

Bogotá, DC, miércoles, 21 de mayo de 2025

Señores

ANÓNIMOS

(Publicar en la página web)

Ciudad

Asunto: Respuesta a peticiones remitidas vía formulario web de Peticiones, Quejas, Reclamos, Solicitudes y Denuncias (PQRSD) de la ANLA mediante los radicados 20256200423852 y 20256200430122 del 11 y 14 de abril de 2025 respectivamente, asociadas con presuntas afectaciones por operación aérea respecto a horarios, alta frecuencia y trayectorias aéreas de aeronaves que operan desde y hacia el Aeropuerto Internacional El Dorado sobre el sector La Felicidad en la localidad de Fontibón.

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

Expediente: LAM0209

Respetados Peticionarios:

La Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA), acusa recibido de sus peticiones vía formulario web de PQRSD de esta Autoridad Nacional, bajo los radicados mencionados en el asunto a través de los cuales ustedes indican:

Comunicación con radicado ANLA 20256200423852 del 11 de abril de 2025:

“(…)

A quien corresponda en la ANLA y Aerocivil, Los habitantes del barrio La Felicidad, en Bogotá, manifestamos con total indignación nuestro rechazo absoluto a la situación que estamos padeciendo a causa del tráfico aéreo excesivo y descontrolado sobre nuestra zona residencial. Nuestro barrio se ha convertido, sin explicación ni justificación aceptable, en un corredor aéreo constante, con vuelos a toda hora, de día y de noche, incluyendo la madrugada, lo que hace imposible dormir, descansar o llevar una vida digna. El ruido de los aviones es incesante, insoportable y ha deteriorado gravemente nuestra salud física y mental. Lo más grave es que, a pesar de que esta situación lleva meses denunciándose, ninguna autoridad ha hecho absolutamente nada. Y por si fuera poco, la Aerocivil ni siquiera se ha dignado a responder a los múltiples reclamos de la comunidad. Su silencio y negligencia son inadmisibles. Estamos cansados. Estamos perdiendo la paciencia. No vamos a seguir tolerando la indiferencia con la que nos han tratado. Exigimos una respuesta inmediata, una intervención urgente y medidas reales y verificables para mitigar este atropello ambiental y social. Queremos saber: ¿Por qué se ha desviado el corredor aéreo hacia zonas residenciales densamente pobladas? ¿Qué medidas han considerado o están en proceso de implementación para reducir el ruido? ¿Por

qué no hay franja horaria libre de vuelos en la madrugada? ¿Por qué no hemos recibido ninguna respuesta oficial? Esto no es un capricho, es una violación directa a nuestros derechos fundamentales. Estamos dispuestos a acudir a instancias superiores y medios de comunicación si persiste la falta de acción. Esperamos respuesta en el menor tiempo posible.

(...)"

Comunicación con radicado ANLA 20256200430122 del 14 de abril de 2025:

"(...)

Respetados señores: Me permito dirigirme a ustedes como residente del barrio La Felicidad, ubicado en la localidad de Fontibón en la ciudad de Bogotá, ¿Por qué se ha desviado el corredor aéreo hacia zonas residenciales densamente pobladas? Desde hace varios meses, hemos evidenciado que las aeronaves pasan de forma constante y directa sobre nuestras viviendas, generando un nivel de ruido que no solo afecta la tranquilidad del vecindario, sino que también representa un riesgo serio para la salud auditiva y mental de los habitantes. Las salidas se presentan con una frecuencia alarmante, llegando a sobrevolar el barrio aproximadamente cada cinco minutos durante todo el día, desde primeras horas de la mañana hasta altas horas de la noche. Este ruido continuo e intenso impide el descanso adecuado, interfiere con las actividades cotidianas, como el estudio, el teletrabajo y las reuniones familiares, y ha generado niveles considerables de estrés en niños, adultos mayores y trabajadores que permanecen en casa. Hemos documentado casos de insomnio, irritabilidad y ansiedad asociados a este problema, lo cual agrava la situación desde una perspectiva de salud pública. Sabemos que la infraestructura aeroportuaria es clave para el desarrollo de la ciudad y del país, y no desconocemos la importancia del aeropuerto para la economía nacional. No obstante, consideramos que el diseño de las rutas aéreas debe procurar siempre un equilibrio entre la operación eficiente del aeropuerto y el bienestar de las comunidades aledañas. Por lo tanto, solicitamos respetuosamente a la ANLA y a la Aeronáutica Civil que evalúen la posibilidad de realizar un ajuste en la trayectoria de despegue de las aeronaves que utilizan la pista sur, incluso si se trata de una desviación de apenas unos pocos grados. Esta modificación permitiría mitigar de forma significativa el impacto acústico sobre nuestro barrio, sin representar un cambio sustancial en la operación del aeropuerto. Agradecemos de antemano la atención prestada a esta solicitud y quedamos atentos a cualquier requerimiento adicional o espacio de diálogo que se pueda abrir para encontrar una solución conjunta y viable a esta problemática que nos afecta de manera directa y constante.

(...)"

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 1993¹, Decreto-Ley 3573 del 27 de septiembre de 2011², el Decreto Único Reglamentario 1076 del 26 de mayo de 2015³ y el Decreto 376 de 11 de marzo de 2020⁴, 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

¹ Por la cual se crea el Ministerio del Medio Ambiente, se reordena el Sector Público encargado de la gestión y conservación del medio ambiente y los recursos naturales renovables, se organiza el Sistema Nacional Ambiental, SINA, y se dictan otras disposiciones.

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

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

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

con 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 manifestado por los peticionarios, esta Autoridad Nacional ha identificado seis (6) temáticas a resolver en sus solicitudes, las cuales se detallan de la siguiente manera:

- A. Trazabilidad respuestas a PQRSD radicadas ante la ANLA por parte de peticionarios del Barrio 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. Medidas de manejo para la mitigación de los impactos por ruido para el Aeropuerto Internacional El Dorado
- E. Verificación de Trayectorias Aéreas
- F. Presuntas Afectaciones a la Salud

En tal sentido, a continuación, se desarrollan cada una de las temáticas, así:

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

Con relación a este ítem, es relevante señalar, respecto a las manifestaciones mencionadas por peticionario anónimo a través del radicado ANLA 20256200423852 del 11 de abril de 2025, en el cual refiere “(...) ¿Por qué no hemos recibido ninguna respuesta oficial? (...)” que la ANLA como Autoridad Nacional comprometida con la atención a la comunidad, ha brindado respuesta 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, 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 - marzo 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 del 3 de octubre de 2024	20244000867901 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)
	20256200089442 del 26 de enero de 2025	20254000177781 del 19 de marzo de 2025		20256200393342 Y 20256200393572 (del 7 de abril de 2025) 20256200407362 (del 9 de abril de 2024)
	20256200089452 del 26 de enero de 2025	20254000238421 del 10 de abril de 2025		20256200393342 20256200393572 (del 7 de abril de 2025) 20256200407362 (del 9 de abril de 2025)
	20256200163442 del 15 de febrero de 2025			20256200407362 (del 9 de abril de 2025)
	20256200163452 del 16 de febrero de 2025			20256200407362 (del 9 de 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
	20256200193372 del 23 de febrero de 2025			
	20256200193392 del 23 de febrero de 2025			
Marzo	20256200230462 del 3 de marzo de 2025		20254000261271 del 16 de abril de 2025	A la fecha no se cuenta con copia de respuesta por parte de la AEROCIVIL
	20256200321682 del 25 de marzo de 2025			

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

En tal sentido, en las comunicaciones relacionadas 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, respecto a lo indicado por el peticionario en la comunicación con radicado ANLA 20256200423852 del 11 de abril de 2025 "(...) y, por si fuera poco, la Aerocivil ni siquiera se ha dignado a responder a los múltiples reclamos de la comunidad. Su silencio y negligencia son inadmisibles (...)" es de señalar que esta Autoridad da traslado a la AEROCIVIL de todas las PQRSD que son 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 ambiental⁵, 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, por tanto como se expone en la tabla anterior, ANLA cuenta con copia de las respuestas dadas por AEROCIVIL de manera directa a las PQRSD que han sido radicadas con motivo de la operación aérea sobre el sector La Felicidad por parte de aeronaves provenientes del Aeropuerto Internacional El Dorado.

⁵ 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 PQRS que cuenten con la información y elementos suficientes que permitan hacer el análisis técnico de la situación reportada por el peticionario."

A su vez, le informamos que la ANLA en seguimiento realizado a las obligaciones establecidas en la licencia ambiental otorgada al proyecto relacionadas con la atención a PQRSD por parte de la AEROCIVIL, ha identificado que las PQRSD que han sido radicadas de forma anónima, el trámite para su respuesta por parte de esa entidad se realiza de forma particular, en la cual las mismas son remitidas para conocimiento del peticionario a través de la Junta de Acción Comunal - JAC del barrio y la Personería de la unidad territorial correspondiente, que para el caso específico del barrio La Felicidad refiere a la Localidad de Fontibón.

Por otra parte, es importante tener en cuenta que, si bien los peticionarios anónimos a través de sus manifestaciones indican el sector en el que se sitúan, no se especifica, fechas ni horarios de los eventos que causaron las presuntas molestias por ruido aeronáutico, por lo que se considera importante que, en futuras comunicaciones se proporcione información precisa y detallada respecto a la percepción de la molestia, lo cual permitirá a la ANLA a través del Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales ⁶ de esta entidad, 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.

Así mismo, para esta Autoridad Nacional es muy importante el conocimiento y relacionamiento con las comunidades, por lo que para próximas comunicaciones se considera pertinente nos indiquen la calidad de representación que ustedes tienen frente a las comunidades que residen en el barrio y La Felicidad u organización social de base a la cual pertenecen.

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

Respecto a lo manifestado por los peticionarios residentes en el barrio La Felicidad respecto a: *“(…) tráfico aéreo excesivo y descontrolado sobre nuestra zona residencial. (...)”* *“(…) ¿Por qué se ha desviado el corredor aéreo hacia zonas residenciales densamente pobladas? (...)”* *“(…) la actual trayectoria de salida de los aviones que despegan desde la pista sur del Aeropuerto Internacional El Dorado (...)”* *“(…) hemos evidenciado que las aeronaves pasan de forma constante y directa sobre nuestras viviendas (...)”* *“(…) Las salidas se presentan con una frecuencia alarmante, llegando a sobrevolar el barrio aproximadamente cada cinco minutos (...)”* *“(…) consideramos que el diseño de las rutas aéreas debe procurar siempre un equilibrio entre la operación eficiente del aeropuerto y el bienestar de las comunidades aledañas. Por lo tanto, solicitamos respetuosamente a la ANLA y a la Aeronáutica Civil que evalúen la posibilidad de realizar un ajuste en la trayectoria de despegue de las aeronaves que utilizan la pista sur, incluso si se trata de una desviación de apenas unos pocos grados. (...)”*

⁶ 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.

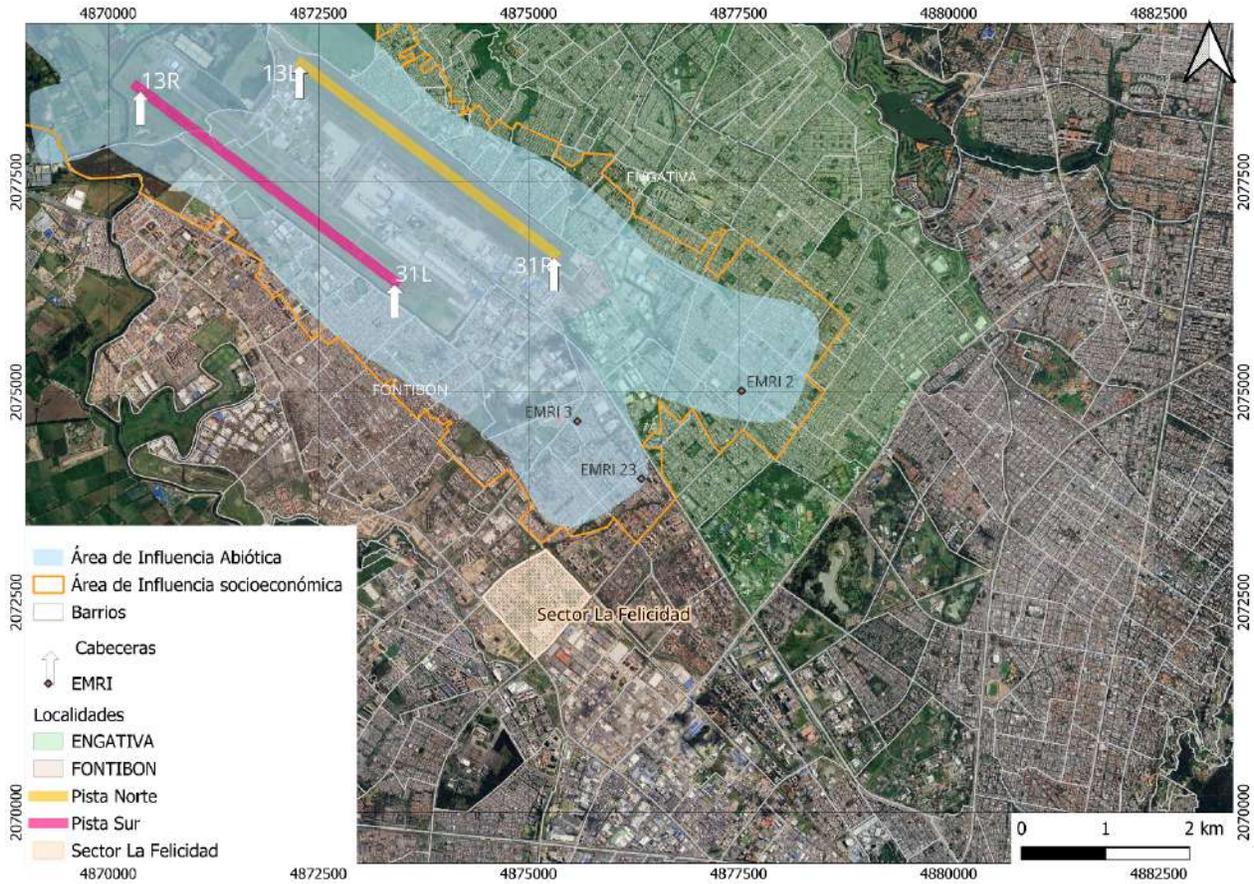
Nos permitimos informarles que, dado que en ocasiones anteriores ya se ha brindado respuesta a peticionarios anónimos de los sectores La Felicidad acerca de las competencias de la ANLA, en esta ocasión reiteramos a los peticionarios anónimos que en lo referente a la **revisión, modificación, diseño, distribución y definición de las trayectorias de vuelo, uso del espacio aéreo y frecuencia 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, sus peticiones son trasladadas a la AEROCIVIL para que esa entidad, en calidad de 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, les 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 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 Figura 1 y 2**).

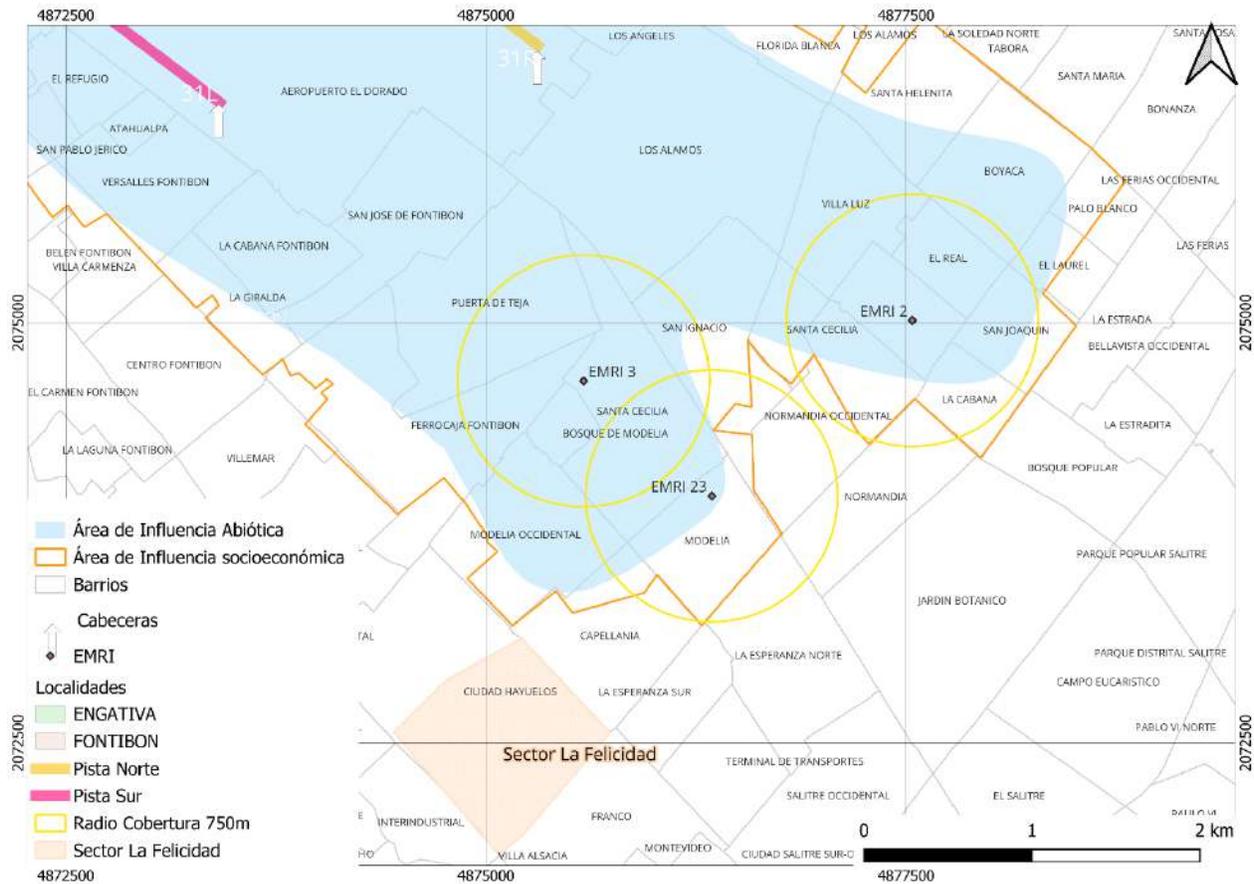
Figura 1. Ubicación referida por los peticionarios Anónimos – Sector La Felicidad en la Localidad de Fontibón vs Área de Influencia del proyecto medio abiótico (sombreada en color azul claro) y socioeconómico (limitada en color naranja)



Proyecto "Ejecución de las obras de construcción y operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado" Expediente. LAM0209.

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

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

Es importante para esta Autoridad Nacional reiterar y tal como ya se ha informado con anterioridad a los diferentes peticionarios anónimos que, respecto a sus manifestaciones "(...) ¿Qué medidas han considerado o están en proceso de implementación para reducir el ruido? (...)" 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 que se describieron con anterioridad tienen el único objetivo de garantizar que las condiciones de percepción de ruido en los receptores sean menores mediante la implementación de estas que son aplicables a nivel mundial y que serán objeto de ejecución en el marco de la operación aérea del Aeropuerto Internacional El Dorado a través de las fases establecidas en la última modificación de Licencia Ambiental.

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.

E. Verificación de trayectorias aéreas.

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

El pasado 13 de marzo de 2023 en radicado ANLA 2023051002-1-000, la AEROCIVIL informó a esta Autoridad Nacional la actualización de los procedimientos aéreos para el Aeropuerto Internacional El Dorado con fecha de publicación del 29 de diciembre de 2022, en la que 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 de los 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 (Coordenadas 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	<ul style="list-style-type: none"> Despegue con rumbo 119° hasta 8900' Gradiente ascenso 5.5 % Izquierda directo a GUXUN 	<ul style="list-style-type: none"> Despegue con rumbo 135° hasta VURKO Gradiente ascenso 7.6 % Izquierda rumbo 015° a GUXUN 	<ul style="list-style-type: none"> Despegue con rumbo 135° hasta VURKO Gradiente ascenso 7.8 % Izquierda rumbo 027° a BO907

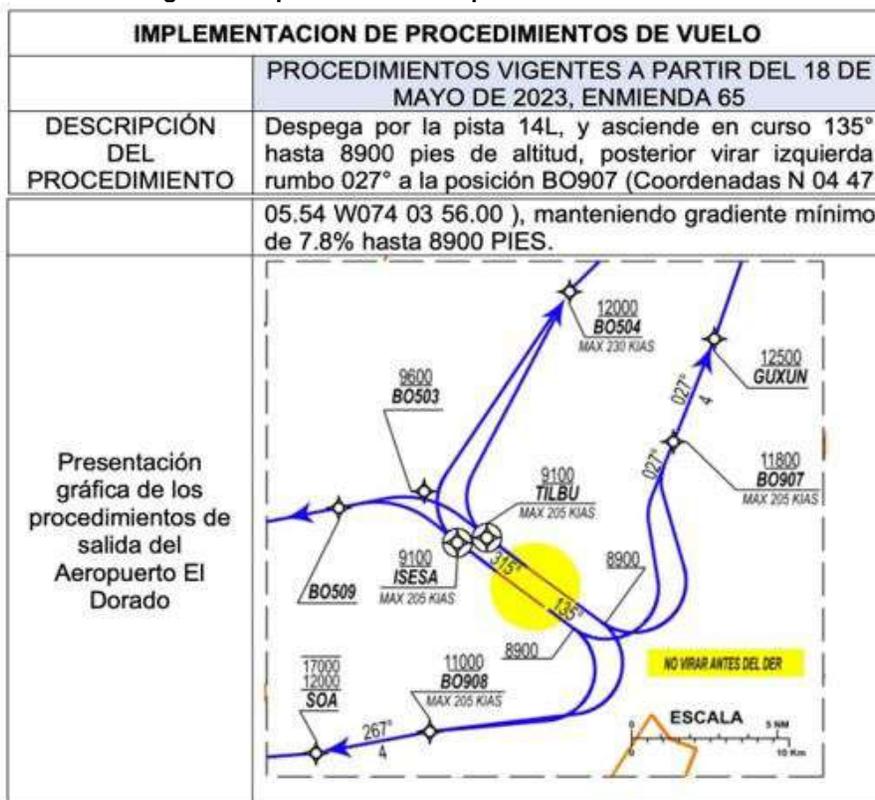


Nota 2: Se aclara que con la actualización de los procedimientos PBN despegando del aeropuerto internacional El Dorado, se modificaron levemente las trayectorias en el área de influencia

(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



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.

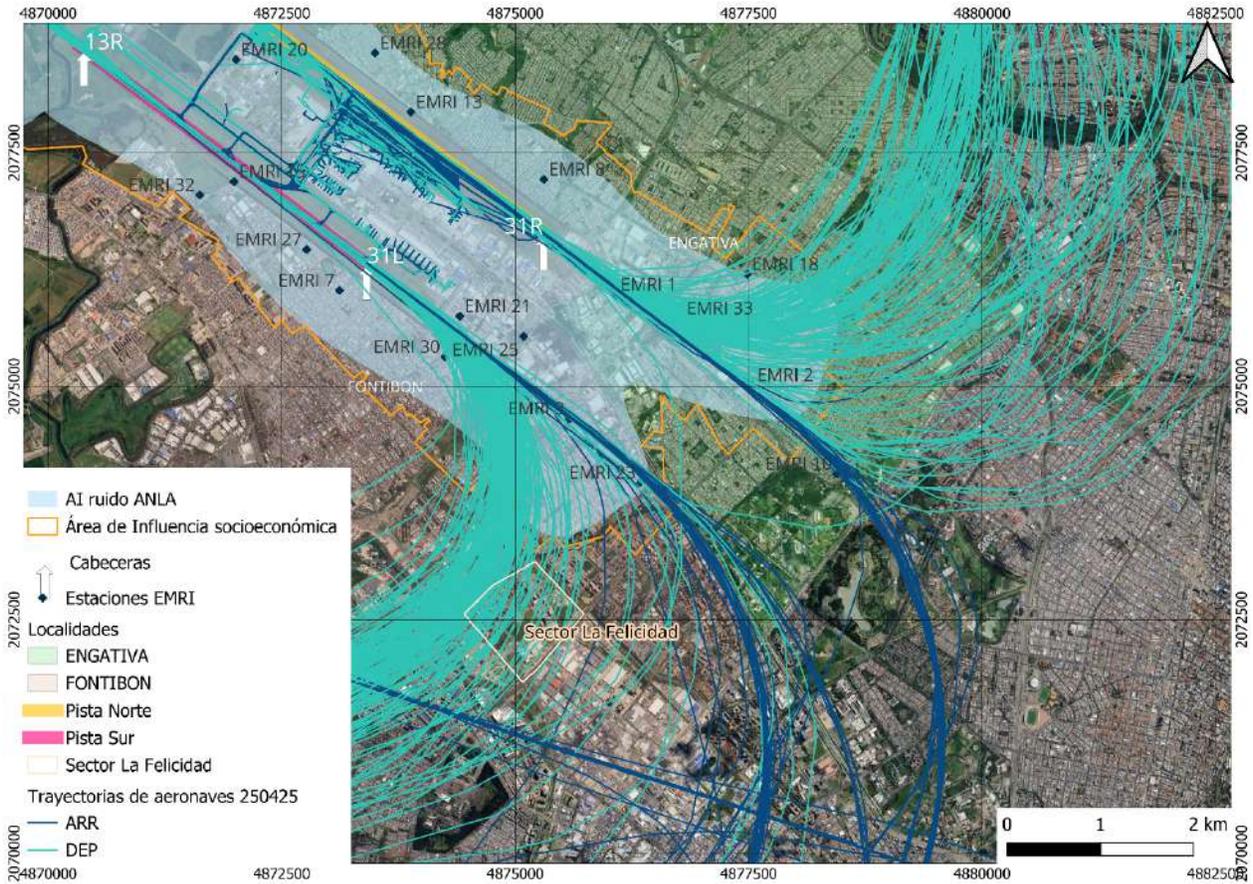
Por lo tanto, los procedimientos actualmente vigentes rigen desde el 18 de mayo de 2023 y presentan características similares a aquellos que se aplicaban con anterioridad al 29 de diciembre de 2022.

Dicho lo anterior, y en atención a lo indicado en su petición “(...) ¿Por qué se ha desviado el corredor aéreo hacia zonas residenciales densamente pobladas? (...)” esta Autoridad Nacional llevó a cabo la verificación correspondiente a través del Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales de la ANLA. Para tal efecto, se utilizaron las trazas de radar suministradas por las estaciones EMRI_03 (F003), la cual es la más cercana a su ubicación y registra de manera más representativa las operaciones aéreas sobre la localidad de Fontibón, y la EMRI_02 (F002), que representa con mayor precisión las operaciones que transitan por la localidad de Engativá.

Ante la ausencia de fechas y horarios específicos en la solicitud, se definió como periodo de análisis el comprendido entre el 19 de abril y el 1 de mayo de 2025, incluyendo la fecha de radicación de la petición, correspondiente al 26 de abril del mismo año. Asimismo, se consideró el 25 de abril de 2025 como el día de mayor actividad aérea dentro del intervalo establecido.

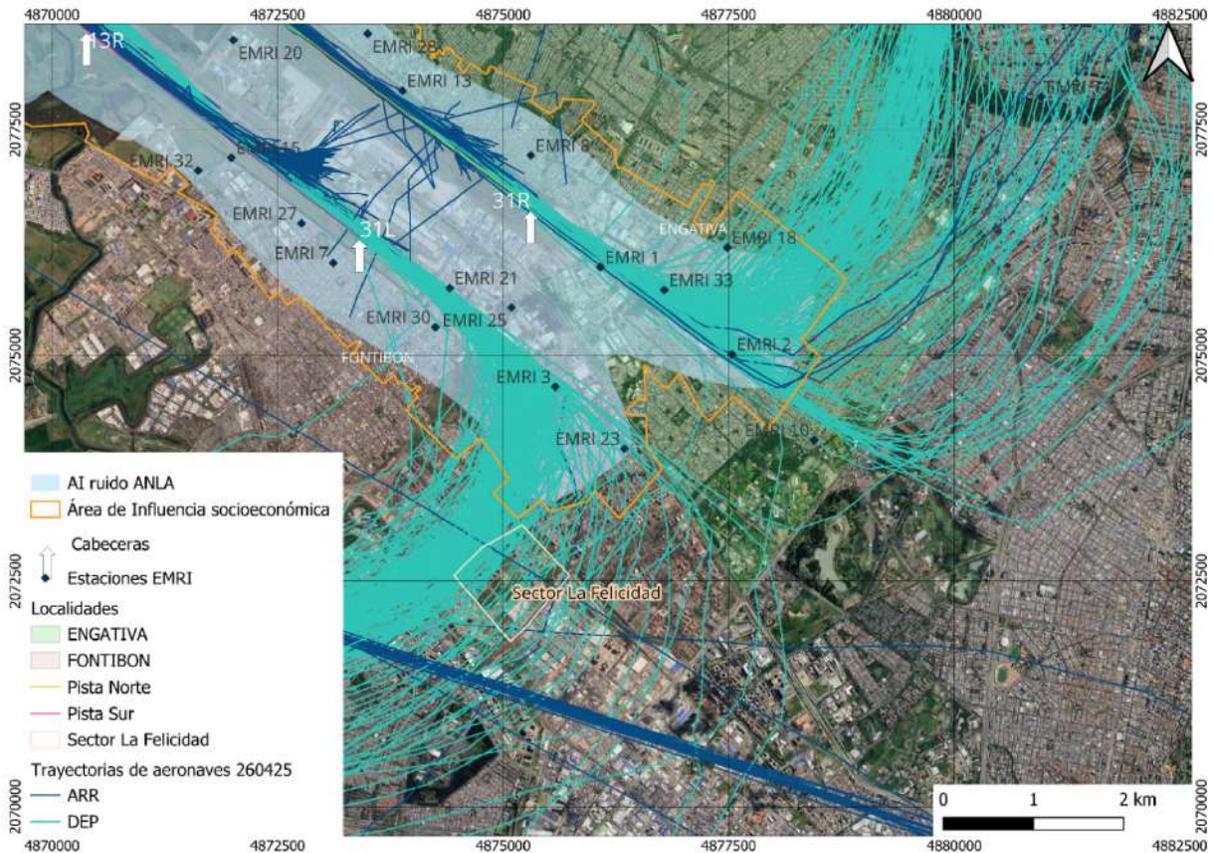
El estudio de las trayectorias de despegue y aterrizaje se desarrolló tomando como punto de referencia la ubicación del sector La Felicidad, representada en las figuras 4 y 5. De acuerdo con los resultados obtenidos, se identificó que la mayoría de las rutas hacia el suroccidente de la ciudad se agrupan 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 25 de abril de 2025.



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

Figura 5. Trayectorias de aeronaves registrada desde el Aeropuerto Internacional El Dorado sobre el sector La Felicidad, Localidad de Fontibón el 26 de abril de 2025.



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

A partir de lo anterior, 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 sector. Aunque se identifican algunas trayectorias que cruzan sobre esta zona, también se observa que las rutas aéreas se distribuyen sobre otros sectores de la ciudad de Bogotá, en diferentes direcciones; igualmente no se han presentado “desviaciones” de las trayectorias, toda vez que los procedimientos se encuentran vigentes desde el 18 de mayo de 2023, los cuales se han mantenido y son consistentes con los análisis acá presentados.

Como se ha indicado con anterior, con el fin de facilitar el análisis en futuras ocasiones, y con el fin de atender de manera más precisa las inquietudes planteadas, se recomienda incluir en las solicitudes información detallada como la fecha, hora y ubicación exacta del evento (localidad, barrio y dirección, si es posible). Esta información permitirá llevar a cabo un seguimiento más focalizado sobre el comportamiento de las operaciones aéreas en los sectores.

F. Presuntas afectaciones a la salud

En relación con los presuntos **impactos en la salud** que los peticionarios indican en sus peticiones:

Oficinas: Carrera 13 A No. 34 – 72 Edificio 13 35 Pisos 8 al 10 Bogotá, D.C.
Centro de Orientación y Radicación de Correspondencia: Carrera 13 A No. 34 – 72 Edificio 13 35
Locales 110 al 112 Bogotá, D.C.
Código Postal 110311156
Nit: 900.467.239-2
Línea de Orientación y Contacto Ciudadano: 57 (1) 2540100 / 018000112998 PBX: 57 (1) 2540111

www.anla.gov.co Email: licencias@anla.gov.co

“(...) El ruido de los aviones es incesante, insoportable y ha deteriorado gravemente nuestra salud física y mental. (...)” (...)” representa un riesgo serio para la salud auditiva y mental de los habitantes. (...)” (...)” y ha generado niveles considerables de estrés en niños, adultos mayores y trabajadores que permanecen en casa. Hemos documentado casos de insomnio, irritabilidad y ansiedad asociados a este problema, lo cual agrava la situación desde una perspectiva de salud pública. (...)”

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 otras políticas y regulaciones para la recuperación, conservación, protección, ordenamiento, manejo, uso y aprovechamiento de los recursos naturales renovables y el medio ambiente con el fin de asegurar el desarrollo sostenible.

“(...)”

Así 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 121 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.

Por lo cual, respecto a lo manifestado por el peticionario "(...) Hemos documentado casos de insomnio, irritabilidad y ansiedad asociados a este problema, lo cual agrava la situación desde una perspectiva de salud pública. (...)" es importante para esta Autoridad Nacional que sea allegada la información relacionada con los casos que el peticionario menciona, esto, con el fin de realizar el respectivo traslado de los soportes y evidencias a la Autoridad competente para su conocimiento y tramite pertinente.

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.

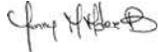
Cordialmente,



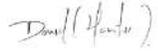
CAMILO ALEXANDER RINCON ESCOBAR

SUBDIRECTOR DE SEGUIMIENTO DE LICENCIAS AMBIENTALES

Medio de Envío: Correo Electrónico



YENNY MARCELA HERNANDEZ BUITRAGO
CONTRATISTA



DANIEL SANTIAGO MONTES JIMENEZ
CONTRATISTA



LINA SOFIA SALAZAR ESPINOSA
CONTRATISTA



JAIRO RICARDO HURTADO CASTELBLANCO
CONTRATISTA



ARIS FABIAN CASTRO RODRIGUEZ
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.