



Radicación: 2022160429-2-000

Fecha: 2022-07-29 21:01 - Proceso: 2022160429

Trámite: 39-Licencia ambiental

4.1

Bogotá, D.C., 2022-07-29 21:01

Señor

ANÓNIMO

Peticionario

Municipio Facatativá

Asunto: Respuesta a su correo electrónico con radicado ANLA 2022139050-1-000 del 7 de julio de 2022, relacionado con queja por presuntas afectaciones generadas por el ruido de las aeronaves sobre la Vereda San Rafael en el Municipio de Facatativá.

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

Expediente: LAM0209

Respetado Peticionario

La Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA, acusa recibido de su queja a través del formulario publicado en la página web de la entidad, con radicado mencionado en el asunto, mediante el cual usted indica:

“(...)

Durante el último año he notado el aumento de contaminación por ruido en el sector de vereda San Rafael, Facatativá, por el despliegue/aterrizaje de aviones; aparte de que el ruido que soportamos es 24 horas día y noche, pero lo que más molesta es ruido de frecuencias bajas y vibraciones que duran muchas veces varios minutos antes de escucharse el avión.

(...)

provoca más problemas de salud, insomnio, estrés e incluso sensación de miedo, ansiedad y ataques de pánico en los habitantes del sector. Quisiera saber si es posible realizar análisis de la frecuencia de vuelos en esta ruta y mitigar esta contaminación tal vez reduciendo el tiempo para despliegue/aterrizaje evitando así el tiempo de exposición a los ruidos de baja frecuencia, pues últimamente se presenta más que otros años.

(...)”

Así las cosas, procedemos a indicarle que su tema de consulta está enmarcado en el proyecto denominado “Ejecución de las obras de construcción y operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado”, el cual reposa en esta Autoridad Nacional bajo el expediente LAM0209.





Para el mencionado proyecto se otorgó Licencia Ambiental ordinaria, mediante Resolución 1330 de 1995 y bajo este entendido y dentro del marco de la reglamentación ambiental nacional vigente, en el artículo 2.2.2.3.9.1 del Decreto 1076 de 2015 a la ANLA le compete realizar el control y seguimiento de los proyectos, obras o actividades sujetos a licencia ambiental o plan de manejo ambiental.

En tal sentido esta Autoridad Nacional, efectúa seguimiento y control ambiental al Aeropuerto Internacional El Dorado de manera periódica, con el fin de verificar el cumplimiento por parte de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - AEROCIVIL a las obligaciones impuestas mediante la Resolución 1330 de 1995 y sus modificaciones, hecho que conlleva a la aplicación de todas las medidas para el manejo ambiental del proyecto, que más adelante serán detalladas. A continuación, se puntualiza sobre los aspectos ambientales más relevantes en el marco de la operación de la terminal aérea.

• **Configuración Operacional del Aeropuerto Internacional El Dorado**

En lo que se refiere a la configuración operacional del proyecto y sus horarios, esta Autoridad Nacional le informa que mediante la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015, la ANLA autorizó la operación del Aeropuerto Internacional El Dorado las 24 horas de la siguiente manera:

PISTA NORTE	PISTA SUR
<p>1) Entre las 6:00 am y las 10:00 pm: Sin restricción alguna para la operación de todo Tipo de Aeronaves.</p> <p>2) De 10:01 pm a 11:59 p.m. las operaciones podrán realizarse sobrevolando la ciudad.</p> <p>3) A partir de las 12:00 pm no se podrá sobrevolar la ciudad</p> <ul style="list-style-type: none"> • Decolaje 100% sentido oriente – Occidente, sin sobrevolar la ciudad • Aterrizajes 100% occidente - Oriente 	<p>4) Entre las 6:00 am y las 10:00 pm: Sin restricción alguna para la operación de todo tipo de Aeronaves.</p> <p>5) De 10:01 pm a 11:59 p.m. Se permitirán los aterrizajes sin sobrevolar la ciudad, sentido occidente – oriente.</p> <p>6) De 12 p.m. a 5:59 a.m. se opera bajo las siguientes condiciones.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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.

Configuración de operación aérea que se mantuvo hasta que el Gobierno Nacional a través de sus entidades tomó una serie de acciones debido a la situación presentada a raíz de la pandemia causada por COVID-19, por lo que el **Ministerio de Salud y Protección Social** decretó la emergencia sanitaria, acogida inicialmente mediante la **Resolución 385 del 12 de marzo de 2020**, prorrogada a su vez por las Resoluciones 0844, 1462 y 2230 de 2020, 222, 738, 1315, 1913 del 2021, y las Resoluciones 304 del 23 de febrero de 2022, siendo la última la Resolución 666 del 28 de abril de 2022, **que prorrogó dicha emergencia hasta el 30 de junio de 2022**; así, por su parte el **Ministerio de Transporte**, a través del **Decreto 482 del 26 de marzo de 2020**, **suspendió todas las restricciones de tipo ambiental establecidas para**



la operación de pistas de los aeropuertos nacionales e internacionales en todo el territorio nacional durante el tiempo que durara la emergencia, así:

(...)

“Artículo 22. Suspensión transitoria de restricciones de horario. Durante el tiempo que dure la emergencia económica, social y ecológica, suspéndase transitoriamente y durante la emergencia económica, social y ambiental y la emergencia sanitaria en el país, las restricciones de horario de tipo ambiental establecidas para la operación de las pistas de los aeropuertos nacionales y/o internacionales en el territorio nacional.” (Cursiva fuera del texto original).

(...)

Es decir, que dadas las condiciones excepcionales presentadas en el país a causa del **COVID – 19**, los aeropuertos colombianos operaron hasta el 30 de junio de 2022 sin ningún tipo de restricción en términos de configuración operacional, horario y/o capítulo de ruido de las aeronaves; lo anterior, con el objetivo de apoyar la emergencia sanitaria y priorizar las acciones y operaciones en el marco de la atención de la pandemia en el territorio nacional, con esto es necesario aclarar que, las restricciones de horario impuestas al Aeropuerto Internacional El Dorado, constituyen una de las principales medidas de manejo relacionada con los impactos por ruido, por tanto, mientras se encontró vigente el Decreto 482 del 26 de marzo de 2020 expedido por el Ministerio de Transporte, a esta Autoridad Nacional no le fue posible exigir el cumplimiento de las restricciones de horario de tipo ambiental establecidas para la operación del Aeropuerto Internacional El Dorado.

Ahora, dados los anuncios por parte del Gobierno Nacional referente a la finalización de la declaratoria de emergencia sanitaria en todo el territorio nacional a partir del 30 de junio de 2022, para esta Autoridad en atención de las competencias que le fueron definidas a través de la Ley 99 de 1993, del Decreto-Ley 3573 de 2011, modificado por el Decreto 376 de 2020 y del Decreto 1076 de 2015, el cumplimiento de la norma ambiental a la AEROCIVIL se reinicia a partir del 1 de julio de 2022.

Sobre lo anterior, es pertinente informarle que acorde a la solicitud realizada por la AEROCIVIL en diciembre de 2020 respecto a la modificación de la licencia ambiental, esta Autoridad Nacional dio inicio al trámite respectivo, es así que una vez surtidos los procesos rigurosos de evaluación técnica y jurídica de la información, incluidos los mecanismos de participación ciudadana que establece la Ley 1757 del 6 de julio de 2015 y garantizando los derechos en los procesos administrativos, es expedida por la ANLA la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 “Por la cual se modifica una licencia ambiental y se adoptan otras determinaciones”, en el sentido de autorizar las medidas de manejo ambiental propuestas por la AEROCIVIL para prevenir, mitigar y corregir los impactos derivados de las actividades objeto de la solicitud de modificación de la licencia ambiental, las cuales corresponden a:

1. Modificar la configuración operacional del aeropuerto El Dorado aprobada mediante Resolución 1034 del 2015 por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA), y modificada mediante la Resolución 1567 del 2015.
2. Modificar el horario de operación del recinto de prueba de motores a 24 horas.
3. Modificar el Plan de Manejo Ambiental general de todo el proyecto.





Radicación: 2022160429-2-000

Fecha: 2022-07-29 21:01 - Proceso: 2022160429

Trámite: 39-Licencia ambiental

No obstante, el acto administrativo en mención fue objeto de dos (2) recursos de reposición, los cuales fueron resueltos por esta Autoridad Nacional mediante la Resolución 00301 del 01 de febrero de 2022, estableciendo en sus Artículos Primero y Segundo lo siguiente:

“(…)

“ARTÍCULO PRIMERO. No revocar la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, de acuerdo con lo expuesto en la parte motiva del presente acto administrativo. ARTÍCULO SEGUNDO. Reponer en el sentido de modificar el Artículo Primero de la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, ajustando las condiciones de implementación de las medidas ambientales para el manejo de los impactos generados en el periodo nocturno para fase operativa II y III. Así mismo, se adiciona la cuota de ruido 4 que se impone en la tabla 10 Medidas de Manejo Ambiental para Fase II y tabla 11 Medidas de Manejo Ambiental para Fase III de conformidad con las razones expuestas.

En consecuencia, el Artículo Primero de la Resolución 01728 del 4 de octubre de 2021 quedará así:

“ARTÍCULO PRIMERO. (...)

Autorizar las medidas de manejo ambiental propuestas por la AEROCIVIL para prevenir, mitigar y corregir los impactos derivados de las actividades objeto de la solicitud de modificación de la licencia ambiental otorgada para el proyecto “Ejecución de las obras de Construcción y Operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El dorado”, y en atención a las consideraciones señaladas en la parte motiva del presente acto administrativo, bajo las siguientes condiciones y fases de implementación:

“Fase I:

Consiste en una primera Fase de Prealistamiento, en la que la Aerocivil deberá continuar operando e implementando medidas de manejo según lo establecido en la Resolución 1034 de 2015, y en la que deberá organizar información que se requiere a continuación, la cual se debe presentar para autorización de inicio de la fase II”

(…)

“Fase II: Una vez se dé cumplimiento a satisfacción de los requerimientos y obligaciones establecidas en la Fase I, la Aerocivil podrá entrar en una segunda Fase Operativa, en la que se autoriza la implementación de medidas ambientales para el manejo de los impactos generados en las franjas horarias de 05:00 am a 06:59 am por las dos pistas”

(…)

“Fase III: Una vez se dé cumplimiento a satisfacción de los requerimientos y obligaciones establecidas en la Fase II, la Aerocivil podrá entrar en una segunda y última Fase Operativa, en la que se autorizan la implementación de medidas de manejo ambiental para el manejo de los impactos generados en las franjas horarias de 05:00 a 06:59 por las dos pistas y de 21:00 a 23:59 por las dos pistas”

(…)”

Fase III: Una vez se dé cumplimiento a satisfacción de los requerimientos y obligaciones establecidas en la Fase II, la Aerocivil podrá entrar en una segunda y última Fase Operativa, en la que se autorizan la implementación de medidas de manejo ambiental para el manejo de los impactos generados en las franjas horarias de 05:00 a 06:59 por las dos pistas y de 21:00 a 23:59 por las dos pistas”





(...)"

Así, en respuesta a los requerimientos establecidos por ANLA, para el paso de fase I a fase II, la AEROCIVIL aportó información relacionada con los planes de reconversión de aeronaves y su respectivo cronograma, reporte diario de niveles de ruido y trayectorias aéreas, metodología para la formulación de un plan de acción para el tratamiento de los conflictos de uso de suelo existentes en el área de influencia, diseño y cronograma de implementación de barreras acústicas, metodología y cronograma para el desarrollo del inventario de viviendas e instituciones existentes, entre otras, con lo cual ANLA, mediante la Resolución 00801 del 22 de abril de 2022 "Por la cual se imponen unas medidas adicionales y se adoptan otras determinaciones", autorizó el inicio de la fase II de operación aérea.

De esta manera, las medidas para la fase II de operación aérea establecidas en los Artículos Primero y Segundo de la Resolución 0301 del 1 de febrero de 2022 y a implementar por parte de la AEROCIVIL son las siguientes:

Medidas de Manejo Ambiental para Fase II

PISTA	Horarios y Medidas de Manejo Ambiental aprobadas por la ANLA		PISTA	Horarios y Medidas de Manejo Ambiental aprobadas por la ANLA	
NORTE	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	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- 04:59	Se mantienen las condiciones establecidas en la Resolución 1034 de 2015, modificada por la Resolución 1567 de 2015.		7:00-4:59	Se mantienen las condiciones establecidas en la Resolución 1034 de 2015, modificada por la Resolución 1567 de 2015.

Es decir que, la fase II de operación aérea autorizada permite que el aeropuerto haga uso de sus dos pistas entre las 05:00- 6:59 horas en cualquier dirección, con una restricción por cuota de ruido para las operaciones sobre y hacia la ciudad de Bogotá. Lo anterior, se acompaña de una serie de acciones que fueron definidas en cronogramas de formulación, diseño y ejecución de medidas de mitigación de ruido y cumplimiento normativo que deben ser acatados por AEROCIVIL y a los cuales ANLA deberá ejercer el respectivo control y seguimiento ambiental.

Respecto a la modificación de la licencia ambiental correspondiente a la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021, es pertinente aclarar que con las medidas establecidas para cada una de las fases (plan de reconversión de flota aérea, medidas de abatimiento de ruido, construcción de barreras acústicas, implementación de medidas de insonorización, entre otras) se busca mantener la tendencia del medio y trabajar por la mejora de las condiciones actuales; esto bajo el conocimiento de la existencia previa de conflictos por afectaciones por ruido, de tal forma que no se potencializarán los impactos ya existentes y que de manera escalonada se propende por la mitigación de los mismos.

Así las cosas, esta Autoridad Nacional realiza actualmente control sobre las medidas, obligaciones y condiciones establecidas para la operación aérea del Aeropuerto Internacional



Radicación: 2022160429-2-000

Fecha: 2022-07-29 21:01 - Proceso: 2022160429

Trámite: 39-Licencia ambiental

El Dorado en su Fase II mediante la Resolución 1728 del 4 de octubre de 2021 modificada por la Resolución 0301 del 1 de febrero de 2022 y Resolución 0801 del 22 de abril de 2022, esto teniendo en cuenta que la AEROCIVIL mediante comunicación con radicado ANLA 2022122470-1-000 del 15 de junio de 2022 notificó ante esta Autoridad Nacional el inicio de la operación aérea del Aeropuerto Internacional El Dorado bajo las condiciones de la fase mencionada a partir del 1 de julio de 2022.

Ahora bien, es importante indicar que mediante el Artículo Tercero de la Resolución 1728 del 04 de octubre de 2021, fue definida el área de influencia para el medio socioeconómico del proyecto “Ejecución de las obras de Construcción y Operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado”, de la cual hacen parte las unidades territoriales que se encuentran bajo la curva de ruido de 65dB, estableciendo que el Municipio de Facatativá al no ubicarse bajo esa curva no hace parte del área de influencia del proyecto.

No obstante, dentro de las recomendaciones de la orientación sobre el Enfoque Equilibrado para la gestión del ruido de las aeronaves – Doc 9829 de la Organización de Aviación Civil Internacional – OACI indica lo siguiente:

*“(...) 3.3 INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA BASADA EN LAS TRAYECTORIAS DE VUELO
3.3.1 El ruido de las aeronaves también puede describirse en términos de conceptos basados en las trayectorias de vuelo como los de ubicación de trayectorias de vuelo de las aeronaves, número de vuelos y tiempo de distribución de los movimientos de las aeronaves en las trayectorias de vuelo. Estos conceptos basados en las trayectorias de vuelo pueden utilizarse para demostrar a los encargados de tomar las decisiones y a los no expertos los cambios en los patrones de exposición al ruido operados al aplicar medidas de control del ruido.*

3.3.2 Estos conceptos pueden ser de utilidad para proporcionar información que cubre más allá de un día promedio. Puede obtenerse información sobre la exposición al ruido en momentos críticos y acerca de las variaciones temporales del ruido de las aeronaves que ocurren en el corto y largo plazos. Los análisis basados en las trayectorias de vuelo son útiles pues revelan cambios producidos en la exposición al ruido que pueden no ser evidentes al usar las curvas de nivel de ruido para un día promedio. (...)”. (Negrita fuera de texto original).

En tal sentido el Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales de la ANLA desde el componente ruido, procedió a analizar la ubicación de la vereda San Rafael del municipio de Facatativá referida en su escrito, en relación con las trayectorias de las operaciones aéreas realizadas en el aeropuerto internacional El Dorado; así como las alturas de las aeronaves que sobrevuelan sobre la vereda objeto de estudio, observando lo siguiente:



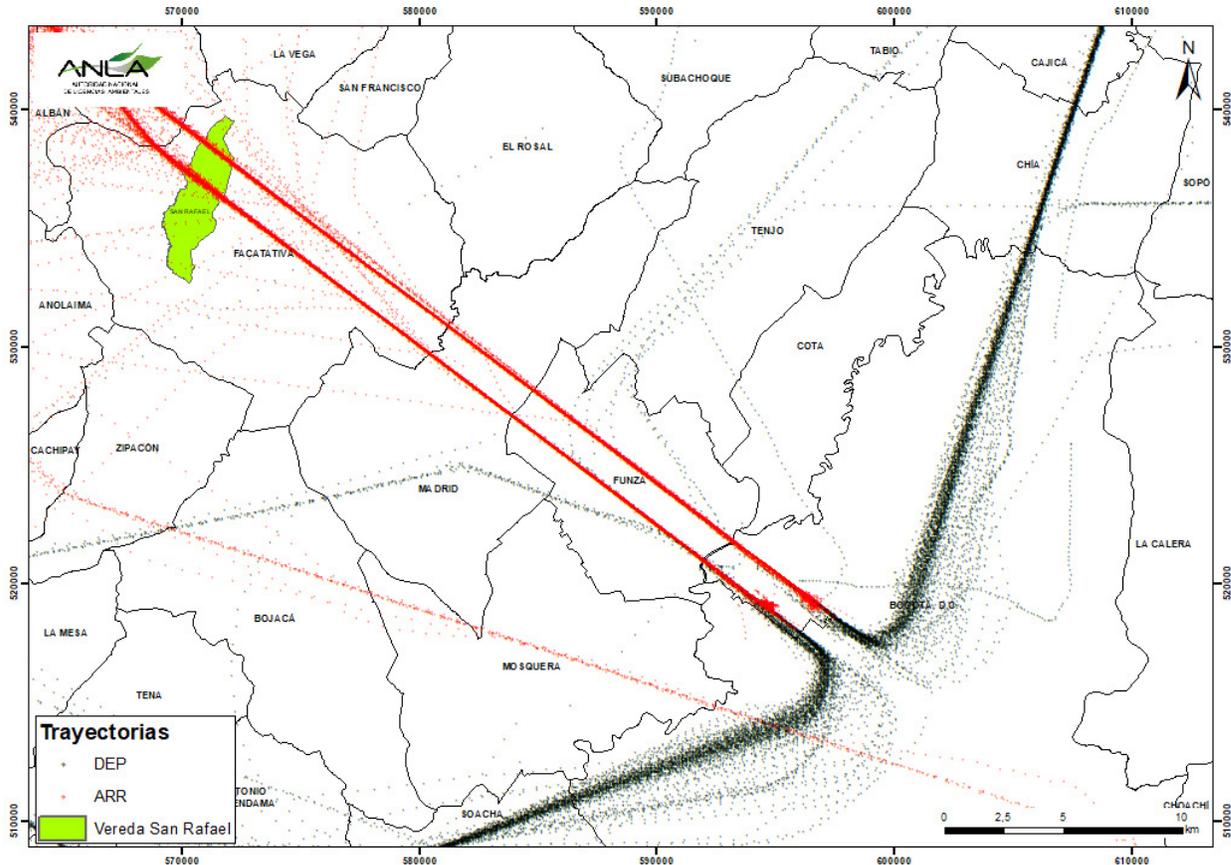


Imagen 1. Trayectorias aéreas del aeropuerto El Dorado vs ubicación vereda San Rafael de Facatativá
Fuente: Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales - ANLA

En la imagen anterior se observan las trayectorias que siguen las aeronaves en sus procedimientos de vuelo una vez salen de la terminal aérea o antes de ingresar a ella. Los puntos negros corresponden a los procedimientos de despegue en dirección a la ciudad de Bogotá (configuración oriente) y los puntos rojos hacen referencia a las operaciones de aterrizaje desde el municipio de Funza en sentido oriente – occidente (configuración oriente).

El área sombreada en verde corresponde a la vereda San Rafael, la cual en efecto está debajo de las trayectorias de las aeronaves que efectúan procedimientos de aterrizaje en el aeropuerto internacional El Dorado en configuración oriente.

De igual manera se efectuó un análisis de sensibilidad ambiental¹ para el componente ruido, en función de las alturas de las aeronaves y los niveles de ruido registrados para el mes de enero del año 2019 (condición crítica de operación – temporada alta) obteniendo lo siguiente:

¹ La Sensibilidad Ambiental se entiende como el potencial de afectación (transformación o cambio) que pueden sufrir los componentes ambientales como resultado de la alteración de los procesos físicos, bióticos y socioeconómicos debidos a las actividades de intervención antrópica del medio o debido a los procesos de desestabilización natural que experimenta el ambiente.



Radicación: 2022160429-2-000

Fecha: 2022-07-29 21:01 - Proceso: 2022160429

Trámite: 39-Licencia ambiental

Lmax Elementary (evento de paso de avión)		
Muy Alto	95 dBA	100 dBA
Alto	85 dBA	95 dBA
Medio	75 dBA	85 dBA
Bajo Marginal	65 dBA	75 dBA

Fuente: Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales - ANLA

Nivel de Sensibilidad	Altura sobre la superficie terrestre (m)	
Muy Alto	389	a 327
Alto	570	a 389
Medio	875	a 570
Bajo Marginal	1428	a 875

Fuente: Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales - ANLA

Al respecto es importante aclarar que el indicador Lmax Elementary corresponde al nivel de ruido más alto que alcanza una aeronave en el punto de observación, lo cual no puede entenderse como un nivel de exposición continuo en el tiempo, sino como el valor máximo alcanzado para un evento específico; en ese sentido vale la pena recordar que la norma nacional de ruido establece unos máximos permisibles sobre los niveles promedio en periodos día y noche y no sobre los máximos alcanzados por un evento específico.

Dicho esto, lo que buscaba el centro de monitoreo de los recursos naturales, era establecer en función de la altura que niveles de ruido podría estar percibiendo un receptor en tierra y así categorizarlos de acuerdo con su potencial de afectación, en el marco de lo cual obtuvo el siguiente mapa de sensibilidad:

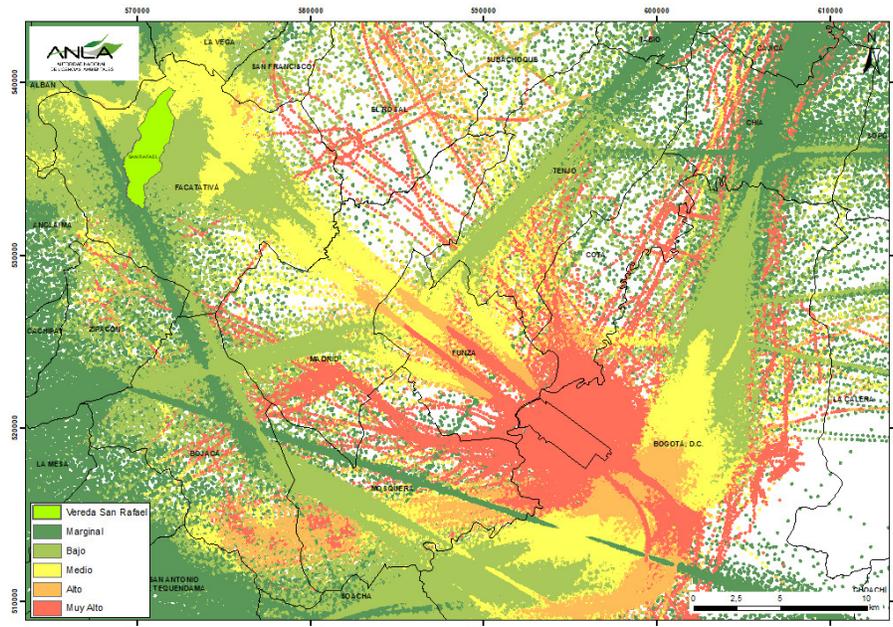


Imagen 2. Trayectorias aéreas del aeropuerto El Dorado (febrero -2019) vs ubicación vereda San Rafael de Facativá

Fuente: Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales - ANLA



Radicación: 2022160429-2-000

Fecha: 2022-07-29 21:01 - Proceso: 2022160429

Trámite: 39-Licencia ambiental

Como se puede observar en la imagen anterior las alturas a las cuales cruzan las aeronaves sobre la vereda San Rafael, se categorizan con un nivel de sensibilidad baja; lo anterior se traduce en que sobre la vereda San Rafael, las aeronaves alcanzan alturas entre los 875 m y los 1428 m, por lo que no se espera que se presenten impactos por ruido sobre dicha zona, sin embargo sobre el costado norte de la vereda se observa un nivel de sensibilidad media, que puede estar relacionada con molestias de evento único (operaciones específicas), por lo que de seguirse presentando la molestia, agradecemos nos indique las fechas y horarios específicos en los cuales se percibe la molestia, dado que en su escrito no son clara dichas condiciones lo que dificulta perfilar las fuentes que estarían generando el presunto impacto; una vez entregada la información solicitada, esta Autoridad podría indagar con mayor detalle a qué evento aéreo corresponde.

Con relación a las presuntas afectaciones de salud que usted expone en su escrito, es de señalar, que las competencias de esta Autoridad Nacional fueron definidas a través de la Ley 99 de 1993, del Decreto-Ley 3573 de 2011, modificado por el Decreto 376 de 2020 y del Decreto 1076 de 2015, dentro de cuales se encuentran principalmente, las de otorgar o negar las licencias, permisos y trámites ambientales de competencia del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial – Hoy Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, de conformidad con la ley y los reglamentos, así como la de realizar el seguimiento a los citados instrumentos de manejo, y en caso de ser necesario adelantar y culminar el procedimiento de investigación, preventivo y sancionatorio en materia ambiental, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 1333 del 21 de julio de 2009.

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 la ANLA no es la entidad competente para evaluar las posibles afectaciones a la salud a través de mediciones al interior de las viviendas, puesto que esto es un procedimiento de competencia del **Ministerio de Salud, los servicios seccionales de salud y todas las autoridades sanitarias del sistema nacional de salud** que son las encargadas del control y la vigilancia en el cumplimiento de las disposiciones contempladas en la Resolución 8321 de 1983.

La anterior conceptualización se emite con fundamento en los supuestos de hecho establecidos en la norma, sin entrar a definir o resolver un caso concreto habida consideración (se reitera) 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 286 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo (Ley 1437 de 2011), no sin antes indicarle que su queja fue remitida a la AEROCIVIL con el objetivo de que esa entidad en calidad de titular de la licencia ambiental otorgada al proyecto “Ejecución de las obras de construcción y operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado” brinde la atención correspondiente en el marco de sus competencias y en cumplimiento del instrumento de control y manejo ambiental.



Radicación: 2022160429-2-000

Fecha: 2022-07-29 21:01 - Proceso: 2022160429

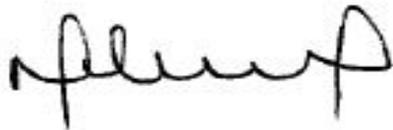
Trámite: 39-Licencia ambiental

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 la invitamos a ingresar al siguiente link: <https://www.anla.gov.co/proyectos/aeropuerto-el-dorado>, a través del cual podrá encontrar el micrositio con la información relacionada al proyecto Ejecución de las obras de construcción y operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado.

Cordialmente,



ANA MERCEDES CASAS FORERO

Subdirectora de Seguimiento de Licencias Ambientales

Anexos: No

Medio de Envío: Correo Electrónico

Ejecutores

DIEGO ALEXANDER PARRA
SANCHEZ
Contratista



JISSEDT ANDREA PACHECO
CASTRO
Contratista



MARIA CAROLINA MORANTES
FORERO
Contratista



LINA SOFIA SALAZAR ESPINOSA
Contratista





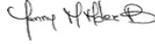
Radicación: 2022160429-2-000

Fecha: 2022-07-29 21:01 - Proceso: 2022160429

Trámite: 39-Licencia ambiental

Ejecutores

YENNY MARCELA HERNANDEZ
BUITRAGO
Contratista



Revisor / Líder

CARMINA DEL SOCORRO IMBACHI
CERON
Contratista



JAIRO RICARDO HURTADO
CASTELBLANCO
Contratista



Fecha: 13 de julio de 2022

Archívese en: LAM0209

Plantilla_Oficio_SILA_v5_42800

Nota: Este es un documento electrónico generado desde los Sistemas de Información de la ANLA. El original reposa en los archivos digitales de la Entidad.

