia el sur a la altura del barrio Modelia y sobrevolando la localidad de Fontibón, como puede ver para esta cabecera de pista y dentro del periodo de análisis tan solo se registraron 296 aeronaves por esta cabecera distribuidas entre 149 maniobras de aterrizaje y 147 de despegues, de las 4 cabeceras esta es la que menor cantidad de operaciones registra.

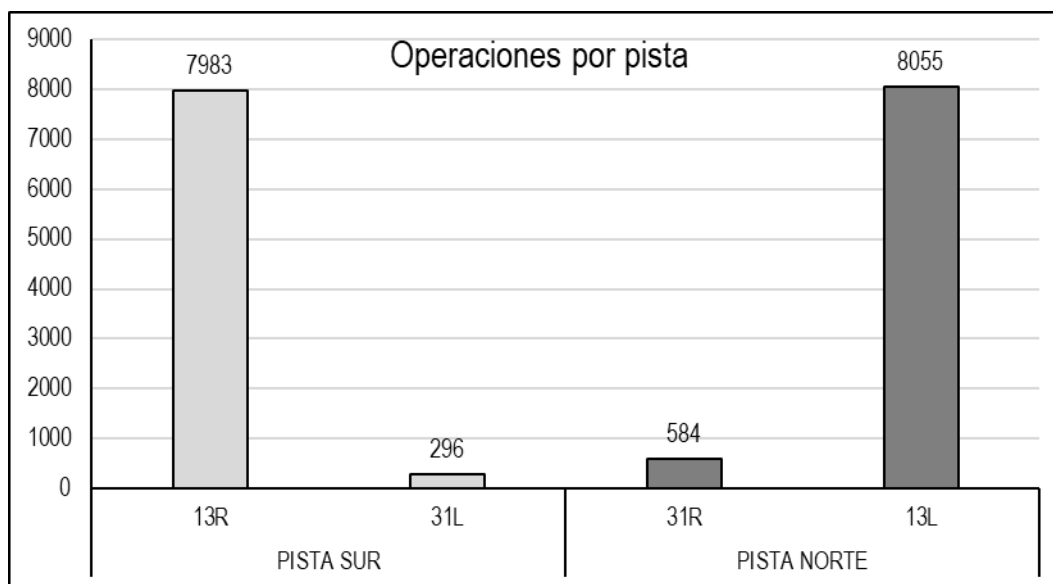


Figura 4. Cantidad de operaciones por pista

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

Por otra parte, desde la **Figura 5** se puede ver que existe una prevalencia tanto para las operaciones de aterrizaje y para las de despegue de que las aeronaves realicen las operaciones por el lado de Funza, es decir las cabeceras 13L y 13R.

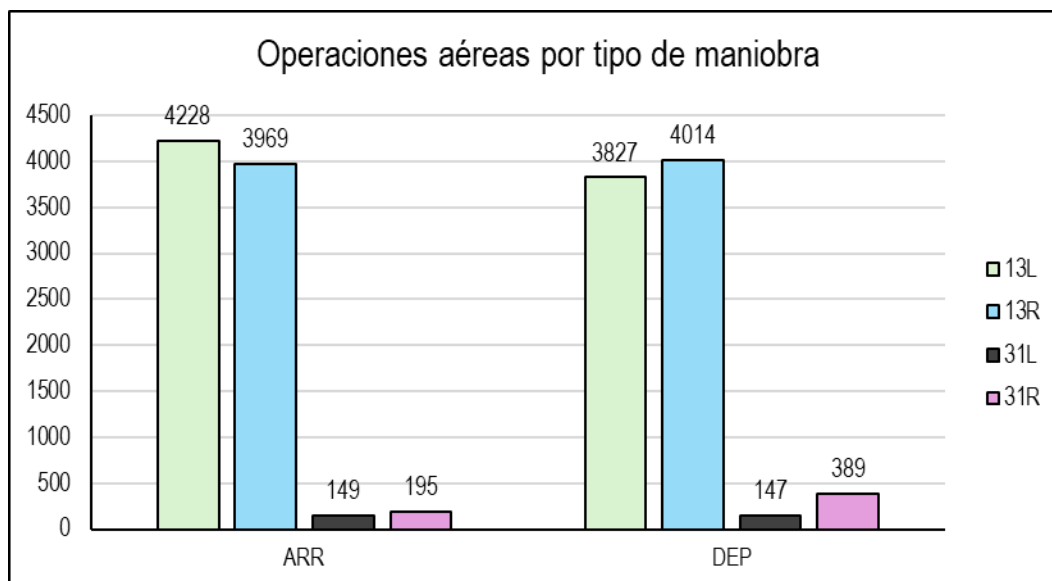


Figura 5. Cantidad de operaciones por tipo de maniobra y cabecera de pista

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

En síntesis, respecto al análisis de uso de las pistas norte y sur, se puede determinar que sí bien hay aproximadamente un 1% de operaciones más en la pista norte, no se ve una prevalencia de uso de alguna de las 2 pistas, sin embargo, sí se puede notar una gran prevalencia (94,8%) a que las operaciones de despegue y de aterrizaje se realicen por el municipio de Funza. De tal manera contrario a lo que usted menciona no se puede concluir que prevalecen parcial o totalmente las operaciones sobre la pista sur.

F. Conclusiones respecto a los análisis técnicos de operaciones sobre la pista sur y cumplimiento a restricciones operacionales sobre la misma.

Una vez realizados los anteriores análisis, se presentan las siguientes conclusiones:

- ✓ En el periodo de análisis entre el 02 al 16 de octubre de 2024 no se registraron operaciones aéreas relacionadas con modelos de aeronaves con cuota de ruido ($QC \geq 4$) en el horario de 05:00h a las 06:59 h.
- ✓ Dentro de la franja horaria entre las 22:00h a 23:59h no se hallaron operaciones aéreas para la pista sur.
- ✓ Dentro de la franja horaria entre las 00:00h a 04:59h se encontró la operación de 3 aeronaves que aterrizaron por la pista sur, la AEROCIVIL informó que estas operaciones se realizaron a causa de las condiciones meteorológicas adversas que generaron bajas condiciones de visibilidad, esta condición está dentro de las excepciones a la configuración operacional establecidas en el Parágrafo Primero del artículo 1 de la resolución 1728 del 04 de octubre de 2021.
- ✓ En cuanto al uso de las pistas, no se notó una gran diferencia en la cantidad de operaciones aéreas sobre la pista norte las cuales representaron un 51% de las

operaciones mientras que para la pista sur la proporción fue de 49%.

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.

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

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

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 – 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: 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



ARIS FABIAN CASTRO RODRIGUEZ
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.

