

Bogotá, DC, jueves, 28 de noviembre de 2024

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

Asunto: Respuesta a su petición presentada bajo los radicados ANLA 20246201202342, 20246201202352, 20246201202402, 20246201202432, 20246201202442, 20246201202472, 20246201202492, del 18 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 sectores ubicados en la zona sur de la ciudad de Bogotá

**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:

“(…)

*ES PREOCUPANTE QUE, A PESAR DE LAS QUEJAS Y SOLICITUDES QUE SE HAN HECHO, SIGAN PROGRAMANDO LA MAYORÍA DE LOS VUELOS DE SALIDA POR LA PISTA SUR DEL AEROPUERTO EL DORADO, MIENTRAS QUE LA PISTA NORTE PRÁCTICAMENTE NO SE UTILIZA PARA ESTOS DESPEGUES. ESTA SITUACIÓN ESTÁ GENERANDO UN IMPACTO GRAVE EN LA SALUD AUDITIVA DE LAS PERSONAS QUE VIVIMOS EN LOS BARRIOS CERCANOS AL SUR DEL AEROPUERTO. EL RUIDO CONSTANTE DE LOS AVIONES NO SOLO AFECTA NUESTRA TRANQUILIDAD, SINO QUE ESTÁ PONIENDO EN RIESGO NUESTRA SALUD AUDITIVA, CON NIVELES DE RUIDO QUE SUPERAN LOS LÍMITES TOLERABLES A DIARIO. NO SE PUEDE IGNORAR EL EFECTO ACUMULATIVO DE ESTA EXPOSICIÓN CONTINUA AL RUIDO, Y ES INACEPTABLE QUE SE SIGAN TOMANDO DECISIONES QUE AGRAVEN ESTA SITUACIÓN SIN CONSIDERAR LAS CONSECUENCIAS PARA LOS RESIDENTES. SOLICITO DE MANERA URGENTE QUE REVISEN Y EQUILIBREN LA PROGRAMACIÓN DE LOS VUELOS ENTRE AMBAS PISTAS. LA PISTA NORTE TAMBIÉN ESTÁ HABILITADA Y DEBE UTILIZARSE DE MANERA JUSTA, PARA NO SEGUIR SOBRECARGANDO A LOS VECINOS DEL SUR. ESTA SITUACIÓN ESTÁ AFECTANDO NUESTRA CALIDAD DE VIDA Y NUESTRA SALUD DE MANERA DIRECTA. ESPERO*

*QUE ESTA VEZ SE TOMA ACCIÓN AL RESPECTO Y QUE NO SE IGNORE NUEVAMENTE EL IMPACTO QUE ESTAS DECISIONES ESTÁN TENIENDO EN LA POBLACIÓN.*

(...)"

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 siete (7) temáticas a resolver en su petición, así:

- A. Ubicación del Peticionario.
- B. Antecedentes de respuestas a PQRSD del peticionario.
- C. Competencia de ANLA respecto al uso del espacio aéreo, programación y uso de la pista sur.
- D. Configuración y horarios de operación del aeropuerto internacional El Dorado.
- E. Análisis de operaciones en las pistas norte y sur del Aeropuerto Internacional El Dorado.
- F. Conclusiones respecto a los análisis técnicos de operaciones sobre las pistas norte y sur.
- G. Presuntas Afectaciones a la Salud

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,

---

<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)

modificada por la Resolución 0301 del 1 de febrero de 2022, en la cual, si bien se encuentran incluidos algunos barrios de la localidad de Fontibón, otros no hacen parte de esta.

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

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

Localidad de Fontibón	
UPZ	Barrios
75. Fontibón	Atahualpa (incluye los sectores El Charquito y Atahualpa El Cajón)
	Internacional (incluye la urbanización El Chital)
	Las Flores
	Versalles Fontibón
	Los Cámbulos (incluye la urbanización El Triunfo)
	La Giralda (incluye La Giralda II)
	Santander
	La Cabaña El Rubí (incluye La Cabaña II)
	La Isla
	Rubén Vallejo
	Villa Beatriz
	Veracruz
	76 San Pablo
Batavia	
Selva Dorada	
Brisas Aldea	
El Triángulo	
Villa Liliana	
El Refugio	
La Zelfita	
Aldea	
114. Modelia	
	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
115. Capellanía	Camavieja
	San José de Fontibón
	La Rosita
	Urb. Parque Afir (la comunidad lo reconoce como Urbanización Parque Ofir El Trebol y del mismo modo lo registra IDPAC)
	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. Antecedentes de respuestas a PQRSD del peticionario.**

Conforme lo manifestado por usted en su petición, "(...) *ES PREOCUPANTE QUE, A PESAR DE LAS QUEJAS Y SOLICITUDES QUE SE HAN HECHO (...)*" sea pertinente aclarar que, si bien en su escrito señala que previamente dirigió PQRSD a esta Autoridad Nacional, también lo es, que la presente petición fue radicada de forma anónima circunstancia que impide hacer un rastreo y ubicación de los pronunciamientos que anteriormente se han emitido frente a las situaciones que se ponen en conocimiento, razón por la cual, estos serán atendidos en los términos actuales del proyecto y no frente a circunstancias anteriores, por el motivo expuesto en antelación.

## **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 "(...) **SIGAN PROGRAMANDO LA MAYORÍA DE LOS VUELOS DE SALIDA POR LA PISTA SUR DEL AEROPUERTO EL DORADO, MIENTRAS QUE LA PISTA NORTE PRÁCTICAMENTE NO SE UTILIZA PARA ESTOS DESPEGUES, (...) SOLICITO DE MANERA URGENTE QUE REVISEN Y EQUILIBREN LA PROGRAMACIÓN DE LOS VUELOS ENTRE AMBAS PISTAS. LA PISTA NORTE TAMBIÉN ESTÁ HABILITADA Y DEBE UTILIZARSE DE MANERA JUSTA, PARA NO SEGUIR SOBRECARGANDO A LOS VECINOS DEL SUR (...)**" Subrayado y negrilla fuera del texto original

Sea la oportunidad de aclarar que, **el uso del espacio aéreo sobre la ciudad de Bogotá y todo el territorio nacional, la programación, cantidad o número de operaciones,** 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 programación, cantidad o número de operaciones su petición ha sido trasladada a la AEROCIVIL para que esa entidad, brinde respuesta oportuna frente a este asunto.

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

No obstante, frente a lo anterior, se debe aclarar 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 estos y las restricciones de carácter ambiental que se han establecido, corresponden a las competencias de esta Autoridad Nacional. Por tanto, a continuación, nos permitimos brindar información detallada sobre la configuración operacional que se ha establecido para El Aeropuerto Internacional El Dorado en sus dos pistas (sur y norte).

Así las cosas, le indicamos que, 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 descolaje se realizan en 100% sentido Oriente–Occidente, sin sobrevolar la ciudad.</i>		<b>00:00- 04:59</b>	<i>Las operaciones de descolaje se realizan en 100% sentido Oriente–Occidente, sin sobrevolar la ciudad.</i>
<i>Las operaciones de aterrizaje se realizan en un</i>		<i>Las operaciones de aterrizaje se realizan en un</i>			

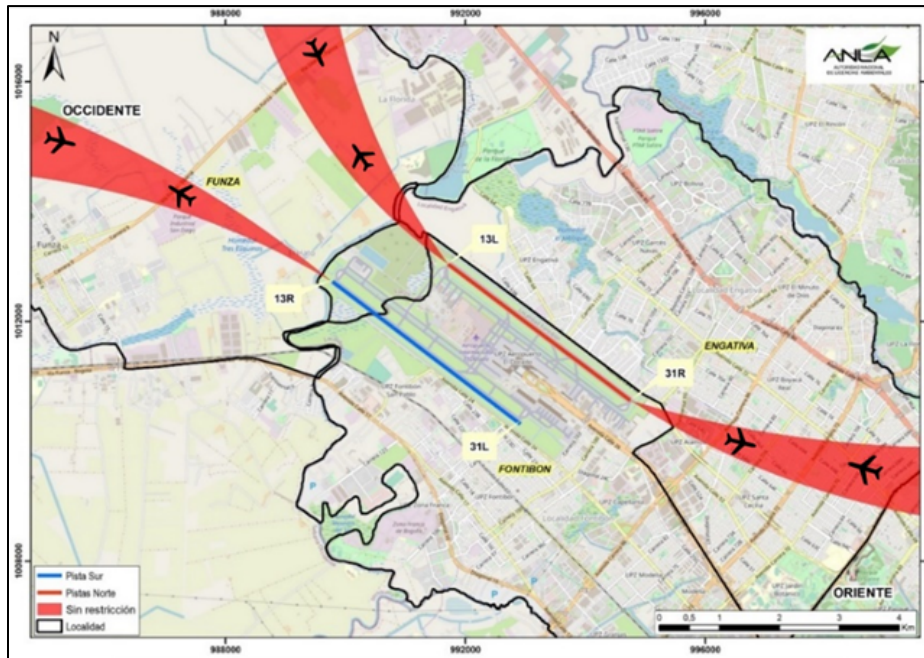


PISTA	Horarios y Medidas de Manejo Ambiental aprobadas por la ANLA - Configuración operacional	PISTA	Horarios y Medidas de Manejo Ambiental aprobadas por la ANLA - Configuración operacional
	100% en dirección Occidente – Oriente		100% en dirección Occidente – Oriente.

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

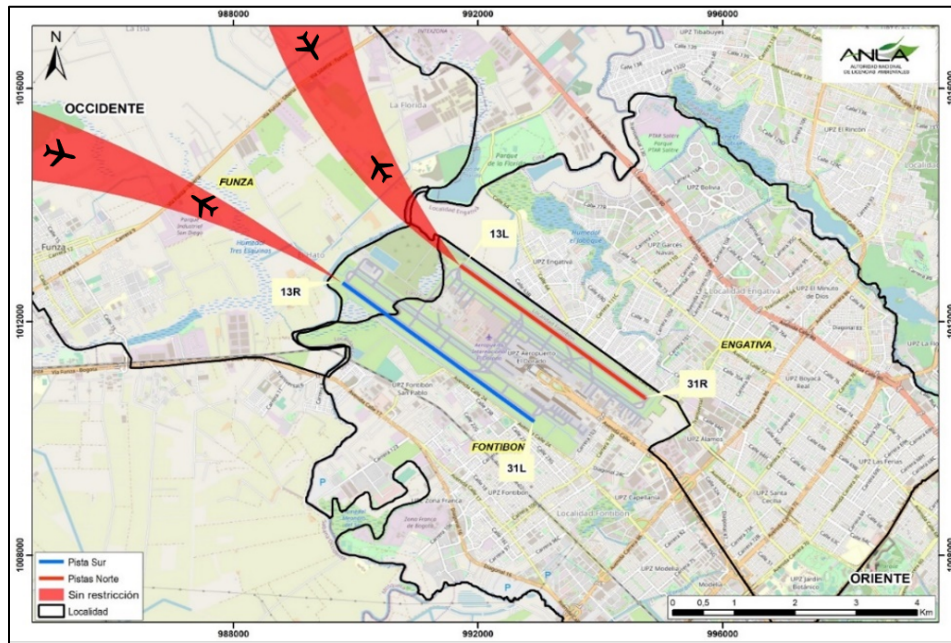
Concluyendo así que la terminal aérea tiene autorizada su operación las 24 horas; sin embargo, algunas franjas horarias cuentan con unas condiciones específicas, así:

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



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

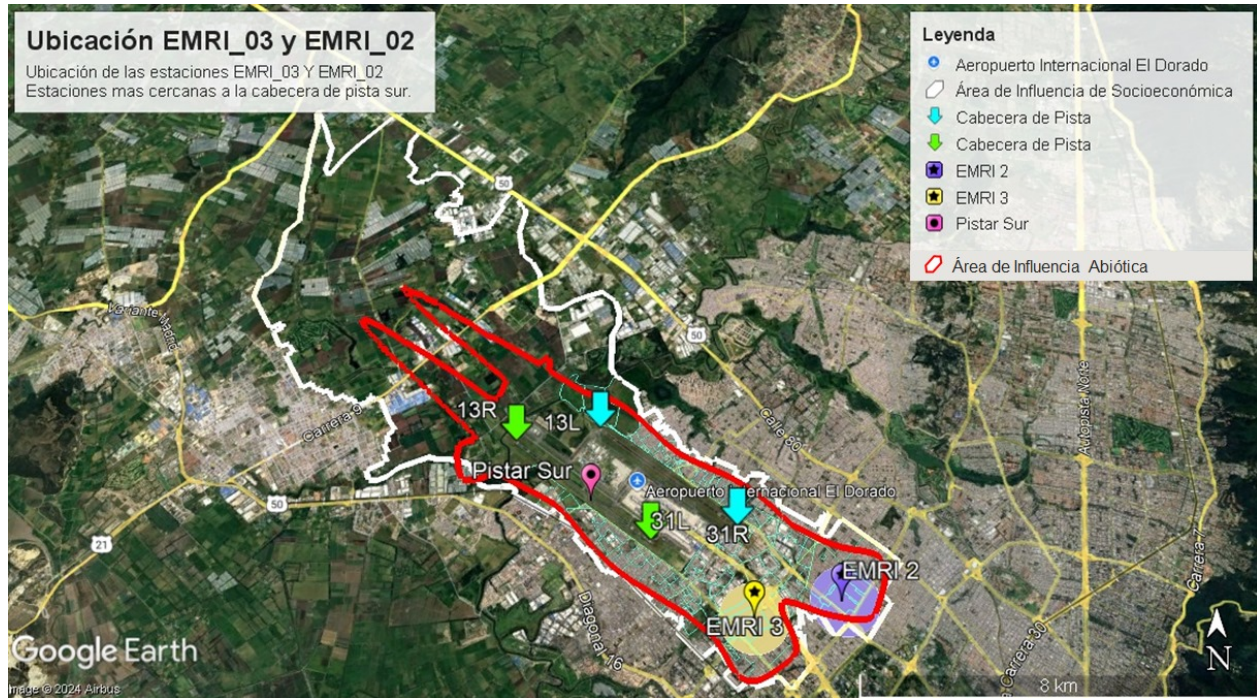
- Entre las 00:00 a las 4:59 horas, no se permite la operación aérea sobrevolando la ciudad de Bogotá, por ninguna pista



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

En síntesis, 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 F 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.

### E. 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 “(...) *SOLICITO DE MANERA URGENTE QUE REVISEN Y EQUILIBREN LA PROGRAMACIÓN DE LOS VUELOS ENTRE AMBAS PISTAS. (...)*” 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.

Respecto a su afirmación “*SIGAN PROGRAMANDO LA MAYORÍA DE LOS VUELOS DE SALIDA POR LA PISTA SUR DEL AEROPUERTO EL DORADO, MIENTRAS QUE LA PISTA NORTE PRÁCTICAMENTE NO SE UTILIZA PARA ESTOS DESPEGUES.*” le informamos en cuanto a la revisión de la operación de las pistas, 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 11 al 25 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 (18 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**.

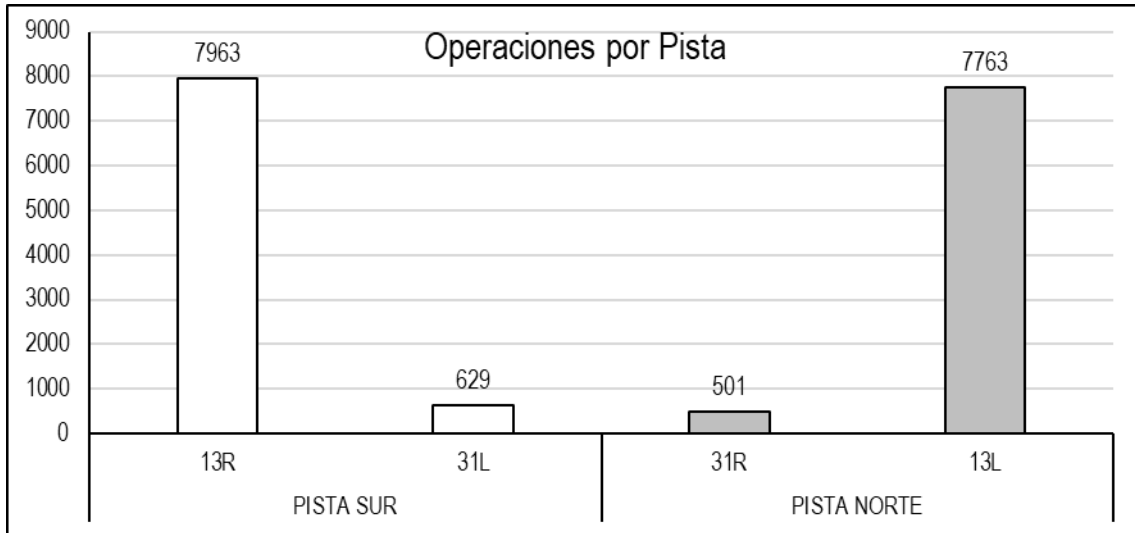
Con los datos presentados en la **Tabla 3** y en la **Figura 4** se puede notar que hay una diferencia entre el total de las operaciones de la pista norte frente al total de las operaciones aéreas de la pista sur de 328 operaciones aéreas para el periodo establecido entre el 11 y el 25 de octubre de 2024 y en proporción, el 50,97% de las operaciones se realizaron por la pista sur y el 49,03% 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 11 al 25 de octubre de 2024**

	Cabecera	ARR	DEP	Total cabecera	Total por pista	Porcentaje
PISTA SUR	13R	4090	3873	7963	8592	50,97%
	31L	220	409	629		
PISTA NORTE	31R	221	280	501	8264	49,03%
	13L	3974	3789	7763		
<b>Total</b>		<b>8505</b>	<b>8351</b>	<b>16856</b>		

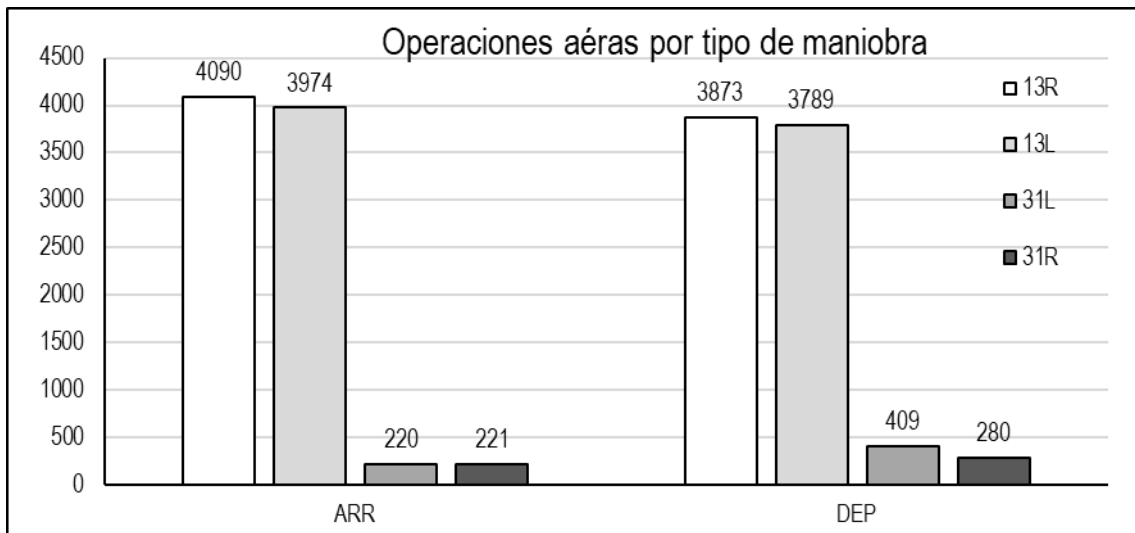
**Fuente:** Registros del Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental – CMAA remitidos por la AEROCIVIL a ANLA. Procesamiento Grupo de seguimiento de ANLA

Ahora desde la **Figura 4** se muestra claramente que las cabeceras de pista que registraron más operaciones durante el periodo de evaluación del 11 al 25 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 15726 operaciones aéreas lo que representa un 97,12% del total de las operaciones aéreas en el periodo evaluado y por el lado de Bogotá se registraron 1130 operaciones aéreas (6,70%). 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 y 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 se registraron 639 operaciones aéreas lo que representa un 3,72% del total de aeronaves en el periodo evaluado, estas operaciones se distribuyeron entre 220 maniobras de aterrizaje y 409 de despegues.



**Figura 4.** Cantidad de operaciones por pista para el periodo entre el 11 y el 25 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 maniobras 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, ya que estas dos cabeceras representan un 93,30% del total de las operaciones aéreas en el periodo de evaluación, este porcentaje se distribuye para la cabecera 13R un 47,24% y para la cabecera 13L un 46,05% del total de operaciones aéreas.



**Figura 5.** Cantidad de operaciones por tipo de maniobra y cabecera de pista entre el 11 al 25 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 1,95% de operaciones más sobre la pista sur, 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 (93,30%) a que las operaciones de despegue y de aterrizaje se realicen por el municipio de Funza. De tal manera contrario a lo que usted menciona no se puede concluir que prevalecen parcial o totalmente las operaciones sobre la pista sur.

## F. Conclusiones respecto a los análisis técnicos de operaciones sobre la pista sur y 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 sur las cuales representaron un 50,97% de las operaciones mientras que para la pista norte la proporción fue de 49,03%.

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.

## G. Presuntas Afectaciones a la Salud

En relación con los presuntos **impactos en la salud** que usted indica en su comunicación, "(...) *ESTA SITUACIÓN ESTÁ GENERANDO UN IMPACTO GRAVE EN LA SALUD AUDITIVA DE LAS PERSONAS QUE VIVIMOS EN LOS BARRIOS CERCANOS AL SUR DEL AEROPUERTO, (...) SINO QUE ESTÁ PONIENDO EN RIESGO NUESTRA SALUD AUDITIVA, (...) ESTA SITUACIÓN ESTÁ AFECTANDO NUESTRA CALIDAD DE VIDA Y NUESTRA SALUD DE MANERA DIRECTA (...)*", esta Autoridad Nacional le 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 comunicación con radicado ANLA 2021208203-2-000 del 27 de septiembre de 2021, esta Autoridad Nacional trasladó a la Secretaría Distrital de Salud de Bogotá, las ponencias asociadas a la temática de salud, que fueron recibidas en el marco de la Audiencia Pública Ambiental celebrada el 2 de septiembre de 2021, para que de acuerdo con sus competencias los atendiera, esto, dentro del trámite administrativo de modificación de Licencia Ambiental para el proyecto denominado "EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE CONSTRUCCIÓN Y OPERACIÓN DE LA SEGUNDA PISTA Y/O AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO", en virtud de lo establecido en el artículo 21 de la Ley 1437 de 2011 sustituido por el artículo 1 de la Ley 1755 de 2015.

Así las cosas, esta Autoridad Nacional cumple funciones específicas, y como bien es sabido, y en aplicación del artículo 123 de la Constitución Política de 1991 y sus desarrollos legales y jurisprudenciales, las entidades del sector público solo pueden actuar en el marco estricto de sus funciones y competencias, siéndole improcedente apartarse o actuar por fuera de las mismas.

Por tanto, esta Autoridad Nacional, le informa que no es la entidad competente para evaluar las posibles afectaciones a la salud auditiva y mental por la operación del Aeropuerto Internacional El Dorado y brindar una respuesta objetiva frente al mismo.

En tal sentido, en atención a lo manifestado por usted, la **ANLA remitirá su queja 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 esta petición, 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.

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

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

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

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

Aeronáutica.

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

Presencialmente en el Centro de Orientación Ciudadano – COC – ubicado en la carrera 13A No 34-72 locales 110, 111 y 112 de Bogotá D.C., en horario de lunes a viernes de 8:00 a.m. a 4:00 p.m. jornada continua; Sitio web de la Autoridad [www.anla.gov.co](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 microsítio 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**





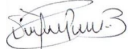
LINA SOFIA SALAZAR ESPINOSA  
CONTRATISTA



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.

