

Bogotá, DC, miércoles, 27 de noviembre de 2024

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

Asunto: Respuesta a su petición presentada bajo los radicados ANLA 20246201189802, 20246201189822, 20246201189832, 20246201189852, 20246201189842 del 15 de octubre de 2024, mediante formulario web de PQRSD de esta Autoridad Nacional relacionado con presuntas afectaciones por altos niveles de ruido y alta frecuencia de operación aérea en la en la pista sur, especialmente en horarios nocturnos y de madrugada, de aeronaves que operan desde y hacia el Aeropuerto Internacional El Dorado sobre los barrios cercanos al sur de la terminal aérea.

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

**Expediente:** LAM0209

Respetado(a) Peticionario(a):

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

“(…)

*HOLA, QUISIERA EXPRESAR MI PREOCUPACIÓN SOBRE EL USO TAN EXAGERADO QUE SE ESTÁ HACIENDO DE LA PISTA SUR DEL AEROPUERTO EL DORADO. DURANTE EL DÍA, EL NÚMERO DE AVIONES QUE DESPEGAN POR ESTA PISTA ES DEMASIADO ALTO, Y LA SITUACIÓN ESTÁ AFECTANDO SERIAMENTE A QUIENES VIVIMOS EN LOS BARRIOS CERCANOS. ENTIENDO QUE EL AEROPUERTO TIENE QUE OPERAR A PLENA CAPACIDAD, PERO PARECE QUE NO ESTÁN CONSIDERANDO EL IMPACTO QUE ESTO TIENE EN LAS PERSONAS QUE VIVIMOS AL SUR DEL AEROPUERTO. EL RUIDO ES CONSTANTE Y COMIENZA DESDE TEMPRANO, LO QUE AFECTA NUESTRA TRANQUILIDAD Y CALIDAD DE VIDA. SOLO PIDO QUE TENGAN UN POCO MÁS DE CONSIDERACIÓN Y DISTRIBUYAN MEJOR EL USO DE LAS PISTAS. NO SE TRATA DE QUE NO DESPEGUEN AVIONES, SINO DE BUSCAR UN EQUILIBRIO QUE NO CARGUE TANTO A LAS ZONAS RESIDENCIALES. AGRADEZCO QUE TOMEN EN CUENTA ESTA SITUACIÓN Y ESPERO QUE SE TOMEN MEDIDAS PARA QUE LAS OPERACIONES SEAN UN POCO MÁS EQUITATIVAS. SALUDOS.*

(…)”

Con relación a lo expuesto por usted, con el fin de darle una respuesta completa sobre su petición enmarcada en las funciones y competencias de esta Autoridad Nacional, que fueron definidas a través de la Ley 99 del 22 de diciembre de 1993<sup>1</sup>, Decreto-Ley 3573 del 27 de septiembre de 2011<sup>2</sup>, el Decreto Único Reglamentario 1076 del 26 de mayo de 2015<sup>3</sup> y el Decreto 376 del 11 de marzo de 2020<sup>4</sup>, y en relación específica con el proyecto “Ejecución de las obras de construcción y operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado”, para el cual se otorgó Licencia Ambiental ordinaria mediante la Resolución 1330 del 7 de noviembre 1995 que reposa en esta entidad bajo el expediente LAM0209 y cuyo titular es la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL nos permitimos indicarle que los aspectos generales relacionados con la licencia ambiental otorgada a dicho proyecto, como: competencias de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, marco jurídico aplicable, configuración operacional y medidas de manejo ambiental generales del Aeropuerto Internacional El Dorado, área de influencia del proyecto, Centro de Monitoreo Aero Ambiental (CMAA) de la AEROCIVIL, se encuentran disponibles para su consulta en la página web de la ANLA en el enlace <https://www.anla.gov.co/images/entidad/ses/estad-avance/2023-10-10-anla-contexto-proyecto-lam0209.pdf>.

Con lo antes indicado, esta Autoridad Nacional encuentra cinco (5) temáticas a resolver en su petición, así:

- A. Ubicación del Peticionario.
- B. Configuración y horarios de operación del aeropuerto internacional El Dorado.
- C. Competencia de ANLA respecto al uso del espacio aéreo, programación y uso de la pista sur.
- D. Análisis de operaciones en las pistas norte y sur del Aeropuerto Internacional El Dorado.
- E. Conclusiones respecto a los análisis técnicos de operaciones sobre las pistas norte y sur y de cumplimiento a restricciones operacionales sobre la misma.

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

#### **A. Ubicación del Peticionario.**

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

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

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

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

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

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

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

<b>Localidad de Fontibón</b>	
<b>UPZ</b>	<b>Barrios</b>
<b>75. Fontibón</b>	Atahualpa (incluye los sectores El Charquito y Atahualpa El Cajón)
	Internacional (incluye la urbanización El Chital)
	Las Flores
	Versalles Fontibón
	Los Cábmulos (incluye la urbanización El Triunfo)
	La Giralda (incluye La Giralda II)
	Santander
	La Cabaña El Rubí (incluye La Cabaña II)
	La Isla
	Rubén Vallejo
	Villa Beatriz
	Veracruz
	<b>76 San Pablo</b>
Batavia	
Selva Dorada	
Brisas Aldea	
El Triángulo	
Villa Liliana	
El Refugio	
La Zelfita	
Aldea	
<b>114. Modelia</b>	Urb. Arabia (incluye los conjuntos Abadía, Rincón de la Abadía y El Molino de la Abadía I)
	San Antonio de Fontibón
	Oviedo
	El Rubí (incluye las urbanizaciones Bengala Costabella y Torres del Rubí)
	Rincón Santo (incluye Rincón Santo I)
	Urb. Cofradía (incluye la urbanización Cofradía II Sector)
	El sector denominado como S.C Ferrocaja en cartografía oficial no es barrio y está conformado por los conjuntos residenciales llamados Bosques de Modelia
	Capellanía (incluye conjuntos residenciales no informados por Aerocivil)
	Santa Cecilia
	Modelia Occidental (sector de conjuntos residenciales)
	Rincón de Modelia
	Modelia
	Camavieja
<b>115. Capellanía</b>	San José de Fontibón
	La Rosita
	Urb. Parque Afir (la comunidad lo reconoce como Urbanización Parque Ofir El Trebol y del mismo modo lo registra IDPAC)
	Altos de San Sebastián
	Bellavista Los Pantanos
	Tierra Firme (sector que colinda con el humedal Capellanía y no es reconocido por Asojuntas)
	Urb. El Jardín (conocido como San José)
	Puerta de Teja (incluye los sectores Puerta de Teja El Triángulo y Puerta de Teja, dos sectores identificados en la cartografía oficial consultada por Aerocivil)

<b>117. Aeropuerto El Dorado</b>	Bogotano I (uso industrial)
	Bogotano II (uso industrial)
	San José de Las Pistas (uso industrial)

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

De acuerdo con lo anterior, se identifica que usted señor peticionario no define ubicación, localidad, sector, barrio o dirección específica e información puntual de los eventos de operación aérea que según su comunicación le han generado incomodidades, y dado que, para esta Autoridad Nacional es muy importante el conocimiento y relacionamiento con las comunidades, para próximas comunicaciones se considera pertinente que, en caso de seguir percibiendo la molestia, sea suministrada información precisa de su localización, así como la fecha, hora en que ocurre el o los eventos, para poder profundizar en el análisis técnico del impacto que usted refiere en su petición y de esta manera poder detallar en la información brindada.

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

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

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

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

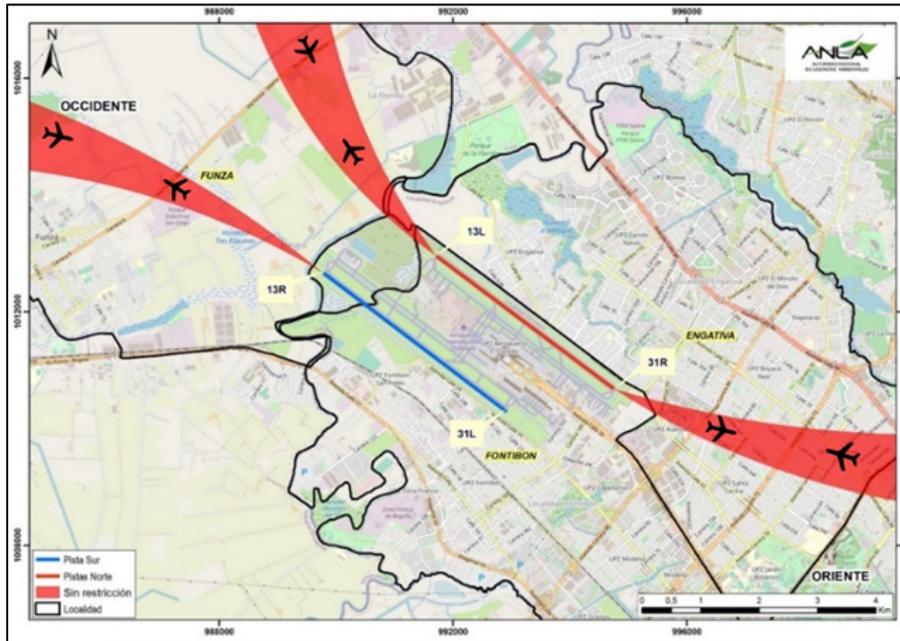
<b>PISTA</b>	<b>Horarios y Medidas de Manejo Ambiental aprobadas por la ANLA - Configuración operacional</b>		<b>PISTA</b>	<b>Horarios y Medidas de Manejo Ambiental aprobadas por la ANLA - Configuración operacional</b>	
<b>NORTE Localidad de Engativá</b>	<b>05:00- 6:59</b>	<i>Operaciones en cualquier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

<b>PISTA</b>	<b>Horarios y Medidas de Manejo Ambiental aprobadas por la ANLA - Configuración operacional</b>	<b>PISTA</b>	<b>Horarios y Medidas de Manejo Ambiental aprobadas por la ANLA - Configuración operacional</b>
	Las operaciones de aterrizaje se realizan en un 100% en dirección Occidente – Oriente		Las operaciones de aterrizaje se realizan en un 100% en dirección Occidente – Oriente.

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

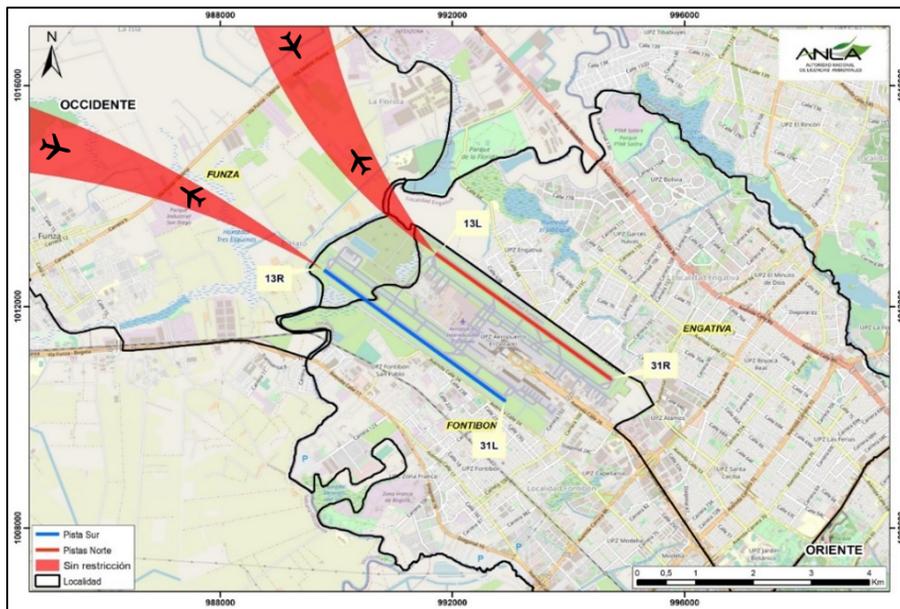
Concluyendo así que la terminal aérea tiene autorizada su operación las 24 horas; sin embargo, algunas franjas horarias cuentan con unas condiciones específicas, así:

- Entre las 05:00 a las 06:59 horas, por ambas pistas, hay una restricción para las aeronaves con cuota de ruido igual o mayor a 4 (QC≥4), que son las aeronaves más ruidosas, que operen desde y hacia la ciudad de Bogotá.
- Entre las 7:00 a las 21:59 horas, por ambas pistas se permite operación aérea hacia y desde la ciudad de Bogotá, sin ninguna restricción.
- Entre las 22:00 a las 23:59 horas
  - ✓ Pista sur: Las operaciones aéreas no deben entrar ni salir por la ciudad de Bogotá, en este horario solo están permitidos los aterrizajes entrando por Funza (sentido occidente – oriente)
  - ✓ Pista norte: se permite operación aérea hacia y desde la ciudad de Bogotá, sin ninguna restricción



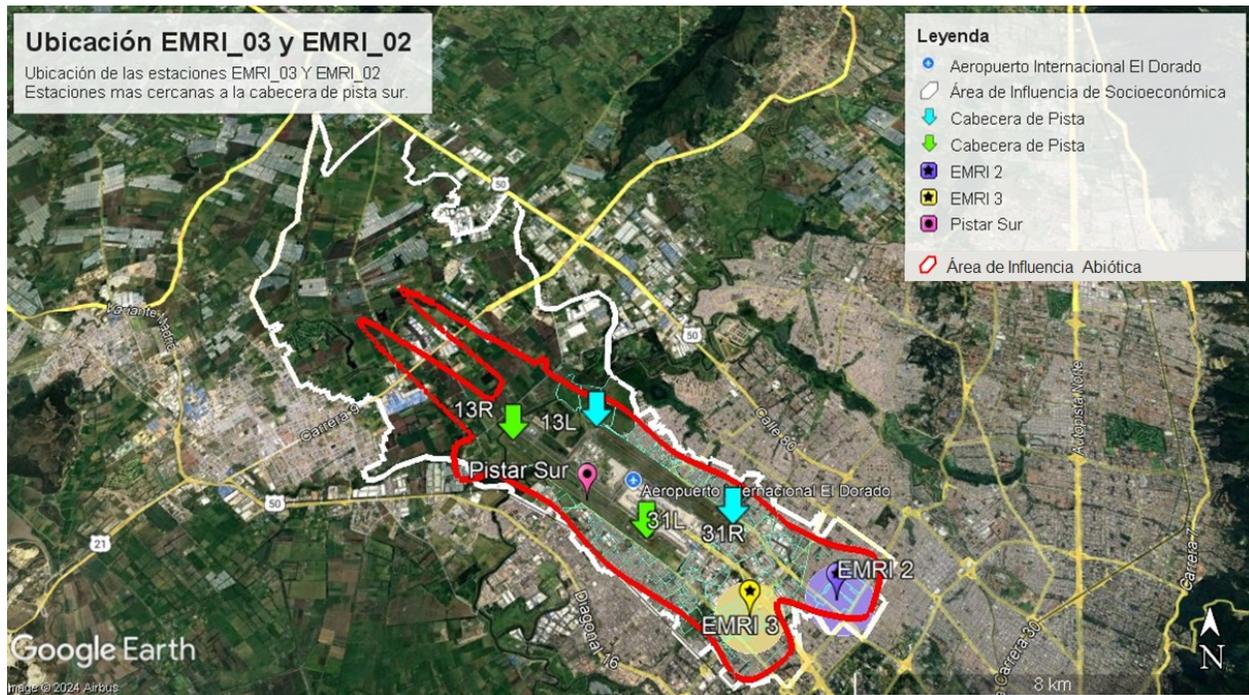
**Figura 1:** Operación aérea fase II - Horario 22:00 – 23:59 horas  
Fuente: Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales – ANLA.

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



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

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



**Figura 3.** Ubicación y radio de cobertura de las estaciones EMRI\_03 (F003) y EMRI\_02 (F002). Pista Sur del Aeropuerto Internacional El Dorado (13R) y (31L). Área de Influencia del proyecto medio abiótico (limitada en color rojo) y socioeconómico (limitada en color blanco) Proyecto “Ejecución de las obras de construcción y operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado” Expediente. LAM0209.

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

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

En atención a lo manifestado por usted en su petición “(...) QUISIERA EXPRESAR MI PREOCUPACIÓN SOBRE EL USO TAN EXAGERADO QUE SE ESTÁ HACIENDO DE LA PISTA SUR DEL AEROPUERTO EL DORADO. DURANTE EL DÍA, EL NÚMERO DE AVIONES QUE DESPEGAN POR ESTA PISTA ES DEMASIADO ALTO, (...) SOLO PIDO QUE TENGAN UN POCO MÁS DE CONSIDERACIÓN Y DISTRIBUYAN MEJOR EL USO DE LAS PISTAS, (...) ESPERO QUE SE TOMEN MEDIDAS PARA QUE LAS OPERACIONES SEAN UN POCO MÁS EQUITATIVAS (...)”  
Subrayado y negrilla fuera del texto original

Nos permitimos reiterar tal como se ha indicado en el literal **B** de la presente comunicación que, en lo que corresponde a los horarios de operación de la pista sur y pista norte, estos fueron autorizados por la ANLA y la verificación del cumplimiento de los mismos y las restricciones de carácter ambiental que se han establecido, corresponden a las competencias de esta Autoridad Nacional; sin embargo, sea la oportunidad de aclarar que, el uso del espacio aéreo sobre la ciudad de Bogotá y todo el territorio nacional, la cantidad o número de operaciones y la distribución de éstas que se realicen en esta terminal aérea, al tratarse de aspectos propios de la operación aérea es la Aeronáutica Civil como Autoridad Aeronáutica la entidad encargada de su regulación y control, de conformidad con el Decreto 260 del 28 de enero del 2004 modificado por el Decreto 1294 de 14 de octubre de 2021, ambos del Ministerio de Transporte “Por el cual se modifica la estructura de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - AEROCIVIL, y en el cual se establecen, entre otras funciones, las siguientes: “Dirigir, organizar y coordinar el desarrollo del transporte aéreo en Colombia” y “Desarrollar, interpretar y aplicar en todos sus aspectos las normas sobre aviación civil y transporte aéreo”. En consecuencia, al no ser la ANLA la Autoridad competente frente al uso del espacio aéreo, la cantidad numera de operaciones, así como la distribución de las mismas, su petición ha sido trasladada a la AEROCIVIL para que esa entidad, brinde respuesta oportuna frente a este asunto.

### D. Análisis de operaciones en las pistas norte y sur del Aeropuerto Internacional El Dorado.

Ahora bien, sea pertinente aclarar respecto a lo que usted menciona “(...) QUISIERA EXPRESAR MI PREOCUPACIÓN SOBRE EL USO TAN EXAGERADO QUE SE ESTÁ HACIENDO DE LA PISTA SUR DEL AEROPUERTO EL DORADO. DURANTE EL DÍA, EL NÚMERO DE AVIONES QUE DESPEGAN POR ESTA PISTA ES DEMASIADO ALTO (...)” que la AEROCIVIL como Autoridad Aeronáutica puede hacer uso tanto de la pista sur como de la pista norte de acuerdo con sus criterios técnicos y operativos en los cuales entre otros se tienen en cuenta factores de seguridad operacional en aire y tierra, así como de tipo meteorológicos, siempre conforme a la configuración operacional que se ha establecido por ANLA para el Aeropuerto Internacional El Dorado.

En cuanto a la revisión de la operación de las pistas, le informamos que esta Autoridad Nacional a través del Centro de Monitoreo de los Recursos Naturales de la ANLA, verificó la información relacionada con el uso exclusivo de la pista sur que usted menciona, con base en la información operacional de vuelos FIS (Flight Information System) disponible que es allegada por AEROCIVIL diariamente a esta Autoridad Ambiental Nacional a través de correo electrónico.

El periodo en revisión de la operación de las pistas comprende entre el 08 al 22 de octubre de 2024, el cual se ha seleccionado teniendo en cuenta 8 días antes y 8 días después de la fecha de radicación de su comunicado (15 de octubre de 2024) agrupando así 15 días de información representativa al contexto que usted describe. Una vez analizada la información se realizó un resumen el cual se presenta en la **Tabla 3**, allí se pueden distinguir las operaciones aéreas relacionadas con despegues (DEP) y aterrizajes (ARR) para cada una de las cabeceras de pista. Debe tener en cuenta que las cabeceras de la pista sur son 13R y 31L y de la pista norte 31R y 13L y que las cabeceras que se identifican con el número 13 están del lado del municipio de Funza y con el número 31 del lado de la ciudad de Bogotá, esto lo puede apreciar de mejor manera en la **Figura 3**.

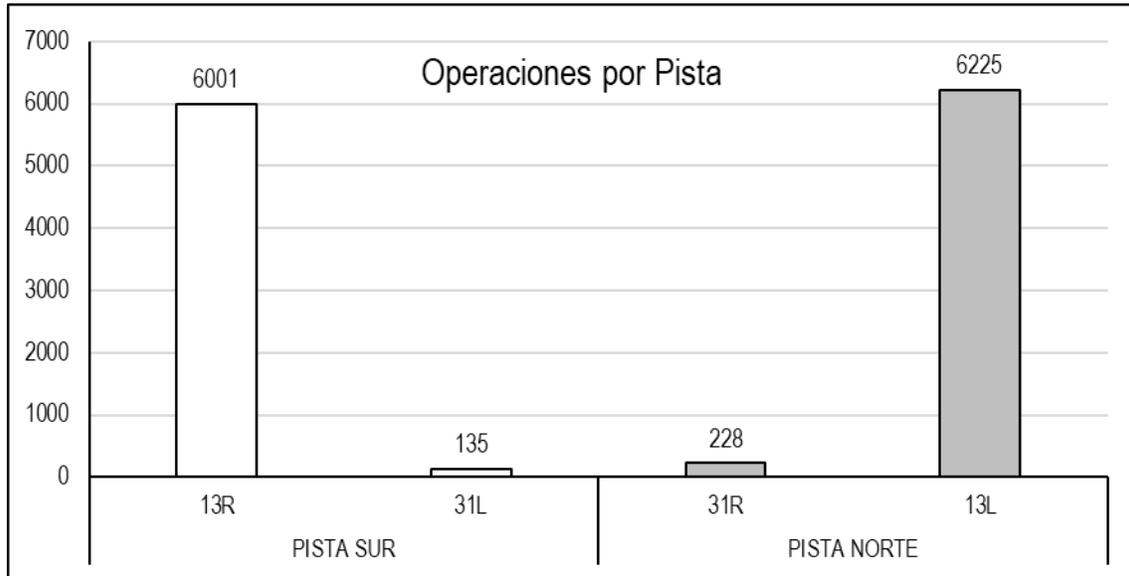
Con los datos presentados en la **Tabla 3** y en la **Figura 4** se puede notar que hay una diferencia entre el total de las operaciones de la pista norte frente al total de las operaciones aéreas de la pista sur de 317 operaciones aéreas para el periodo establecido entre el 08 y el 22 de octubre de 2024 y en proporción, el 48,74% de las operaciones se realizaron por la pista sur y el 51,26% por la pista norte lo que denota una distribución equilibrada en el número de operaciones en las dos pistas.

**Tabla 3. Operaciones por cabecera y por pista entre el 08 al 22 de octubre de 2024**

	<b>Cabece ra</b>	<b>ARR</b>	<b>DEP</b>	<b>Total cabecera</b>	<b>Total por pista</b>	<b>Porcentaj e</b>
PISTA SUR	13R	3097	2904	6001	6136	48,74%
	31L	37	98	135		
PISTA NORTE	31R	48	180	228	6453	51,26%
	13L	3116	3109	6225		
<b>Total</b>		<b>6298</b>	<b>6291</b>	<b>12589</b>		

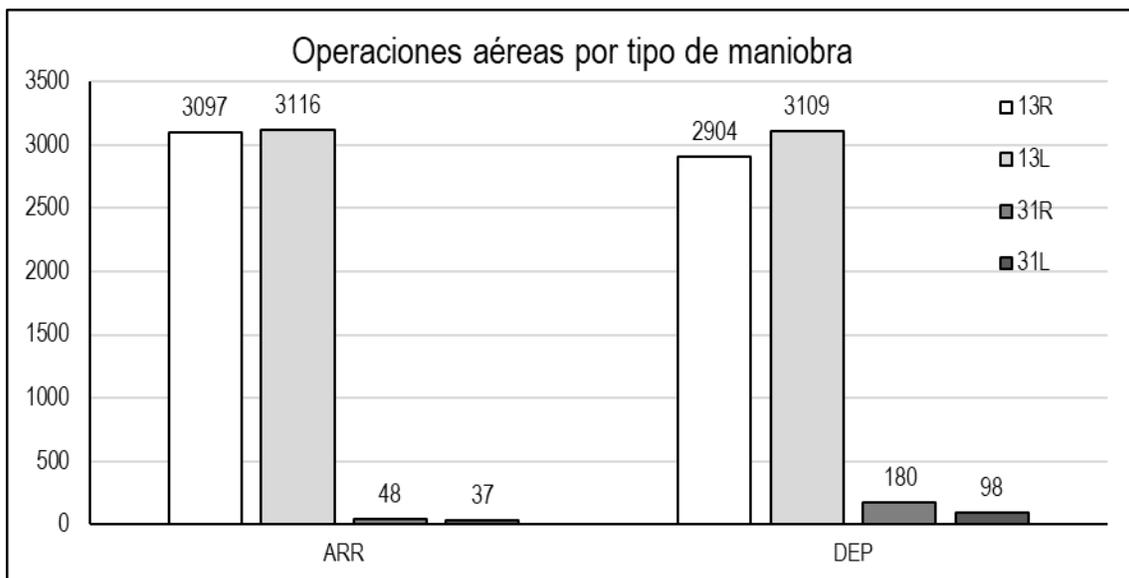
**Fuente:** Registros del Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental – CMAA remitidos por la AEROCIVIL a ANLA. Procesamiento Grupo de seguimiento de ANLA

Ahora desde la **Figura 4** se muestra claramente que las cabeceras de pista que registraron más operaciones durante el periodo de evaluación de 08 al 22 de octubre fueron 13L y 13R es decir que la gran mayoría de las operaciones aéreas se registraron por el municipio de Funza que en total fueron 12226 operaciones aéreas (97,12%) y por el lado de Bogotá se registraron 363 operaciones aéreas (2,88%). En este análisis es importante que tenga en cuenta que las operaciones que pueden presentar mayor influencia hacia el lado sur del Aeropuerto, es decir sobre la localidad de Fontibón, son aquellas operaciones que parten de la cabecera 31L que salen por allí toman una dirección hacia el sur a la altura del barrio Modelia y sobrevolando la localidad de Fontibón, como puede ver para esta cabecera de pista y dentro del periodo de análisis tan solo se registraron 135 aeronaves por esta cabecera distribuidas entre 37 maniobras de aterrizaje y 98 de despegues, de las 4 cabeceras esta es la que menor cantidad de operaciones registra.



**Figura 4.** Cantidad de operaciones por pista entre el 08 y el 22 de octubre de 2024  
**Fuente:** Registros del Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental – CMAA remitidos por la AEROCIVIL a ANLA. Procesamiento Grupo de seguimiento de ANLA

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



**Figura 5.** Cantidad de operaciones por tipo de maniobra y cabecera de pista entre el 08 y el 22 de octubre de 2024  
**Fuente:** Registros del Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental – CMAA remitidos por la AEROCIVIL a ANLA. Procesamiento Grupo de seguimiento de ANLA

En síntesis, respecto al análisis de uso de las pistas norte y sur, se puede determinar que hay 2,52% de operaciones más en la pista norte, y por lo tanto no se puede hablar de una marcada prevalencia de uso de alguna de las 2 pistas; sin embargo, sí se puede notar una gran prevalencia (97,12%) a que las operaciones de despegue y de aterrizaje se realicen por el municipio de Funza. De tal manera contrario a lo que usted menciona no se puede concluir que prevalecen parcial o totalmente las operaciones sobre la pista sur.

## E. Conclusiones respecto a los análisis técnicos de operaciones sobre la pista sur y pista norte

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

- ✓ En cuanto al uso de las pistas, no se notó una gran diferencia en la cantidad de operaciones aéreas sobre la pista norte las cuales representaron un 51,26% de las operaciones mientras que para la pista sur la proporción fue de 48,74%.

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

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

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

Adicionalmente, nos permitimos indicarle que, dado que su petición se realiza de forma anónima y que usted manifiesta situarse en los barrios al sur del Aeropuerto Internacional El Dorado, a través del siguiente link <https://www.anla.gov.co/notificaciones/respuestas-a-derechos-de->

[petición](#), usted podrá encontrar el listado de respuestas brindadas por esta Autoridad Nacional a diferentes PQRSD que han sido radicadas por peticionarios anónimos ubicados en sectores de la localidad de Fontibón, como es el barrio de la Felicidad; con el fin de que pueda conocer la información que la ANLA ha brindado a las manifestaciones y planteamientos de otros peticionarios en ocasión al proyecto en mención.

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

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

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

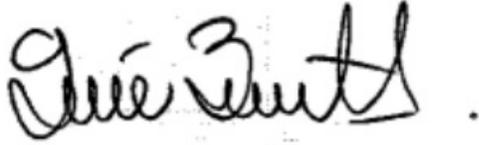
Presencialmente en el Centro de Orientación Ciudadano – COC – ubicado en la carrera 13A No 34-72 locales 110, 111 y 112 de Bogotá D.C., en horario de lunes a viernes de 8:00 a.m. a 4:00 p.m. jornada continua; Sitio web de la Autoridad [www.anla.gov.co](http://www.anla.gov.co); Correo Electrónico [licencias@anla.gov.co](mailto:licencias@anla.gov.co);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

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

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

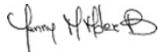
Cordialmente,





GERMAN BARRETO ARCINIEGAS  
SUBDIRECTOR DE SEGUIMIENTO DE LICENCIAS AMBIENTALES

Medio de Envío: Correo Electrónico



YENNY MARCELA HERNANDEZ BUITRAGO  
CONTRATISTA



DANIEL SANTIAGO MONTES JIMENEZ  
CONTRATISTA



LINA SOFIA SALAZAR ESPINOSA  
CONTRATISTA



JULIAN TORRIJOS AVILEZ  
CONTRATISTA



JAIRO RICARDO HURTADO CASTELBLANCO  
CONTRATISTA



SANDRA PATRICIA BEJARANO RINCON  
CONTRATISTA



ARIS FABIAN CASTRO RODRIGUEZ  
CONTRATISTA



MARIA CAROLINA MORANTES FORERO  
CONTRATISTA

Archívese en: LAM0209

**Nota:** Este es un documento electrónico generado desde los Sistema de Información de la ANLA. El Original reposa en los archivos digitales de la entidad.