Bogotá, DC, viernes, 20 de junio de 2025

Señores
ANONIMOS
Peticionarios
(Publicar en página web)
Ciudad

Asunto: Respuesta a peticiones remitidas vía formulario web de Peticiones, Quejas, Reclamos, Solicitudes y Denuncias (PQRSD) de la ANLA mediante el radicado 20256200513302 del 6 de mayo de 2025, 20256200565122 del 18 de mayo de 2025 y 20256200590582 del 22 de mayo de 2025, relacionado con presuntas afectaciones por horarios de operación, alta frecuencia de operación, trayectorias y rutas aéreas de aeronaves que operan desde y hacia el Aeropuerto Internacional El Dorado sobre el sector de La Felicidad en la Localidad de Fontibón.

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

Expedientes: LAM0209

Respetados Peticionarios:

La Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA), acusa recibido de sus peticiones a través de los radicados mencionados en el asunto y en los cuales usted indica:

Comunicación con radicado ANLA 20256200513302 del 6 de mayo de 2025 – Peticionario Anónimo

"(…)

POR MEDIO DE LA PRESENTE, LOS RESIDENTES DEL SECTOR DE LA FELICIDAD EN BOGOTÁ NOS DIRIGIMOS A USTEDES CON EL FIN DE MANIFESTAR NUESTRA CRECIENTE PREOCUPACIÓN Y MALESTAR POR EL ABUSO CONSTANTE DEL ESPACIO AÉREO SOBRE NUESTRA ZONA, LO CUAL ESTÁ GENERANDO SERIOS IMPACTOS EN LA SALUD ACÚSTICA Y EN LA CALIDAD DE VIDA DE LOS HABITANTES. DESDE HORAS DE LA MADRUGADA, ENTRE LAS 4:00 A.M. Y 5:00 A.M., COMIENZA LA ACTIVIDAD AÉREA CON UN NIVEL DE RUIDO CONSIDERABLE QUE INTERRUMPE EL DESCANSO. A PARTIR DE LAS 7:00 A.M., SE INTENSIFICA EL PASO DE AERONAVES, CON UNA FRECUENCIA QUE PUEDE ALCANZAR UN SOBREVUELO CADA CINCO MINUTOS, SITUACIÓN QUE SE MANTIENE DURANTE TODO EL DÍA, GENERANDO UNA SENSACIÓN PERMANENTE DE \"CONCIERTO DE AVIONES\". ESTA SITUACIÓN NO SOLO INTERFIERE CON EL DESCANSO, SINO TAMBIÉN CON LAS ACTIVIDADES LABORALES, ESCOLARES Y DE CONCENTRACIÓN EN LOS HOGARES.AÚN MÁS PREOCUPANTE ES EL AUMENTO DE RUIDO A PARTIR DE LAS 8:00 P.M., MOMENTO EN EL QUE LOS

AVIONES PARECEN PASAR A MENOR ALTITUD O CON MAYOR POTENCIA SONORA. DESPUÉS DE LAS 10:00 P.M., AUNQUE SE ANUNCIA EL USO DE LA PISTA NORTE EN VEZ DE LA PISTA SUR DEL AEROPUERTO EL DORADO, LOS AVIONES SIGUEN GIRANDO HACIA LA DERECHA Y SOBREVUELAN DIRECTAMENTE EL BARRIO LA FELICIDAD, INCLUSO HASTA PASADAS LAS 11:00 P.M. ESTA SITUACIÓN EVIDENCIA UN USO DESPROPORCIONADO E INADECUADO DEL ESPACIO AÉREO, QUE ESTÁ AFECTANDO GRAVEMENTE EL BIENESTAR DE LA COMUNIDAD. SOLICITAMOS A LA ANLA Y A LA AERONÁUTICA CIVIL QUE SE REALICE UNA REVISIÓN URGENTE DE LAS RUTAS DE APROXIMACIÓN Y DESPEGUE, ASÍ COMO DEL CUMPLIMIENTO DE LOS LÍMITES DE RUIDO ESTABLECIDOS EN LA NORMATIVIDAD VIGENTE. ASIMISMO, PEDIMOS QUE SE CONSIDEREN ALTERNATIVAS QUE DISTRIBUYAN EQUITATIVAMENTE LA CARGA ACÚSTICA ENTRE LOS DISTINTOS SECTORES DE LA CIUDAD, Y QUE SE EVALÚEN MEDIDAS DE MITIGACIÓN EFICACES.AGRADECEMOS DE ANTEMANO SU ATENCIÓN A ESTA SOLICITUD Y QUEDAMOS ATENTOS A CUALQUIER MESA DE TRABAJO, REUNIÓN O CANAL DE COMUNICACIÓN QUE PUEDA ABRIRSE PARA RESOLVER ESTA PROBLEMÁTICA DE MANERA CONCERTADA Y RESPONSABLE.

(…)”

Comunicación con radicado ANLA 20256200565122 del 18 de mayo de 2025 – Peticionario Anónimo:

“(…)

CORDIAL SALUDO, POR MEDIO DE LA PRESENTE, LOS VECINOS DEL BARRIO LA FELICIDAD MANIFESTAMOS NUESTRO PROFUNDO CANSANCIO, PREOCUPACIÓN E INCONFORMIDAD FRENTE A LA EXAGERADA CANTIDAD DE AVIONES QUE SOBREVUELAN NUESTRA ZONA A TODA HORA Y TODOS LOS DÍAS, SIN DESCANSO. LA SITUACIÓN SE HA VUELTO INSOSTENIBLE. CADA HORA PASAN DECENAS DE AERONAVES SOBRE NUESTRAS CASAS, AFECTANDO GRAVEMENTE NUESTRA CALIDAD DE VIDA, NUESTRA SALUD MENTAL Y EMOCIONAL, E INCLUSO LA POSIBILIDAD DE TENER MOMENTOS BÁSICOS DE TRANQUILIDAD EN NUESTROS HOGARES. ¿QUÉ CLASE DE ORGANIZACIÓN DE RUTAS ES ESTA, QUE PERMITE UN BOMBARDEO CONSTANTE DE RUIDO SOBRE BARRIOS RESIDENCIALES? NOS PREGUNTAMOS SERIAMENTE: ¿QUÉ HACEN TANTOS AVIONES SOBREVOLANDO ZONAS HABITADAS DE FORMA CONTINUA? ¿POR QUÉ NO SE HAN IMPLEMENTADO RUTAS ALTERNAS QUE MINIMICEN EL IMPACTO EN LA POBLACIÓN CIVIL? ¿POR QUÉ PARECE NO HABER CONTROL, NI REGULACIÓN, ¿NI LÍMITES RAZONABLES? ES EVIDENTE UNA FALTA DE PLANEACIÓN, DE VOLUNTAD Y DE EMPATÍA POR PARTE DE LAS ENTIDADES ENCARGADAS. ¿HASTA CUÁNDO VAMOS A TENER QUE SOPORTAR ESTE ATROPELLO AMBIENTAL Y HUMANO? ESTAMOS CANSADOS DE VIVIR CON LA CASA TEMBLANDO, CON EL RUIDO ENSORDECEDOR DE LOS MOTORES CADA POCOS MINUTOS, CON NIÑOS QUE NO PUEDEN DORMIR NI ESTUDIAR, CON ADULTOS MAYORES AFECTADOS, Y CON LA SALUD DE TODOS EN DETERIORO. EXIGIMOS RESPUESTAS INMEDIATAS Y ACCIONES CONCRETAS. YA NO ES SOLO UNA QUEJA, ES UN LLAMADO URGENTE. LA SITUACIÓN SE HA SALIDO DE CONTROL Y LOS CIUDADANOS MERECEMOS RESPETO, PROTECCIÓN Y SOLUCIONES REALES. BASTA YA DE ESTA NEGLIGENCIA SISTEMÁTICA. ESPERAMOS UNA PRONTA RESPUESTA Y, SOBRE TODO, MEDIDAS CONTUNDENTES QUE REFLEJEN RESPONSABILIDAD CON LAS COMUNIDADES AFECTADAS

(…)”

Comunicación con radicado ANLA 20256200590582 del 22 de mayo de 2025 – Peticionario Anónimo:

“(…)

A QUIEN CORRESPONDA, ME VEO EN LA OBLIGACIÓN DE ESCRIBIR ESTA QUEJA DEBIDO A LA INTOLERABLE Y CONSTANTE CONTAMINACIÓN ACÚSTICA QUE ESTAMOS SUFRIENDO LOS HABITANTES DEL BARRIO LA FELICIDAD, EN BOGOTÁ, A CAUSA DE LOS VUELOS A BAJA ALTURA QUE SOBREVUELAN NUESTRA ZONA SIN CESAR. LOS AVIONES ESTÁN PASANDO POR ENCIMA DE

LOS CONJUNTOS RESIDENCIALES CADA 5 MINUTOS, DESDE LAS 5:00 A.M. HASTA LA MEDIANOCHE, TODOS LOS DÍAS. ESTO YA NO ES UNA MOLESTIA, ES UN ATENTADO CONTRA LA CALIDAD DE VIDA DE LOS RESIDENTES DE ESTE BARRIO. ¿HASTA CUÁNDO VAN A PERMITIR QUE ESTA SITUACIÓN CONTINÚE? ESTE NIVEL DE RUIDO ES COMPLETAMENTE INACEPTABLE, Y ES UN CLARO ABUSO DE LA FALTA DE CONSIDERACIÓN HACIA LOS CIUDADANOS QUE VIVIMOS AQUÍ. LO QUE ESTÁ OCURRIENDO NO SOLO ESTÁ AFECTANDO NUESTRA SALUD MENTAL Y FÍSICA, SINO QUE TAMBIÉN ESTÁ DETERIORANDO NUESTRAS CONDICIONES DE VIDA DE MANERA GRAVE E INSOSTENIBLE. ES INACEPTABLE QUE, EN PLENO SIGLO XXI, CON TODAS LAS NORMATIVAS SOBRE LA CALIDAD AMBIENTAL Y ACÚSTICA, SE PERMITA QUE LOS AVIONES SOBREVUELEN A TAN BAJA ALTURA DURANTE TANTAS HORAS DEL DÍA. NO SÉ A QUÉ OTRA INSTANCIA ACUDIR, YA QUE HE INTENTADO COMUNICARME CON DIFERENTES CANALES, PERO HASTA EL MOMENTO NO HE RECIBIDO NINGUNA RESPUESTA O SOLUCIÓN CONCRETA. EXIJO UNA PRONTA RESPUESTA Y UNA ACCIÓN INMEDIATA POR PARTE DE AMBAS ENTIDADES. NECESITAMOS SABER QUÉ MEDIDAS VAN A TOMAR PARA RESOLVER ESTE PROBLEMA QUE YA ESTÁ AFECTANDO GRAVEMENTE A LA COMUNIDAD. ES URGENTE QUE SE REVISEN LOS PERMISOS DE VUELO, QUE SE CONTROLE EL PASO DE AERONAVES A BAJA ALTURA SOBRE ÁREAS RESIDENCIALES Y QUE SE IMPLEMENTEN MEDIDAS QUE PROTEJAN EL BIENESTAR DE LOS CIUDADANOS. ESPERO UNA RESPUESTA INMEDIATA Y QUE ESTA SITUACIÓN NO SIGA PROLONGÁNDOSE.

(…)"

Con relación a lo expuesto, en primer lugar es importante aclarar que la respuesta a su petición se brinda por parte de esta Autoridad Nacional en el marco en las funciones y competencias que le fueron definidas a través de la Ley 99 del 22 de diciembre de 1993[1], Decreto-Ley 3573 del 27 de septiembre de 2011[2], el Decreto Único Reglamentario 1076 del 26 de mayo de 2015[3] y el Decreto 376 de 11 de marzo de 2020[4], y de forma específica con el proyecto *"Ejecución de las obras de construcción y operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado"*, para el cual se otorgó Licencia Ambiental ordinaria mediante la Resolución 1330 de 7 de noviembre 1995 que reposa en esta entidad bajo el expediente LAM0209 y cuyo titular es la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL, en ese sentido nos permitimos indicarle que los aspectos generales relacionados con la Licencia Ambiental otorgada a dicho proyecto, como: competencias de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA), marco jurídico aplicable, configuración operacional y horarios de operación del Aeropuerto Internacional El Dorado, medidas de manejo ambiental generales del Aeropuerto Internacional El Dorado, área de influencia del proyecto, Red y Centro de Monitoreo Aero Ambiental (CMAA) de la AEROCIVIL y otras fuentes de información, se encuentran disponibles para su consulta en la página web de la ANLA y en el micrositio que se encuentra disponible para el proyecto a través del enlace https://www.anla.gov.co/proyectos-de-interes-en-seguimiento/pis-ampliacion-del-aeropuerto-internacional-el-dorado y dando clic en el botón "*Contexto del Proyecto – Ver documento"*

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

---

[1] Por la cual se crea el Ministerio del Medio Ambiente, se reordena el Sector Público encargado de la gestión y conservación del medio ambiente y los recursos naturales renovables, se organiza el Sistema Nacional Ambiental, SINA, y se dictan otras disposiciones.
[2] Por el cual se crea la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales -ANLA- y se dictan otras disposiciones
[3] Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Ambiente y Desarrollo Sostenible.
[4] Por el cual se modifica la estructura de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA)

A. Trazabilidad respuestas a PQRSD radicadas ante la ANLA por parte de peticionarios del sector La Felicidad en la Localidad de Fontibón
B. Competencia de ANLA respecto a las trayectorias de vuelo, uso del espacio aéreo y frecuencia de operación.
C. Área de influencia del proyecto licenciado por la ANLA.
D. Configuración y Horarios de Operación del Aeropuerto Internacional El Dorado.
E. Medidas de manejo para la mitigación de los impactos por ruido para el Aeropuerto Internacional El Dorado.
F. Verificación de Trayectorias aéreas.
G. Análisis de niveles de ruido por el paso de aeronaves.
H. Verificación de cumplimiento a las restricciones operacionales en las franjas horarias establecidas en la configuración operacional definidas en la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 modificada por la Resolución 0301 del 1 de febrero de 2022
I. Conclusiones respecto a los análisis técnicos de trayectorias aéreas, niveles de ruido y restricciones operacionales en la configuración operacional.
J. Presuntas Afectaciones a la Salud.

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

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

Con relación a este ítem, y en respuesta a las manifestaciones dadas por el peticionario en la comunicación con radicado ANLA 20256200590582 del 22 de mayo de 2025, respecto a *"(…) NO SÉ A QUÉ OTRA INSTANCIA ACUDIR, YA QUE HE INTENTADO COMUNICARME CON DIFERENTES CANALES, PERO HASTA EL MOMENTO NO HE RECIBIDO NINGUNA RESPUESTA O SOLUCIÓN CONCRETA (…)"* es relevante señalar, que la ANLA como Autoridad Nacional comprometida con la atención a la comunidad, ha brindado atención a todas las PQRSD que han sido remitidas por peticionarios anónimos que indican estar ubicados en el sector de La Felicidad en la Localidad de Fontibón entre los meses de octubre a diciembre de 2024 y lo corrido del año 2025 a través de 10 oficios de respuesta, relacionadas con el paso frecuente de aeronaves provenientes del Aeropuerto Internacional El Dorado sobre este sector, uso del espacio aéreo o trayectorias aéreas, baja altura de vuelo y presuntos altos niveles de ruido aeronáutico en la zona, las cuales son enunciadas en la siguiente tabla:

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

Mes	Radicado de Recepción de la PQRSD ante la ANLA	Radicado de respuesta por parte de la ANLA	Radicado Oficio de Traslado a la AEROCIVIL	Radicado de la Copia de respuesta por parte de la AEROCIVIL
Octubre 2024	20246201136502 del 1 de octubre de 2024	20244000898771 del 18 de noviembre de 2024	20244000850271 del 31 de octubre de 2024	20246201370912 del 26 de noviembre de 2024
	20246201145222	20244000867901		

Mes	Radicado de Recepción de la PQRSD ante la ANLA	Radicado de respuesta por parte de la ANLA	Radicado Oficio de Traslado a la AEROCIVIL	Radicado de la Copia de respuesta por parte de la AEROCIVIL
	del 3 de octubre de 2024	del 6 de noviembre de 2024		
	20246201189802, 20246201189822, 20246201189832, 20246201189852, y 20246201189842 del 15 de octubre de 2024	20244000930431 del 27 de noviembre de 2024	20244000882791 del 13 de noviembre de 2025	20246201461912 del 16 de diciembre de 2024
	20246201360492, 20246201360522, 20246201360542, 20246201360532, 20246201360632, 20246201360562 y 20246201360512 del 24 de noviembre de 2024	20244000993401 del 18 de diciembre de 2024	20244000979041 del 13 de diciembre de 2024	20256200059012 del 17 de enero de 2025 20256200061932 y 20256200115932 del 20 de enero de 2025
	20246201360572, 20246201360592, 20246201360622, 20246201360602, 20246201360612 y 20246201360582 del 24 de noviembre de 2024			
	20246201367122 del 25 de noviembre de 2024	20244000985381 del 16 de diciembre de 2024		
Enero 2025	20256200089422 del 25 de enero de 2025	20254000150011 del 10 de marzo de 2025	20254000132061 del 4 de marzo de 2025	20256200393342 20256200393572 (del 7 de abril de 2025) 20256200407362 (del 9 de abril de 2025)
	20256200089432 del 26 de enero de 2025			20256200179122 (del 19 de febrero de 2025) 20256200393342 Y 20256200393572 (del 7 de abril de 2025) 20256200407362 (del 9 de abril de 2024)
	20256200089442 del 26 de enero de 2025	20254000177781 del 19 de marzo de 2025		
	20256200089452 del 26 de enero de 2025			
	20256200163442 del 15 de febrero de 2025	20254000238421 del 10 de abril de 2025		20256200393342 20256200393572 (del 7 de abril de 2025) 20256200407362 (del 9 de abril de 2025)
	20256200163452 del 16 de febrero de 2025			
	20256200193372 del 23 de febrero de 2025		20254000261271 del 16 de abril de 2025	A la fecha no se cuenta con copia de

Mes	Radicado de Recepción de la PQRSD ante la ANLA	Radicado de respuesta por parte de la ANLA	Radicado Oficio de Traslado a la AEROCIVIL	Radicado de la Copia de respuesta por parte de la AEROCIVIL
	20256200193392 del 23 de febrero de 2025			respuesta por parte de la AEROCIVIL
Marzo	20256200230462 del 3 de marzo de 2025			
	20256200321682 del 25 de marzo de 2025			
Abril	20256200423852 del 11 de abril de 2025	20254000350071 del 21 de mayo de 2025	20254000350221 del 21 de mayo de 2025	
	20256200430122 del 14 de abril de 2025			
	20256200469832 20256200469842 20256200469862 20256200469812 del 26 de abril de 2025	20252300344281 del 19 de mayo de 2025		

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

En tal sentido, se ha notado que los peticionarios anónimos han conocido las respuestas dadas por esta Autoridad Nacional, en las cuales se ha venido informando entre otros aspectos, las generalidades del proyecto, las condiciones actuales bajo las cuales está operando el Aeropuerto Internacional El Dorado, las medidas de manejo ambiental establecidas en los diferentes actos administrativos, así como el seguimiento realizado a los estándares máximos permisibles de emisión de ruido y ruido ambiental, de acuerdo con lo establecido en la Resolución 0627 del 7 de abril de 2006 del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, análisis de ruido, de operación aérea y verificación de cumplimiento a las restricciones establecidas en la configuración operacional definidas en la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 modificada por la Resolución 0301 del 1 de febrero de 2022. Así mismo los peticionarios anónimos han tenido respuesta directa por parte de AEROCIVIL, toda vez que ANLA ha realizado el traslado a esa entidad de las comunicaciones recibidas, esto con el fin que esa entidad en calidad de titular de la licencia ambiental brinde respuesta en el marco del cumplimiento a las obligaciones establecidas en el instrumento de manejo y control ambiental, así como brinde respuesta frente a aspectos que si bien no hacen parte del licenciamiento ambiental del proyecto, sí son de su competencia como autoridad aeronáutica. En ese sentido, se informa que en el expediente del proyecto se cuenta con las respectivas respuestas que esa entidad ha emitido y que se relacionan en la tabla anterior.

No obstante, es importante tener en cuenta que en este caso, si bien los peticionarios anónimos a través de sus manifestaciones indican el sector en el que se localizan, no se específica, fechas ni horarios específicos de los eventos que causaron las presuntas molestias por ruido aeronáutico, por lo que se exhorta a que en futuras comunicaciones se proporcione información precisa y detallada respecto a la percepción de la molestia, como es fecha y hora, lo cual permitirá

a la ANLA a través del Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales[5] verificar los datos arrojados por parte de la red de monitoreo de ruido de la AEROCIVIL y de esta manera emitir análisis técnicos con mayor precisión que reflejen la evaluación respecto al evento específico que sea reportado y así brindar una respuesta más detallada conforme a nuestras competencias.

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

Respecto a lo manifestado en su petición *"(…) MALESTAR POR EL ABUSO CONSTANTE DEL ESPACIO AÉREO SOBRE NUESTRA ZONA (…)" "(…) SOLICITAMOS A LA ANLA Y A LA AERONÁUTICA CIVIL QUE SE REALICE UNA REVISIÓN URGENTE DE LAS RUTAS DE APROXIMACIÓN Y DESPEGUE (…)" "(….) ¿QUÉ HACEN TANTOS AVIONES SOBREVOLANDO ZONAS HABITADAS DE FORMA CONTINUA? ¿POR QUÉ NO SE HAN IMPLEMENTADO RUTAS ALTERNAS QUE MINIMICEN EL IMPACTO EN LA POBLACIÓN CIVIL? (…)" "(…) SE INTENSIFICA EL PASO DE AERONAVES, CON UNA FRECUENCIA QUE PUEDE ALCANZAR UN SOBREVUELO CADA CINCO MINUTOS, SITUACIÓN QUE SE MANTIENE DURANTE TODO EL DÍA (…)" "(…) LOS AVIONES PARECEN PASAR A MENOR ALTITUD (…)" "(…) ESTA SITUACIÓN EVIDENCIA UN USO DESPROPORCIONADO E INADECUADO DEL ESPACIO AÉREO, QUE ESTÁ AFECTANDO GRAVEMENTE EL BIENESTAR DE LA COMUNIDAD. SOLICITAMOS A LA ANLA Y A LA AERONÁUTICA CIVIL QUE SE REALICE UNA REVISIÓN URGENTE DE LAS RUTAS DE APROXIMACIÓN Y DESPEGUE (…)" ¿"(…) ¿QUÉ CLASE DE ORGANIZACIÓN DE RUTAS ES ESTA (…)" "(…) NOS PREGUNTAMOS SERIAMENTE: ¿QUÉ HACEN TANTOS AVIONES SOBREVOLANDO ZONAS HABITADAS DE FORMA CONTINUA? ¿POR QUÉ NO SE HAN IMPLEMENTADO RUTAS ALTERNAS QUE MINIMICEN EL IMPACTO EN LA POBLACIÓN CIVIL? (…)" "(…) A CAUSA DE LOS VUELOS A BAJA ALTURA QUE SOBREVUELAN NUESTRA ZONA SIN CESAR. LOS AVIONES ESTÁN PASANDO POR ENCIMA DE LOS CONJUNTOS RESIDENCIALES CADA 5 MINUTOS (…)" "(…) SE PERMITA QUE LOS AVIONES SOBREVUELEN A TAN BAJA ALTURA (…)" "(…) ES URGENTE QUE SE REVISEN LOS PERMISOS DE VUELO, QUE SE CONTROLE EL PASO DE AERONAVES A BAJA ALTURA SOBRE ÁREAS RESIDENCIALES (…)"* Subrayado y cursiva fuera del texto original.

Nos permitimos informarle que, dado que en ocasiones anteriores ya se ha brindado respuesta a peticionarios anónimos de los sectores La Felicidad acerca de las competencias de la ANLA, se reitera que en lo referente a la **revisión, modificación, diseño, distribución y definición de las trayectorias de vuelo, uso del espacio aéreo, la cantidad, número, frecuencia y altura de operación** , al tratarse de aspectos propios de la operación aérea es la **Aeronáutica Civil como Autoridad Aeronáutica, la entidad encargada de su regulación y control**, de conformidad con el Decreto 260 del 28 de enero del 2004 modificado por el Decreto 1294 de 14 de octubre de 2021, ambos del Ministerio de Transporte *"Por el cual se modifica la estructura de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – AEROCIVIL"*, y en el cual se establecen, entre otras funciones, las siguientes: *"Dirigir, organizar y coordinar el desarrollo del transporte aéreo en Colombia"* y *"Desarrollar, interpretar y aplicar en todos sus aspectos las normas sobre aviación civil y transporte aéreo"*. En consecuencia, al no ser la ANLA la Autoridad competente frente a estos asuntos, su petición es trasladada a la AEROCIVIL para que esa entidad, en calidad de

[5] El Centro de Monitoreo de Recursos Naturales ANLA analiza los datos de ruido recolectados por las Estaciones de Medición de Ruido Inteligente (EMRI) fijas y móviles, incluyendo los registros de pistas, niveles de ruido y registros día/noche, para evaluar los impactos acústicos.

titular de la licencia ambiental, Autoridad Aeronáutica y propietario del Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental (CMAA), brinde respuesta oportuna frente a lo que ustedes han manifestado.

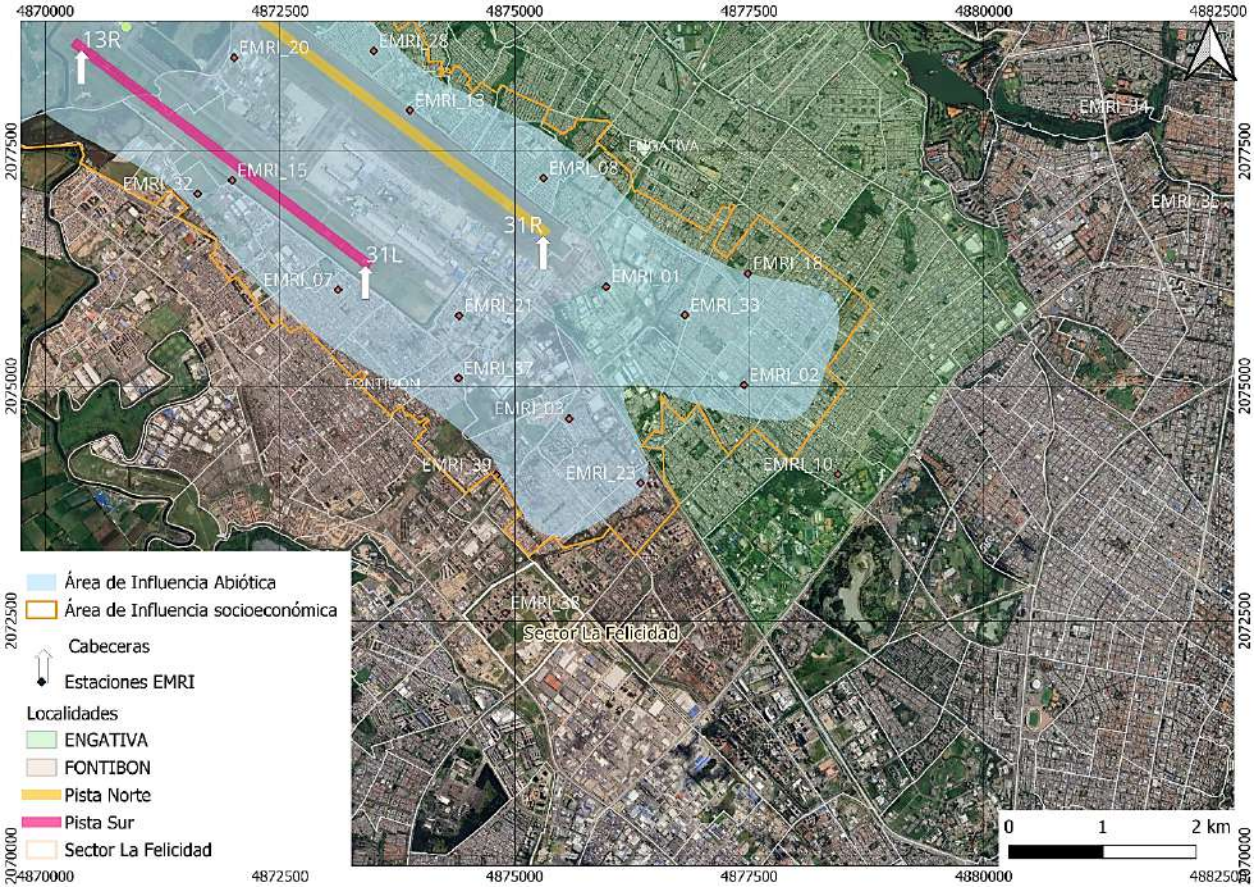
No obstante, respecto a lo anterior, le informamos que si bien la ANLA no es la Autoridad competente frente a los asuntos relacionados anteriormente, es relevante señalar que en cumplimiento de sus funciones y competencias realiza seguimiento a la atención que la AEROCIVIL da a las diferentes PQRSD con ocasión del proyecto, por lo cual, la presente respuesta que esa entidad brinde a sus peticiones, será verificada por parte de esta Autoridad Nacional, esto en el marco de lo establecido en las obligaciones y medidas de la ficha de manejo PMA-PGS-02 Información y Comunicación[6] definida como parte del Plan de Manejo Ambiental del proyecto a través del artículo sexto de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021.

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

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

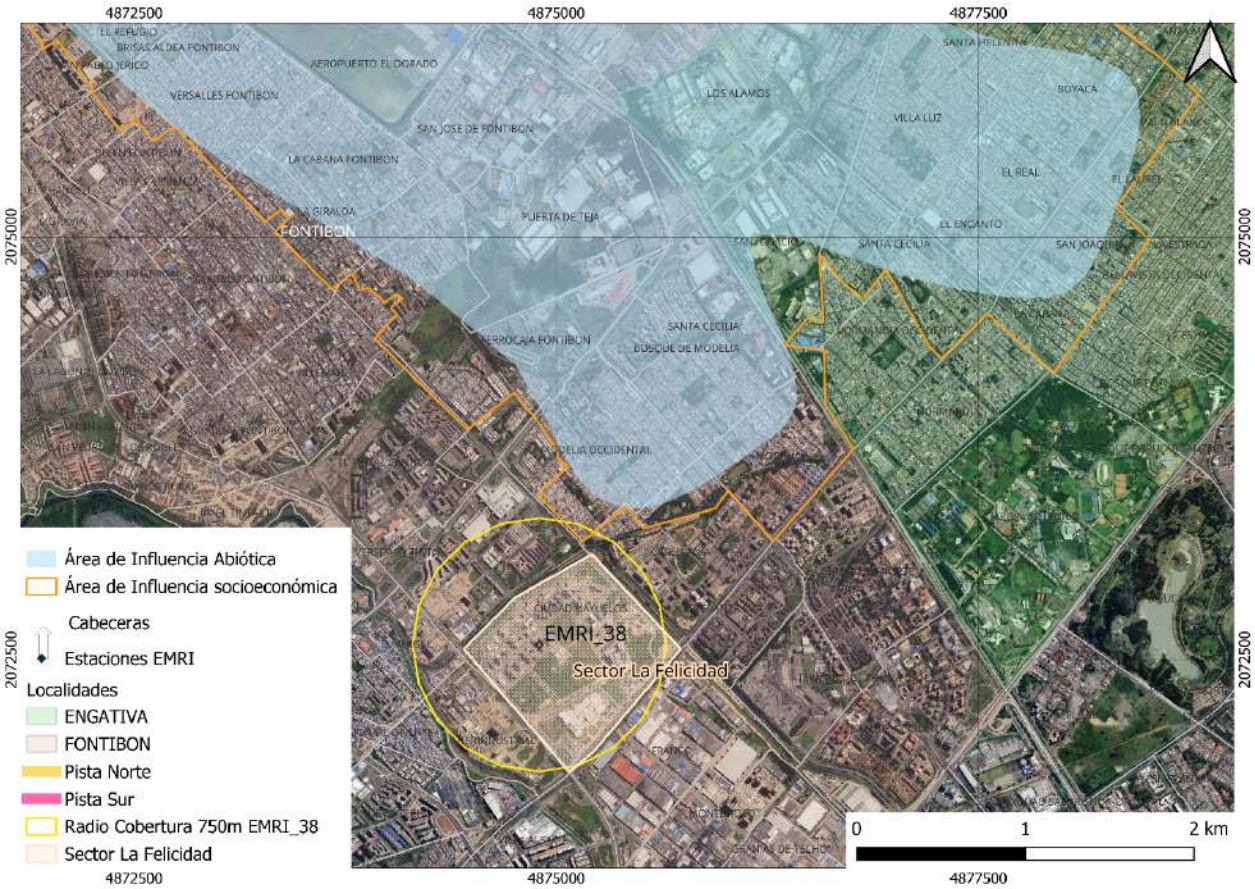
Figura 1. Ubicación referida por los peticionarios Anónimos – Sector La Felicidad en la Localidad de Fontibón vs Área de Influencia del proyecto medio abiótico (sombreada en color azul claro) y socioeconómico (limitada en color naranja)

[6] Ficha de manejo PMA-PGS 02 Información y Comunicación, autorizada mediante el artículo sexto de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 modificada por la Resolución 2239 del 10 de octubre de 2024, que señala: "*Sistematización y análisis de PQRS: La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL atenderá la totalidad de PQRS que relacionen aspectos sobre ruido, frecuencias y altura de vuelo, vibraciones, horarios de operación, procedimientos PBN y trayectorias aéreas con argumentos y soporte técnico necesarios según lo requiera cada caso, producto del análisis de información que arroje el sistema de recolección y procesamiento de datos asociados a parámetros ambientales y operaciones aeroportuarias con que cuenta el Aeropuerto Internacional El Dorado denominado "Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental", así como de la plataforma "y "AmbiensQ" la cual permite obtener información integral de las operaciones aéreas con indicadores acústicos asociados a ruido aeronáutico, utilizando siempre un lenguaje claro y de fácil entendimiento para los peticionarios. Condición que se tendrá en cuenta en aquellas PQRSD que cuenten con la información y elementos suficientes que permitan hacer el análisis técnico de la situación reportada por el peticionario*."



Proyecto *"Ejecución de las obras de construcción y operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado"* Expediente. LAM0209.
Fuente: Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales – ANLA. QGIS

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



Proyecto "*Ejecución de las obras de construcción y operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado"* Expediente. LAM0209.
Fuente: Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales – ANLA. QGIS.

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

D. Configuración y Horarios de Operación del Aeropuerto Internacional el Dorado.

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

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

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

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

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

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

- Entre las 05:00 a las 06:59 horas, por ambas pistas, hay una restricción para las aeronaves con cuota de ruido igual o mayor a 4 (QC≥4), que son las aeronaves más ruidosas, que operen desde y hacia la ciudad de Bogotá.
- Entre las 7:00 a las 21:59 horas, por ambas pistas se permite operación aérea hacia y desde la ciudad de Bogotá, sin ninguna restricción.
- Entre las 22:00 a las 23:59 horas

  - ✓ Pista sur: Las operaciones aéreas no deben entrar ni salir por la ciudad de Bogotá, en este horario solo están permitidos los aterrizajes entrando por Funza (Sentido occidente – oriente)

  - ✓ Pista norte: se permite operación aérea hacia y desde la ciudad de Bogotá, sin

ninguna restricción

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

Por tal razón y frente a lo manifestado en la petición *"(…) ENTRE LAS 4:00 A.M. Y 5:00 A.M., COMIENZA LA ACTIVIDAD AÉREA CON UN NIVEL DE RUIDO CONSIDERABLE QUE INTERRUMPE EL DESCANSO. A PARTIR DE LAS 7:00 A.M (…)" "(…) AÚN MÁS PREOCUPANTE ES EL AUMENTO DE RUIDO A PARTIR DE LAS 8:00 P.M. "(…) DESPUÉS DE LAS 10:00 P.M., AUNQUE SE ANUNCIA EL USO DE LA PISTA NORTE EN VEZ DE LA PISTA SUR DEL AEROPUERTO EL DORADO, LOS AVIONES SIGUEN GIRANDO HACIA LA DERECHA Y SOBREVUELAN DIRECTAMENTE EL BARRIO LA FELICIDAD, INCLUSO HASTA PASADAS LAS 11:00 P.M. (…)"* 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.

Así mismo se cuenta con la restricción en el horario de las 00:00 y las 4:59 horas, la cual consiste en que por ninguna de las dos pistas norte y sur cabeceras 31L y 31R (lado Bogotá) se permiten despegues ni aterrizajes desde y hacia la ciudad de Bogotá, y el horario entre las 5:00 a las 6:59 horas tiene restricción para las aeronaves con cuota de ruido igual o mayor a cuatro (QC≥4), criterio que se explica a continuación, es decir las aeronaves más ruidosas; sin embargo, de las restricciones se exceptúan aquellas operaciones aéreas que no cumplan por motivos meteorológicos, técnicos o de seguridad durante el período en que permanezcan dichas razones y que afecten la seguridad del vuelo, y las aeronaves que operen en misiones de ayuda médica, desastres u otras clases de emergencia, y vuelos especiales del Ministerio de Defensa.

Por lo tanto, en el literal **G** de la presente comunicación se presentan los resultados obtenidos del monitoreo de niveles de ruido por el paso de aeronaves, conforme a los datos registrados por la estación de ruido inteligente EMRI_38 o F038, ubicada en el Sector de La Felicidad, de la localidad de Fontibón. Esta estación de monitoreo de ruido inteligentes (EMRI), que forma parte de la red de monitoreo, realiza un seguimiento continuo de 24 horas al día, 7 días a la semana. La selección de la estación se ha llevado a cabo teniendo en cuenta su proximidad con el sector La Felicidad, tal como se muestra en las figuras 1 y 2.

Asimismo, en el literal **H** se presenta la verificación del cumplimiento de las restricciones operacionales por parte de la AEROCIVIL, con base en los datos registrados por la estación de monitoreo de ruido inteligente EMRI_37 (F037), seleccionada debido a su proximidad a la cabecera 31L de la pista sur.

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

Teniendo en cuenta lo expresado en las peticiones *"(…) QUE SE EVALÚEN MEDIDAS DE MITIGACIÓN EFICACES (…)" "(…) SOBRE TODO, MEDIDAS CONTUNDENTES QUE REFLEJEN RESPONSABILIDAD CON LAS COMUNIDADES AFECTADAS (…)" "(…) NECESITAMOS SABER QUÉ MEDIDAS VAN A TOMAR PARA RESOLVER ESTE PROBLEMA QUE YA ESTÁ AFECTANDO GRAVEMENTE A LA COMUNIDAD (…)" "(…) QUE SE IMPLEMENTEN MEDIDAS QUE PROTEJAN EL BIENESTAR DE LOS CIUDADANOS. (…)"*, es importante para esta Autoridad Nacional informarles que, a través de los oficios de respuesta, indicados en la tabla 1, ha informado con anterioridad a los diferentes peticionarios anónimos que, el Aeropuerto Internacional El Dorado, cuenta una serie de medidas de orden ambiental para la mitigación de impactos por ruido que pueda generar la operación aérea de esta terminal aérea a cargo de la AEROCIVIL, entre las que se encuentran:

- ✓ Configuración y Horarios de Operación del Aeropuerto Internacional el Dorado:
- ✓ Cuota de Ruido (QC Quota Count)
- ✓ Plan de Reconversión de Flota Aérea
- ✓ Plan de Reconfiguración del Espacio Aéreo
- ✓ Red de monitoreo – Centro de Monitoreo Aero Ambiental
- ✓ Plan de Acción para el tratamiento de los conflictos de uso de suelo existentes, únicamente para las unidades territoriales que se encuentran dentro del área de influencia del proyecto y Diseño y Construcción de Barreras Acústicas Laterales a las Pistas de la Terminal Aérea.

Las medidas descritas tienen el único objetivo de garantizar que las condiciones de percepción de **ruido en los receptores sean menores** **mediante la implementación de éstas y para el tratamiento de los conflictos de uso de suelo que se reconocen son existentes en el área de Influencia del proyecto**

Por otra parte, es relevante reiterarle, que la operación aérea no tiene un comportamiento homogéneo y tampoco sus emisiones, es importante aclarar que la molestia de los receptores en tierra tampoco es homogénea en magnitud y en horario, pues dicha molestia está condicionada a las características constructivas de las viviendas, materiales y posición de las ventanas o puertas de las edificaciones en relación con las trayectorias de las aeronaves, así como la frecuencia de paso de aeronaves, tipo y el horario en el cual opera.

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

F. Verificación de trayectorias aéreas.

En lo referente a trayectorias y uso del espacio aéreo, es de menester reiterarle tal como se ha indicado en el **literal B** de la presente comunicación que esta Autoridad Nacional no es competente en el diseño, definición y regulación de las estas; no obstante, con el fin de brindar una respuesta clara y oportuna frente a lo solicitado por los peticionarios *"(…) SOLICITAMOS A*

LA ANLA Y A LA AERONÁUTICA CIVIL QUE SE REALICE UNA REVISIÓN URGENTE DE LAS RUTAS DE APROXIMACIÓN Y DESPEGUE (…)", sea esta la oportunidad de informarle que las obligaciones impuestas a la AEROCIVIL relacionadas con medidas de manejo para la mitigación de los niveles de ruido del Aeropuerto Internacional El Dorado, esa entidad desde el año 2017 ha reportado la implementación de procedimientos aéreos de mayor precisión, integridad y continuidad denominados PBN (Navegación Basada en Prestaciones), los cuales buscan que las trayectorias de vuelo tanto de aterrizajes y despegues o uso del espacio aéreo sea mucho más organizado y definido y de esa manera mitigar los posibles impactos que por la operación aérea del Aeropuerto Internacional El Dorado se puedan generar a las comunidades.

El 13 de marzo de 2023, mediante el radicado ANLA 2023051002-1-000, la AEROCIVIL informó a esta Autoridad Nacional sobre la actualización de los procedimientos aéreos para el Aeropuerto Internacional El Dorado, con fecha de publicación del 29 de diciembre de 2022, en la cual se indicó lo siguiente:

"(…)

> *Dicha justificación de actualización de procedimientos aéreos tiene como sustento la unificación y el concepto de procedimientos PBN, que, si bien la tecnología implementada para el desarrollo delos procedimientos se ha ejecutado en un 100%; la reconfiguración del espacio aéreo continuamente presenta actualizaciones en su eficiencia, seguridad operacional y criterios ambientales."*

(…)"

Dada la falta de precisión y detalle de la información suministrada por la AEROCIVIL sobre los cambios efectuados en los procedimientos y trayectorias aéreas implementados a partir del 29 de diciembre de 2022, la ANLA en oficio con radicado ANLA 20234000038541 del 4 de mayo de 2023, solicitó a esa entidad información detallada frente a tales cambios; es así que la AEROCIVIL mediante las comunicaciones con radicados ANLA 20236200311042 y 20236200316402 del 5 y 6 de julio de 2023 respectivamente, dio respuesta indicando lo siguiente:

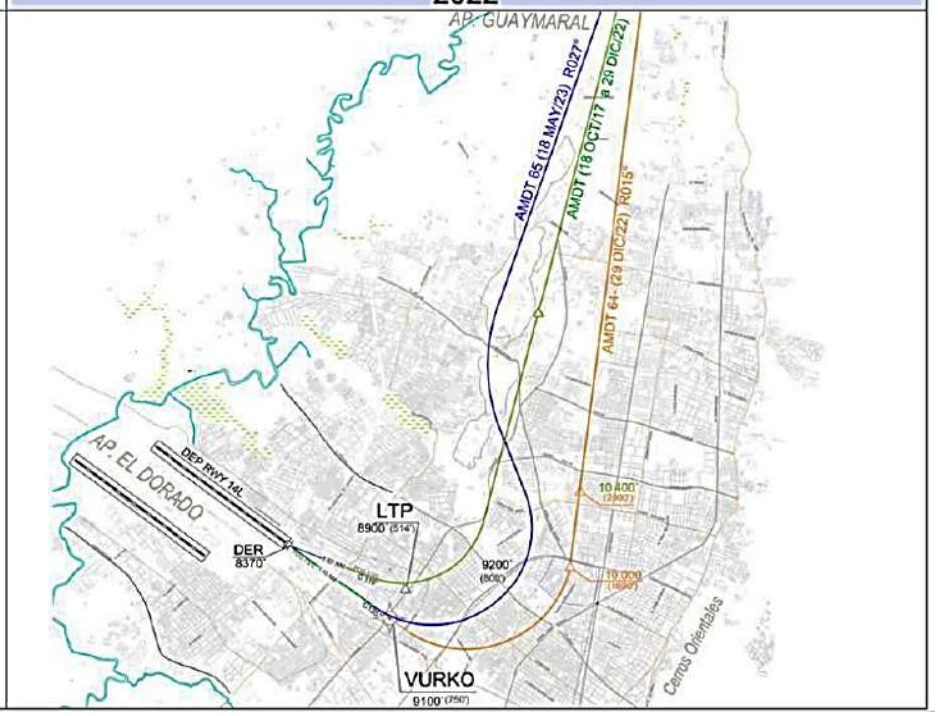
"(…)

> *A partir del 29 de diciembre de 2022 entraron en vigor los procedimientos de vuelo por instrumentos enmienda 64, los cuales fueron actualizados en la fase inicial de salida del aeropuerto internacional El Dorado de Bogotá, originado por solicitud de diferentes compañías aéreas como: Avianca, Lufthansa y Aerolíneas Argentinas quienes de manera reiterada, requerían la unificación de las salidas PBN manteniendo rumbo de pista hasta alcanzar 500 pies, sustentados en procedimientos internos de cada compañía, donde el viraje de 15 grados afectaba la seguridad operacional en algunos tipos de aeronaves por un eventual caso de falla de motor, el cual podría traer consecuencias catastróficas.*
>
> *En ese sentido la Aerocivil sustentada en el documento "PANS ATM 4444 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), el cual fue actualizado según enmienda 11 de 2022 con base en la Circular 350 de la OACI (Directrices para la aplicación de salidas de divergencia reducida), donde permite salidas de pistas paralelas independientes hasta dos (2) millas después del extremo de salida de pista sin la aplicación de separación de 30 grados", así como, lo establecido en el documento 8168 "OPERACIÓN DE AERONAVES" – Volumen II "construcción de procedimientos de vuelo visual y por instrumentos" – capítulo 2 "PROCEDIMIENTOS GENERALES PARA PROCEDIMIENTOS DE SALIDA" – numeral 2.2.4, donde expresa: "La aeronave mantendrá la dirección de la pista hasta alcanzar una altura mínima de 120 m (394 ft) (Cat H, 90 m (295 ft)) por encima de la pista/FATO antes de comenzar el viraje"; Decide actualizar los procedimientos únicamente en la fase de salida inicial sin la aplicación de la divergencia de 15 grados al costado izquierdo para la pista norte, o*

15 grados para las salidas por la pista sur; de esta manera se mitigo la ventana de riesgo operacional que se encontraba latente desde el año 2017.

De igual manera se aclara que con la actualización de los procedimientos RNAV 1 en la fase inicial de salida del aeropuerto El Dorado, se unificaron a una sola trayectoria las salidas convencionales, "las cuales se encuentran diseñadas y publicadas desde hace más de una década" con las salidas PBN, lo que beneficia al medio ambiente, al confinar en una sola las diferentes trayectorias de vuelo.

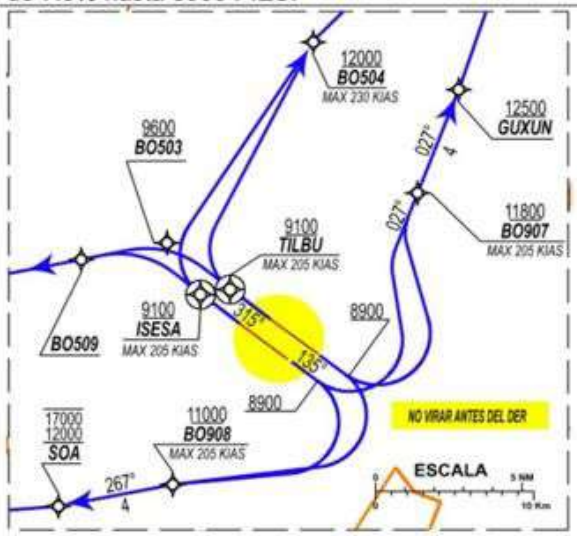
CUADRO COMPARATIVO DE PROCEDIMIENTOS DE VUELO			
	PROCEDIMIENTOS VIGENTES ENTRE 2017 Y 29 DE DICIEMBRE DE 2022	PROCEDIMIENTOS VIGENTES ENTRE 29 DIC/22 Y 18 MAY/23	PROCEDIMIENTOS VIGENTES A PARTIR DEL 18 MAY/23
DESCRIPCIÓN DEL PROCEDIMIENTO	Despega por la pista 13L. y asciende en curso 119° hasta 8900 pies de altitud, posterior virar izquierda directo a la posición GUXUN, (Coordenadas N04 50 54.00 W074 02 39.00) manteniendo gradiente mínimo de 5.5% hasta 10.700 pies de altitud.	Despega por la pista 14L y asciende en curso 135° hasta VURKO (Coordenacas N04 40 34.00 W074 06 09.00) y 9100 pies de altitud, posterior virar izquierda rumbo 015° a la posición GUXUN, manteniendo gradiente mínimo de 7.6% hasta VURKO.	Despega por la pista 14L y asciende en curso 135° hasta alcanzar 8900 pies de altitud, posterior virar izquierda hacia BO907, curso 027° a la posición GUXUN (Coordenadas N04 50 54.00 W074 02 39.00), manteniendo gradiente mínimo de 7.8%.
DIFERENCIA EN ACTUALIZACIÓN PROCEDIMIENTOS PBN	• Despegue con rumbo 119° hasta 8900' • Gradiente ascenso 5.5 % • Izquierda directo a GUXUN	• Despegue con rumbo 135° hasta VURKO • Gradiente ascenso 7.6 % • Izquierda rumbo 015°a GUXUN	• Despegue con rumbo 135° hasta VURKO • Gradiente ascenso 7.8 % • Izquierda rumbo 027° a BO907

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

Nota 2: *Se aclara que con la actualización de los procedimientos PBN despegando del aeropuerto internacional El Dorado, se modificaron levemente las trayectorias en el área de influencia (únicamente 16° grados de desviación), por fuera del área de influencia, las trayectorias han sido desplazadas y seguirán sufriendo modificaciones por tratarse de operaciones aéreas dinámicas, las cuales se desplazan conforme a variables como: seguridad operacional, meteorología cambiante y avances en la ciencia aeronáutica entre otros.*
(…)

Cabe resaltar, que los procedimientos objeto de cambio fueron realizados con mínimas actualizaciones con los fines de mitigar tanto el impacto ambiental a la población, como, el de reducir el riesgo de seguridad operacional de las aeronaves que sobrevuelan la ciudad de Bogotá, de esta manera el avance de los procedimientos actualizados llegó al 100%, de tal manera que desde el pasado 18 de mayo de 2023, se iniciaron las actividades aéreas como se muestra a continuación (…)"

Figura 3. Implementación de procedimientos de vuelo

<table>
<tr><th colspan="2">IMPLEMENTACION DE PROCEDIMIENTOS DE VUELO</th></tr>
<tr><td></td><td>PROCEDIMIENTOS VIGENTES A PARTIR DEL 18 DE MAYO DE 2023, ENMIENDA 65</td></tr>
<tr><td>DESCRIPCIÓN DEL PROCEDIMIENTO</td><td>Despega por la pista 14L, y asciende en curso 135° hasta 8900 pies de altitud, posterior virar izquierda rumbo 027° a la posición BO907 (Coordenadas N 04 47 05.54 W074 03 56.00), manteniendo gradiente mínimo de 7.8% hasta 8900 PIES.</td></tr>
<tr><td>Presentación gráfica de los procedimientos de salida del Aeropuerto El Dorado</td><td> 
</td></tr>
</table>

Fuente: Comunicación con radicados ANLA 20236200311042 y 20236200316402 del 5 y 6 de julio de 2023

"(…)

Los nuevos procedimientos publicados en la enmienda 65, con fecha 18 de mayo de 2023, no modifican la trayectoria inicial de despegue, toda vez que mantienen rumbo de pista de 135°, tal como se ha venido realizando desde el pasado 29 de diciembre de 2022, lo anterior para evitar afectar la seguridad operacional de las aeronaves; Pero ahora, inician el viraje alcanzado 500 pies sobre el terreno, lo que implica que la trayectoria de vuelo no se extiende como lo venían haciendo entre el 29 de diciembre 2022 y el 18 de mayo 2023, sino que ahora posterior al viraje, sobrevuelan los cerros de suba y sus alrededores sobre zonas residenciales densamente menos pobladas en la ciudad de Bogotá.

Y como se mencionó en respuestas anteriores, las modificaciones realizadas de los procedimientos de salida del aeropuerto El Dorado enmiendas 64 y 65, fueron las mínimas requeridas por motivos de seguridad operacional solicitado por diversas aerolíneas.

(…)" Subrayado y negrilla fuera de texto original.

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

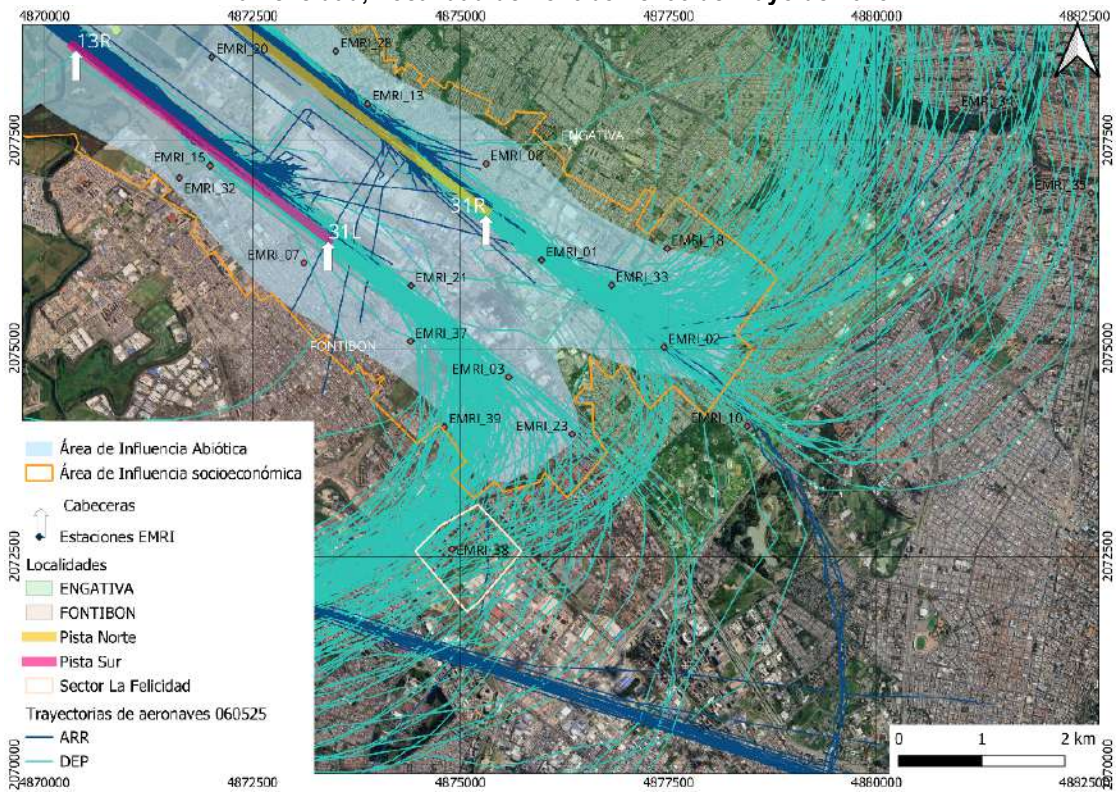
En línea con lo anterior, y en atención a la solicitud presentada por la comunidad del sector La Felicidad, ubicado en la localidad de Fontibón en Bogotá D.C., la Autoridad Nacional llevó a cabo la verificación correspondiente a través del Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales de la ANLA. Para ello, se utilizaron las trazas de radar suministradas por AEROCIVIL.

Dado que las solicitudes no especificaban fechas ni horarios concretos, se definió como periodo de análisis el comprendido entre el 1 y el 26 de mayo de 2025, abarcando así las fechas de radicación de las peticiones (6, 18 y 22 de mayo de 2025). Adicionalmente, se consideró el 7 de mayo de 2025 como el día con mayor actividad aérea dentro del periodo evaluado.

Las aeronaves que sobrevuelan el sector en mención y sus alrededores corresponden a aquellas que despegan en dirección oriente sobre la ciudad de Bogotá D.C., utilizando la pista Norte o la pista Sur, para posteriormente realizar un viraje hacia el sur y continuar su ruta hacia diversos destinos, tanto a nivel nacional como internacional.

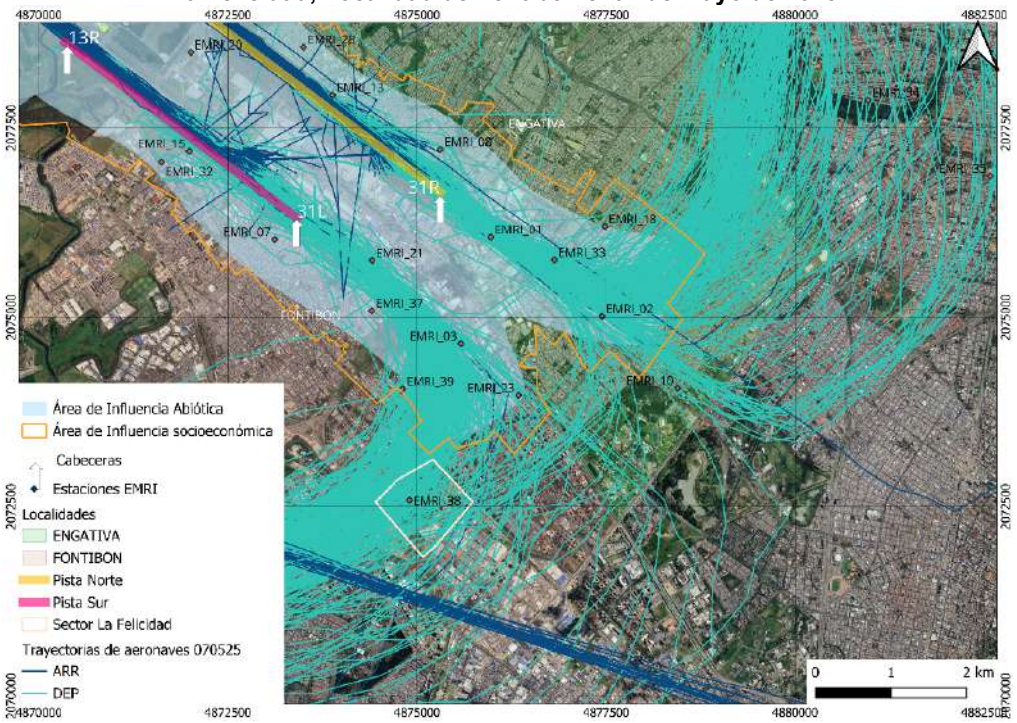
El estudio de las trayectorias de despegue y aterrizaje se desarrolló tomando como punto de referencia la ubicación del sector La Felicidad, representada en cada una de las figuras. De acuerdo con los resultados obtenidos, se identificó que la mayoría de las rutas hacia el suroccidente de la ciudad se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

Figura 4. Trayectorias de aeronaves registrada desde el Aeropuerto Internacional El Dorado sobre el sector La Felicidad, Localidad de Fontibón el 06 de mayo de 2025.



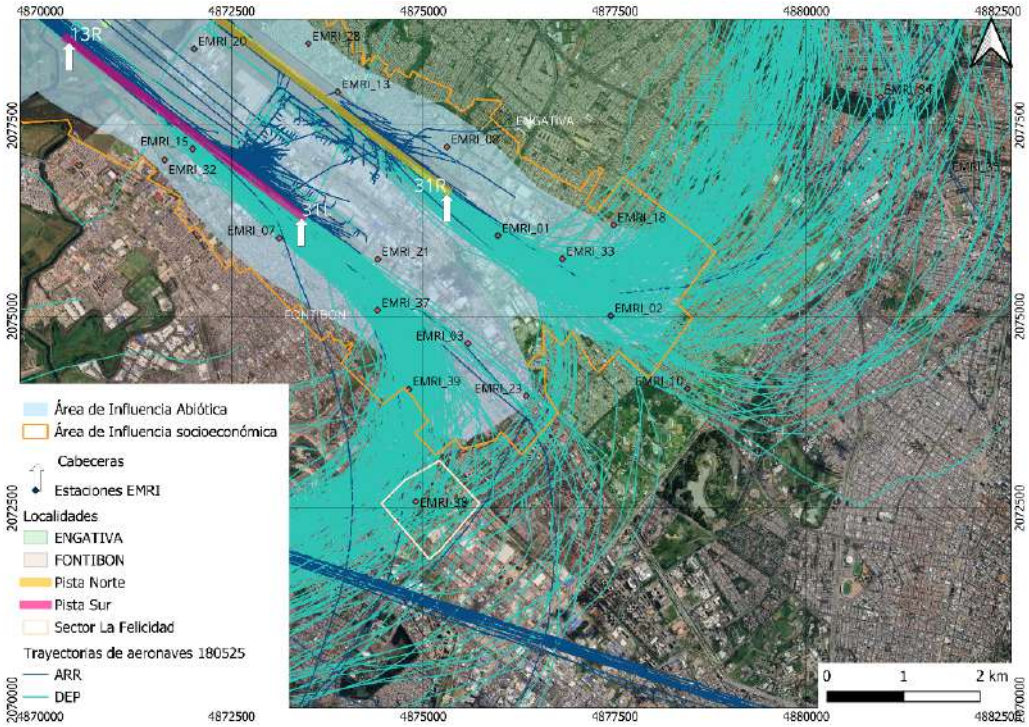
Fuente: Registros del Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental – CMAA remitidos por la AEROCIVIL a ANLA. QGIS

Figura 5. Trayectorias de aeronaves registrada desde el Aeropuerto Internacional El Dorado sobre el sector La Felicidad, Localidad de Fontibón el 07 de mayo de 2025.



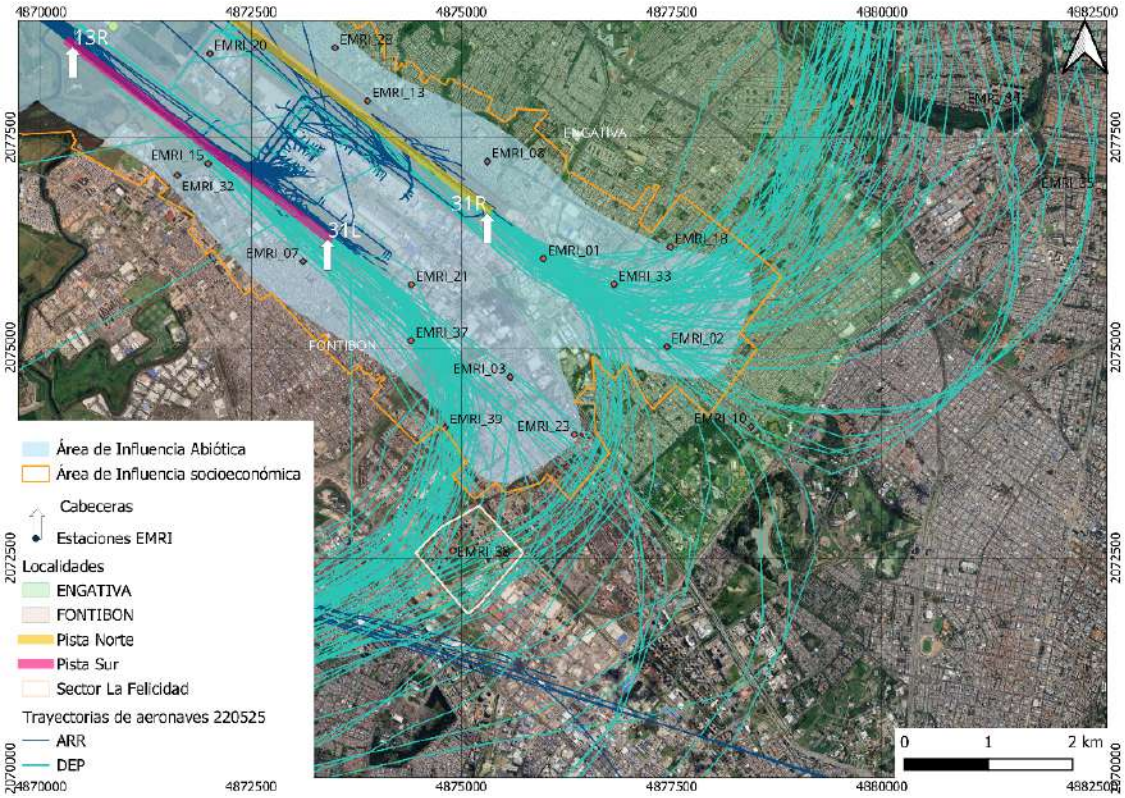
Fuente: Registros del Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental – CMAA remitidos por la AEROCIVIL a ANLA. QGIS

Figura 6. Trayectorias de aeronaves registrada desde el Aeropuerto Internacional El Dorado sobre el sector La Felicidad, Localidad de Fontibón el 18 de mayo de 2025.



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

Figura 7. Trayectorias de aeronaves registrada desde el Aeropuerto Internacional El Dorado sobre el sector La Felicidad, Localidad de Fontibón el 22 de mayo de 2025.



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

Se concluye que la mayor concentración del tráfico aéreo se localiza fuera del sector La Felicidad, principalmente en un corredor situado al costado occidental del mismo. Aunque se identifican trayectorias que cruzan directamente sobre esta zona, también se observa que las rutas aéreas se distribuyen sobre otros sectores de la ciudad de Bogotá en distintas direcciones. Asimismo, no se evidencian variaciones en las trayectorias, dado que los procedimientos actuales se encuentran vigentes desde el 18 de mayo de 2023 y han sido mantenidos de manera consistente.

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

Teniendo en cuenta las manifestaciones dadas por los peticionarios *"(…) ASÍ COMO DEL CUMPLIMIENTO DE LOS LÍMITES DE RUIDO ESTABLECIDOS EN LA NORMATIVIDAD VIGENTE (…)" "(…) INTOLERABLE Y CONSTANTE CONTAMINACIÓN ACÚSTICA (…)" "(…) ESTE NIVEL DE RUIDO ES COMPLETAMENTE INACEPTABLE (…)"* a continuación, se presenta el análisis de los niveles de presión sonora, basado en la verificación de información y análisis de datos del Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales de la ANLA. Los datos analizados corresponden a los registros obtenidos por la estación EMRI_38 (F038), ubicada en La Felicidad en la Localidad de Fontibón, fuera del área de influencia del proyecto y correspondiente a un sector residencial, la ubicación exacta de la estación se muestra en las figuras 1 y 2.

De conformidad con lo anterior, se procedió al análisis de los niveles promedio diarios de presión sonora continuo equivalente ponderado A, correspondientes a los periodos diurno (LAeq D) y nocturno (LAeq N), en atención a la normativa vigente que corresponde a la Resolución 0627 del 7 de abril de 2006, *"Por la cual se establece la norma nacional de emisión de ruido y ruido ambiental",* expedida por el entonces Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, hoy Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. En ese sentido, de acuerdo con lo establecido en el artículo 2 de la mencionada resolución, se definen las franjas horarias correspondientes a las jornadas diurna y nocturna, tal como se detalla en la Tabla 3.

Ahora bien, el periodo de análisis seleccionado para atender las peticiones comprendió del 1 al 26 de mayo de 2025, abarcando tanto la jornada diurna como la nocturna, conforme a lo establecido en la Resolución 0627 del 7 de abril de 2006. Este intervalo fue definido teniendo en cuenta que las solicitudes objeto de análisis no especifican fechas ni horarios concretos asociados a eventos relacionados con ruido aeronáutico, así como la disponibilidad de datos y registros en poder de la entidad. Dichos registros son suministrados por la AEROCIVIL, en su calidad de responsable de la red y del Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental (CMAA) del Aeropuerto Internacional El Dorado. En consecuencia, se definió un periodo de análisis que abarca seis (6) días previos y cuatro (4) días posteriores a las fechas de radicación de las solicitudes (6, 18 y 22 de mayo de 2025), con el fin de contar con una muestra representativa que incluyera tanto días hábiles como fines de semana.

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

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

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

Durante el periodo comprendido entre el 1 y el 26 de mayo de 2025, se analizaron los niveles promedio diarios de presión sonora continuo equivalente ponderado A (LAeq), registrados por la estación EMRI_38 (F038), ubicada en el sector La Felicidad, localidad de Fontibón. Para la jornada diurna, los niveles oscilaron entre 46.55 dBA (20 de mayo) y 58.44 dBA (26 de mayo), sin superar el límite de 65 dBA. En la jornada nocturna, los niveles se situaron entre 49.28 dBA (24 de mayo) y 53.7 dBA (26 de mayo), manteniéndose por debajo del límite de 55 dBA. Estos valores se enmarcan en los límites establecidos por la Resolución 0627 del 7 de abril de 2006.

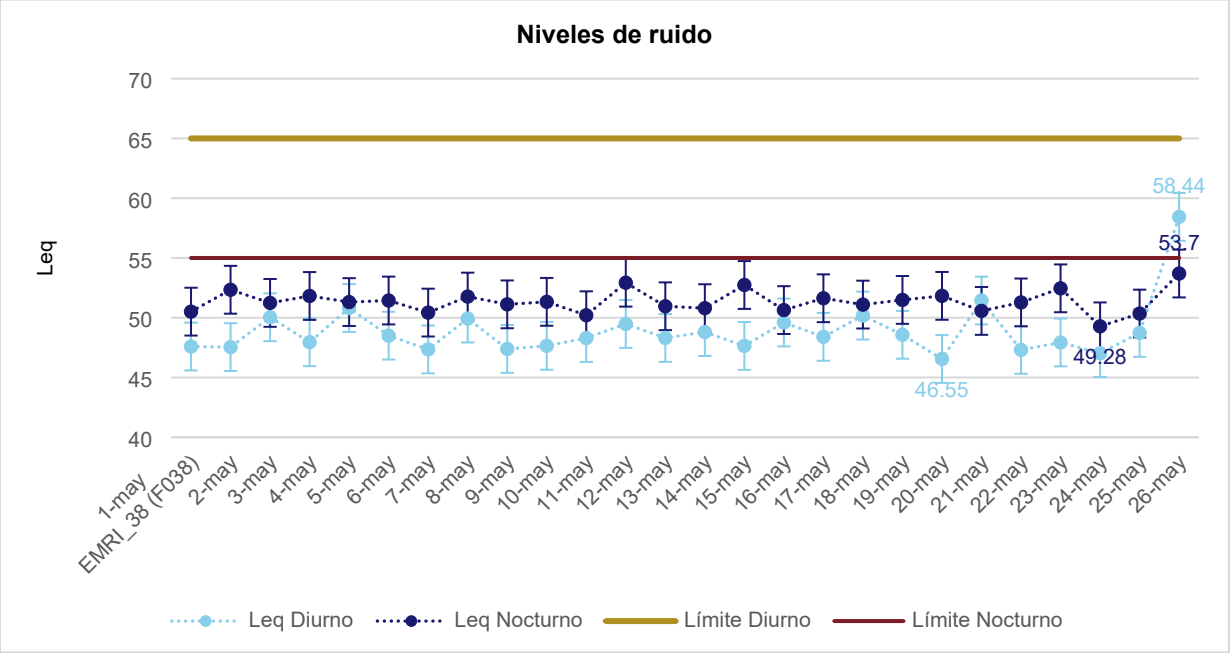
No obstante, se considera necesario aclarar que la información suministrada por AEROCIVIL presenta vacíos horarios que afectan la completitud del conjunto de datos. En particular, no se dispone de algunos registros entre las 00:00 y las 18:00 horas, lo cual limita la cobertura dentro de las jornadas establecidas por la Resolución 0627 del 7 de abril de 2006. Esta define el LAeq como el nivel sonoro continuo equivalente calculado durante un periodo determinado (t), mediante un promedio energético ponderado. Por tanto, el cálculo de este indicador requiere la disponibilidad continua de datos durante cada jornada evaluada.

En la jornada diurna, la falta de datos durante las horas de mayor actividad, cuando suelen registrarse niveles más elevados de ruido, podría generar una subestimación de los promedios

reportados. En la jornada nocturna, la ausencia de información en el periodo en el que el entorno tiende a ser más silencioso podría dar lugar a una sobreestimación de los valores obtenidos.

La ANLA realiza revisiones periódicas de los datos recibidos. Cuando se identifican vacíos o inconsistencias, se procede a oficiar a AEROCIVIL para solicitar la información faltante. Este procedimiento permite consolidar una base de datos adecuada y representativa que respalde el seguimiento a las medidas, restricciones y configuraciones establecidas en la Licencia Ambiental otorgada, con especial énfasis en el cumplimiento de los niveles de presión sonora generados por la operación aérea del Aeropuerto Internacional El Dorado.

Figura 8. Niveles promedio diarios de presión sonora LAeqD y LAeqN registrados por la estación EMRI_38 (F038) ubicada en el sector de La Felicidad de la localidad de Fontibón entre el 01/05/2025 al 26/05/2025.



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

De acuerdo con lo anterior, se concluye que los niveles de presión sonora registrados por la estación EMRI_38 (F038) se mantuvieron dentro de los límites permisibles establecidos en la Resolución 0627 de 2006. No obstante, se advierte que la información analizada presenta vacíos en algunos tramos horarios, por lo que la presente evaluación se fundamenta únicamente en los datos disponibles, conforme a lo reportado oficialmente por AEROCIVIL.

Finalmente, es relevante señalar que el Plan de Manejo Ambiental (PMA) autorizado por la ANLA, según lo dispuesto en el artículo sexto de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, incluye la ficha de manejo "*PMA 01-Manejo y Control de Ruido"* documento que establece medidas de abatimiento de ruido, tales como los procedimientos PBN (Performance Based Navigation), los indicadores de ruido que permiten evaluar la eficiencia de las medidas para el seguimiento de

las excedencias mínimas de los niveles de ruido, conforme a lo estipulado por la AEROCIVIL para garantizar el cumplimiento de las cuotas de ruido ambiental LAeq y como se señaló existen en la operación aérea diversas circunstancias que hacen que prime la seguridad aérea y por tanto esta Autoridad estableció en los parágrafos primero y segundo del artículo primero de la Resolución en mención la obligación al titular de informar a la ANLA los incumplimientos, en el evento que estos se materialicen, en los siguientes términos:

"(…)

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

(…)"

"(…)

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

(…)"

H. Verificación de cumplimiento a las restricciones operacionales en las franjas horarias establecidas en la configuración operacional definidas en la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 modificada por la Resolución 0301 del 1 de febrero de 2022

A continuación, se presenta el análisis del cumplimiento de la configuración operacional, conforme a lo establecido en el literal B *"Configuración y Horarios de Operación del Aeropuerto Internacional El Dorado"* de la Tabla 2, para el periodo comprendido entre el 1 y el 26 de mayo de 2025. Este análisis se fundamenta en los registros obtenidos por la estación EMRI_37 (F037), ubicada en la proximidad de la cabecera 31L de la pista sur del Aeropuerto Internacional El Dorado (ver Figuras 1 y 2).

Respecto a la restricción aplicada a aeronaves con cuota de ruido igual o superior a cuatro (QC ≥ 4), cuya operación está limitada entre las 05:00 y las 06:59 horas en cualquier dirección, se informa que, si bien en los registros procesados no se identificaron operaciones de este tipo, la ausencia de datos en las franjas horarias correspondientes impide confirmar con certeza el cumplimiento total de esta medida.

No obstante, según lo reportado por la Aeronáutica Civil mediante comunicación oficial, el día 6 de mayo de 2025 se realizaron cuatro operaciones de despegue en la pista sur (13R/31L) entre las 22:00 y las 23:59 horas, así como dos operaciones adicionales, una aproximación frustrada y

un aterrizaje, en la pista norte (13L/31R) entre las 00:00 y las 04:59 horas. Estas franjas se encuentran dentro de los horarios de restricción establecidos en la Licencia Ambiental vigente.

Las operaciones mencionadas corresponden a las aeronaves identificadas con los distintivos AVA044, AVA020, AVA008, RPB7322, CSB7759 y AVA121. Conforme a lo indicado por Aerocivil, algunas de estas maniobras se enmarcan en condiciones operacionales excepcionales, como aproximaciones frustradas o despegues realizados por razones técnicas o de seguridad, conforme a lo dispuesto en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

I. Conclusiones respecto a los análisis técnicos de trayectorias aéreas, niveles de ruido y restricciones operacionales en la configuración operacional.

- El sector de la Felicidad en la localidad de Fontibón no hace parte del área de influencia del proyecto *"Ejecución de las obras de construcción y operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado",* cuyo titular es la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL.

- En relación con las trayectorias aéreas, se estableció que, aunque algunas de ellas cruzan el sector La Felicidad, la mayor concentración del tráfico aéreo se encuentra en corredores definidos por fuera de este sector, conforme a los procedimientos de vuelo actualmente vigentes. Asimismo, se verificó que dichas trayectorias no son exclusivas de esta zona, ya que se distribuyen sobre diferentes áreas de la ciudad de Bogotá, en direcciones tanto hacia el norte como hacia el sur.

- Durante el período evaluado, los niveles de presión sonora registrados en la estación EMRI_38 (F038) se mantuvieron dentro de los límites establecidos por la normativa vigente para ambas jornadas. Sin embargo, la información suministrada presenta vacíos en algunas franjas horarias, lo cual afecta la representatividad de los resultados. En este sentido, los niveles diurnos podrían estar subestimados por la falta de datos en horas de alta actividad, y los nocturnos, sobreestimados por la ausencia de registros en los periodos de menor ruido.

- Se identificaron operaciones fuera del horario permitido el 6 de mayo de 2025, de acuerdo con lo reportado por Aerocivil, lo que representa incumplimientos de la configuración operacional definida en la Resolución 1728 de 2021 y su modificatoria, la Resolución 0301 de 2022. Si bien algunas maniobras fueron justificadas como excepcionales, la presencia de vacíos en los datos limita la verificación completa del cumplimiento durante todo el periodo evaluado.

- Los análisis presentados se basan en los datos disponibles.

J. Presuntas afectaciones a la salud.

En relación con los presuntos **impactos en la salud** que se indican en su las peticiones*"(…) LO CUAL ESTÁ GENERANDO SERIOS IMPACTOS EN LA SALUD ACÚSTICA Y EN LA CALIDAD DE VIDA DE LOS HABITANTES (…)". "(…) CON LA SALUD DE TODOS EN DETERIORO (…)" "(…) LO QUE ESTÁ*

OCURRIENDO NO SOLO ESTÁ AFECTANDO NUESTRA SALUD MENTAL Y FÍSICA, SINO QUE TAMBIÉN ESTÁ DETERIORANDO NUESTRAS CONDICIONES DE VIDA (…)"

Esta Autoridad Nacional les informa que el impacto por ruido producto de la operación del aeropuerto en el proceso de modificación de la licencia ambiental autorizada en el año 2021 mediante la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, a su vez modificada parcialmente por la Resolución 0301 del 1 de febrero de 2022, fue identificado por la comunidad como un impacto que afecta la cotidianidad y la salud de las personas, incluso se reportan casos de disminución auditiva, estrés, alteraciones del sueño, entre otros efectos percibidos. Al respecto, es importante aclarar que en ocasiones las comunidades en el marco de los seguimientos ambientales desarrollados por esta Autoridad de manera anual y en peticiones que son radicadas ante la ANLA, relacionan la temática de ruido aeronáutico con posibles afectaciones en la salud; no obstante, es pertinente extraer el sustento consignado por esta Autoridad Nacional en el numeral 2.5.5.6 del aparte considerativo de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 denominado Intervenciones relacionadas con temas de salud, así:

"(…)

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

(…)"

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

"(…)

> *De acuerdo con lo citado, esta autoridad evalúa, entre otras, las solicitudes de modificación de proyectos licenciados para verificar la eficiencia y eficacia de las medidas de manejo propuestas, y así imponer las condiciones, requisitos y obligaciones para prevenir, mitigar o corregir impactos ambientales que se presenten por la ejecución de los proyectos.*
>
> *Si bien, dichas medidas de manejo para la mitigación, corrección, compensación y control de impactos ambientales pueden incidir de manera positiva en la protección de la salud humana, por cuanto contribuyen, por ejemplo, con la mitigación del impacto por ruido, no implica que esta Autoridad esté actuando o deba actuar como autoridad sanitaria, precisamente por la especialidad en materia competencial que se encuentra establecida en la regulación colombiana.*
>
> *En otras palabras, la licencia ambiental, como instrumento de manejo y control ambiental, no es el mecanismo jurídico y técnico para controlar las afectaciones a la salud humana que pudiera llegar a ocasionar un proyecto, obra o actividad.*

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

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

(…)"

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

"(…)

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

1. Antes de la Ley 99 de 1993, el ambiente y la salud eran aspectos abordados por el ordenamiento jurídico como asuntos sanitarios. Igualmente, el ambiente era regulado por la cartera de agricultura.

2. Con la Ley 99 de 1993 se especializa lo ambiental como un asunto autónomo, bajo la regulación, control y seguimiento de una sola autoridad.

3. La regulación del procedimiento de licenciamiento ambiental que posibilita la ejecución del proyecto, obra o actividad no implica que la imposición de medidas para mitigar la contaminación sonora se equipare con el proceso de comprobación de la causalidad de la afectación a la salud que corresponde a la autoridad de ese sector, por la especialidad y separación competencial establecida en el ordenamiento jurídico.

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

(…)"

Adicional a lo anterior, se pone en su conocimiento que, mediante el oficio con radicado ANLA 2021208203-2-000 del 27 de septiembre de 2021, se trasladó a la Secretaría Distrital de Salud

de Bogotá las ponencias asociadas a la temática de salud que fueron recibidas en el marco de la Audiencia Pública Ambiental celebrada el 2 de septiembre de 2021, para que de acuerdo con sus competencias los atendiera, esto, dentro del trámite administrativo de modificación de Licencia Ambiental para el proyecto denominado "EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE CONSTRUCCIÓN Y OPERACIÓN DE LA SEGUNDA PISTA Y/O AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO", en virtud de lo establecido en el artículo 21 de la Ley 1437 de 2011 sustituido por el artículo 1 de la Ley 1755 de 2015.

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

En tal sentido, les informamos que en atención a las PQRSD que son recepcionadas por los diferentes peticionarios que refieren presuntas afectaciones a la salud, la ANLA realiza el traslado de las mismas a **la Subdirección de Salud Ambiental del Ministerio de Salud y Protección Social**, para que en el marco de su competencia y funciones establecidas Ley 715 de 2001, Ley 1751 de 2015 y Decreto Ley 4107 de 2011, profundice en la respuesta a dichas peticiones, toda vez que en estas se han establecido las directrices para la implementación de los programas en salud ambiental, orientando las intervenciones que desde el sector salud le aporten a la disminución de los factores de riesgo ambiental para la salud como es el ruido.

Ahora, es importante tener claro que la información aquí presentada se refiere a sus casos específicos, por lo que se considera importante que ustedes conozcan que en ejercicio de las funciones de control y seguimiento ambiental de esta Autoridad, el análisis integral de la información registrada por el Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental (CMAA), y remitida por la AEROCIVIL, se realiza en el seguimiento periódico al proyecto, en donde se verifica y analiza el cumplimiento de las acciones y medidas incluidas en el plan de manejo ambiental, plan de monitoreo y seguimiento, así como las obligaciones de los actos administrativos que forman parte del expediente (con toda la información disponible en el mismo), y que son de obligatorio cumplimiento por parte de AEROCIVIL, por tanto en caso de encontrarse posibles incumplimientos se realizarán las acciones respectivas conforme a los procedimientos internos de ANLA y de evidenciarse mérito suficiente aplicar el procedimiento definido en la Ley 1333 de 2009, modificada por la Ley 2387 de 2024.

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

Es de señalarse que esta comunicación se expide en los términos del artículo 28 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, Ley 1437 de 2011, no sin antes indicarles que **sus peticiones fueron trasladadas a la AEROCIVIL** con el objetivo de que esa

entidad, en calidad de titular de la licencia ambiental otorgada al proyecto "Ejecución de las obras de construcción y operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado", brinde la atención correspondiente en cumplimiento de la ficha de manejo PMA-PGS 02 Información y Comunicación incluida en el instrumento de control y manejo ambiental y en el marco de sus competencias como Autoridad Aeronáutica.

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

Por último, 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,

CAMILO ALEXANDER RINCON ESCOBAR
SUBDIRECTOR DE SEGUIMIENTO DE LICENCIAS AMBIENTALES

Medio de Envío: Correo Electrónico

DANIEL SANTIAGO MONTES JIMENEZ
CONTRATISTA

LINA SOFIA SALAZAR ESPINOSA
CONTRATISTA

DAVID ALEJANDRO BUITRAGO MESA
CONTRATISTA

JAIRO RICARDO HURTADO CASTELBLANCO
CONTRATISTA

MARIA CAROLINA MORANTES FORERO
CONTRATISTA

BETSY RUBIANE PALMA PACHECO
PROFESIONAL ESPECIALIZADO

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.