



Libertad y Orden
República de Colombia
Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible

AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES
- ANLA -
AUTO N° 00356
(04 de febrero de 2021)

“Por el cual se inicia un trámite administrativo de modificación de una Licencia Ambiental y se adoptan otras decisiones”

EL DIRECTOR GENERAL DE LA AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES – ANLA

En ejercicio de las funciones asignadas en la Ley 99 del 22 de diciembre de 1993, en el Decreto-Ley 3573 del 27 de septiembre de 2011 modificado por el Decreto 376 del 11 de marzo de 2020, el Decreto 1076 del 26 de mayo de 2015, la Resolución 1690 del 6 de septiembre de 2018 del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible- MADS, la Resolución 1743 del 26 de octubre de 2020 de la ANLA, y

CONSIDERANDO:

Que, mediante Resolución 1330 del 07 de noviembre de 1995, el entonces Ministerio de Medio Ambiente hoy Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible - MADS, otorgó Licencia Ambiental a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL - AEROCIVIL, para el proyecto denominado “Ejecución de las obras de Construcción y Operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional Eldorado”, localizado en la ciudad de Bogotá y limita con las localidades de Fontibón, Engativá y la zona rural del municipio de Funza.

Que, mediante las resoluciones 392 del 15 de abril de 1996, 0598 del 2 de julio 1997, 0534 del 16 de junio 1998, 0745 del 05 de agosto 1998, el entonces Ministerio de Medio Ambiente hoy Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible – MADS, modificó la Resolución 1330 del 07 de noviembre de 1995.

Que, mediante Resolución 1001 del 1º de junio de 2009, el entonces Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial – MADVT, hoy Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible - MADS, autorizó la cesión parcial de la licencia ambiental otorgada a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL - AEROCIVIL mediante Resolución 1330 del 07 de noviembre de 1995, a favor de la Sociedad Concesionaria Operadora Aeroportuaria Internacional S.A. – OPAIN S.A., como de los demás actos administrativos contentivos de derechos y obligaciones ambientales inherentes a las actividades del Aeropuerto Internacional El Dorado.

Que, a través de Resolución 1000 del 03 de octubre de 2013, la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA, en adelante esta Autoridad Nacional, autorizó a la Aeronáutica Civil la ejecución de actividades de relleno y nivelación cerca de la cabecera 13R, de la Pista Sur, Sector Suroriental del Aeropuerto Internacional El Dorado, en un Área total de 61.957.28 m², para disponer material de relleno de 198.520.64 m³.



“Por el cual se inicia un trámite administrativo de modificación de una Licencia Ambiental y se adoptan otras decisiones”

Que, mediante Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015, esta Autoridad Nacional, modificó el numeral 3.2 del artículo tercero de la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995 para el proyecto denominado *“Ejecución de las obras de Construcción y Operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional Eldorado”*, localizado en la ciudad de Bogotá D.C., respecto de las operaciones de decolaje y aterrizaje, la zonificación de manejo ambiental, el ajuste de algunas fichas de manejo, entre otros.

Que, mediante Resolución 534 del 24 de mayo de 2016, esta Autoridad Nacional, negó la modificación de la licencia ambiental otorgada mediante la resolución 1330 del 07 de noviembre de 1995, referente a la actualización del Plan de Manejo Ambiental en relación con las *“Obras de Modernización y Expansión del Aeropuerto El Dorado”* solicitada por la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil - AEROCIVIL.

Que, mediante Resolución 1337 de 23 de octubre de 2017, esta Autoridad negó la solicitud de revocatoria directa presentada por la Alcaldía Municipal de Funza contra las Resoluciones 1034 del 24 de agosto de 2015 y 1567 del 7 de diciembre de 2015.

Que, mediante la Resolución 2043 del 14 de noviembre de 2018, esta Autoridad en cumplimiento a una orden judicial modificó parcialmente el literal h del artículo primero de la Resolución 1389 del 22 de noviembre de 1995 y el artículo décimo quinto de la Resolución 0534 del 16 de junio de 1998.

Que, mediante Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019, esta Autoridad Nacional ajustó vía seguimiento el artículo primero de la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015, en el sentido de autorizar la ejecución temporal del Plan Piloto propuesto por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil mediante oficios con radicación ANLA 2019045919-1-000 del 10 de abril del 2019, 2019114028-1-000 del 5 de agosto 2019, 2019123000-1-000 del 21 de agosto de 2019 y 2019124364-1-000 del 23 de agosto de 2019.

Que, mediante Resolución 1980 del 02 de octubre de 2019, esta Autoridad Nacional resolvió recurso de reposición, en el sentido de modificar el artículo segundo y aclarar los numerales 2, 4 y 12 del artículo tercero, el artículo quinto y artículo octavo de la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019, respecto de la configuración operacional, el protocolo de atención de PQRS, ente otros.

Que, el señor Juan Carlos Salazar Gómez identificado con cédula de ciudadanía 70.693.965 en calidad de Director General de la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL, radicó en la Ventanilla Integral de Trámites Ambientales –VITAL de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales -ANLA, (VPD0306-00-2020 – VITAL 3800089999905920004, radicado ANLA 2020235100-1-000 del 31 de diciembre de 2020), solicitud de modificación de la licencia ambiental otorgada mediante Resolución 1330 del 07 de noviembre de 1995, modificada por las Resoluciones 392 del 15 de abril de 1996, 0598 del 2 de julio 1997, 0534 del 16 de junio 1998, 0745 del 05 de agosto 1998, 598 del 2 de julio de 1997, 534 del 16 de junio de 1998, 1000 del 03 de octubre de 2013, 1034 del 24 de agosto de 2015 y 01842 del 16 de septiembre de 2019, para el proyecto denominado *“Ejecución de las obras de Construcción y Operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado”*, localizado en la ciudad de Bogotá D.C., en el departamento de Cundinamarca.

Que en la reunión virtual¹ de socialización de los resultados de la Verificación Preliminar de la Documentación VPD0306-00-2020 realizada el 28 de enero de 2021, esta tuvo como resultado ser APROBADA.

¹ Resolución 470 del 19 de marzo de 2020 *“Por la cual se suspende la atención de los servicios presenciales de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales –ANLA”*, modificada por la resolución 574 del 31 de marzo de 2020, se dispuso: *“Ordenar la suspensión de la prestación de los servicios presenciales, por el término de duración del aislamiento preventivo obligatorio ordenado por el Presidente de la República mediante Decreto 457 de 2020 o de la norma que lo modifique, sustituya, adicione o derogue”*



“Por el cual se inicia un trámite administrativo de modificación de una Licencia Ambiental y se adoptan otras decisiones”

Que la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL, presentó a la ANLA el complemento del Estudio de Impacto Ambiental –EIA para la modificación de la licencia ambiental del proyecto “Ejecución de las obras de Construcción y Operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional Eldorado”, acompañado de la documentación enunciada a continuación:

1. Formato de Verificación Preliminar de Documentos con resultado Aprobado.
2. Formulario Único de Solicitud de Modificación de Licencia Ambiental.
3. Solicitud suscrita por el señor Juan Carlos Salazar Gómez identificado con cédula de ciudadanía 70.693.965 en calidad de Director General de la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL, de acuerdo con lo establecido en acta de posesión No. 142 del 5 de enero de 2018, expedida por el Ministerio de Transporte.
4. Planos que soportan el EIA de conformidad con lo dispuesto en la Resolución 2182 de 2016.
5. Descripción explicativa del proyecto, localización, dimensión y costo estimado de inversión y operación.
6. Copia de la constancia de pago a FONAM-ANLA por valor de CIENTO CUARENTA Y DOS MILLONES SETECIENTOS OCHENTA Y TRES MIL PESOS M/CTE (\$142.783.000) por concepto del servicio de evaluación en la ANLA, vigencia 2020, el cual está relacionado para el presente trámite, de conformidad con la información suministrada por la Subdirección Administrativa y Financiera de la Entidad.
7. Copia de la constancia de radicación ante la Corporación Autónoma Regional – CAR del complemento del Estudio de Impacto Ambiental de la presente solicitud, número de radicado 20201186411 del 30 de diciembre de 2020.
8. Copia de la constancia de radicación ante la Secretaría Distrital de Ambiente - SDA del complemento del Estudio de Impacto Ambiental de la presente solicitud, número de radicado 2020ER240575 del 30 de diciembre de 2020.
9. Copia de respuesta emitida por el Instituto Colombiano de Antropología e Historia – ICANH No. recibido 4809 del 31 de agosto de 2020 – “Asunto Respuesta a su Solicitud de concepto prospección arqueológica Aeropuerto Internacional El Dorado en la ciudad de Bogotá D.C. Rad. 4809”, el cual señala entre otros lo siguiente:

“No obstante lo anterior, de acuerdo con la información suministrada, las actividades para las cuales se está tramitando la modificación de la licencia ambiental corresponden exclusivamente al ajuste de los horarios de la operación aérea en las pistas del Aeropuerto Internacional El Dorado, localizado en la ciudad de Bogotá D.C. Por lo tanto, existe una baja probabilidad de afectar directamente bienes integrantes del Patrimonio Arqueológico que se puedan encontrar en inmediaciones del lugar en donde se desarrollará el mencionado proyecto.

*• En consecuencia, el ICANH certifica que **no es necesario**, para este caso en particular, adelantar labores de investigación en campo para evaluar los impactos que las actividades programadas puedan generar sobre el Patrimonio Arqueológico, ni adelantar otras acciones en relación con el Programa de Arqueología Preventiva.”*

Que, el Estudio de Impacto Ambiental – EIA presentado por la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL, mediante el radicado ANLA 2020235100-1-000 del 31 de diciembre de 2020, señala lo siguiente:

“(…)

1. OBJETIVOS

1.1. OBJETIVO GENERAL

Modificar restricciones y en consecuencia la configuración operacional de pistas, que se encuentran aprobadas en la Resolución 1034 del 20151 de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) modificada mediante el Artículo Primero de la Resolución 1567 del 20152 de dicha autoridad.



“Por el cual se inicia un trámite administrativo de modificación de una Licencia Ambiental y se adoptan otras decisiones”

(...)

3. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

3.1 LOCALIZACIÓN



Ilustración 3-1. Foto satelital Aeropuerto Internacional El Dorado, 2018.

Fuente: www.ElDorado.aero.

El Aeropuerto Internacional El Dorado - Luis Carlos Galán Sarmiento, código IATA: BOG, código OACI: SKBO, se encuentra localizado a 12 km del centro de la ciudad de Bogotá D.C., en las coordenadas 04° 42' 05.76" latitud norte y 074° 08' 49.00" longitud occidente, con respecto al Punto de Referencia de Aeródromo (ARP) que está a una elevación de 2548,16 metros sobre el nivel del mar.

El área del Aeropuerto es de aproximadamente 966,14 hectáreas concesionadas y no concesionadas, distribuidas en varias zonas que en conjunto son requeridas para el normal funcionamiento y operación en aire como en tierra de la terminal aérea. Esta área se encuentra localizada en la Unidad de Planeamiento Zonal (UPZ) 117 - Aeropuerto (744 hectáreas) de la localidad de Fontibón (3326 hectáreas) en la parte noroccidental de Bogotá D.C. Limitando al norte con la UPZ 74 - Engativá (587 hectáreas) de la localidad de Engativá, al oriente con la UPZ 115 - Capellanía (272 hectáreas) de la localidad de Fontibón y UPZ 116 – Álamos (200 hectáreas) de la localidad de Engativá, al occidente con la ribera del Río Bogotá y la vereda La Florida (1267 hectáreas) del municipio de Funza, y al sur con la UPZ 75 – Fontibón Centro (496 hectáreas) y UPZ 76 – San Pablo (360 hectáreas) de la localidad de Fontibón.

(...)

3.2 CARACTERÍSTICAS DEL PROYECTO

A continuación, se presenta las características generales del proyecto cambio de configuración operacional del Aeropuerto Internacional El Dorado de la ciudad de Bogotá D.C. definidos bajo los “Términos de referencia para la elaboración del estudio de impacto ambiental – EIA en proyectos de construcción y operación de aeropuertos internacionales y de nuevas pistas en los mismos por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales.”

(...)

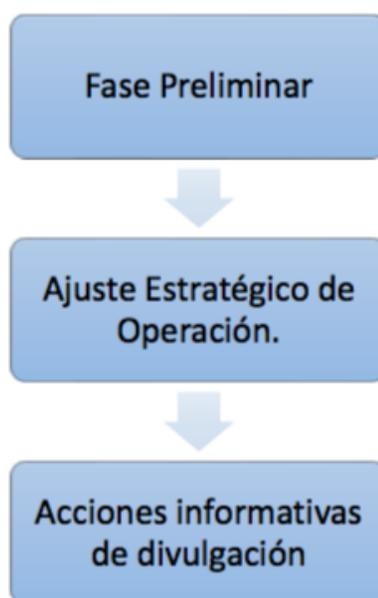
“Por el cual se inicia un trámite administrativo de modificación de una Licencia Ambiental y se adoptan otras decisiones”

3.2.2 FASES Y ACTIVIDADES DEL PROYECTO

La ejecución del proyecto de modificación de Licenciamiento Ambiental que cuenta el Aeropuerto Internacional El Dorado mediante la Resolución 1034 y 1567 del 2015 por parte de ANLA, se ejecutará en dos fases atemporales: preliminar, y ejecución operativa.

3.2.2.1 Fase Preliminar:

Esta fase comprende y destaca todas las actividades previas al inicio de ejecución operativa de la propuesta planteada de modificación, donde involucra principalmente aspectos informativos y de educación actores de interés del sector con comunidades del área de influencia:



Fuente: Elaboración propia del estudio.

3.2.2.1.1 Ajuste Estratégico de operación.

Esta fase comprende actividades enmarcadas a la elaboración de estrategias y aplicación de las mismas con el fin de garantizar la ejecución del esquema de configuración operacional del Aeropuerto Internacional El Dorado según las diferentes dependencias que ejecutan labores operativas. Luego entonces, todo personal involucrado y previsto para la ejecución de cambio de esquema operativo, será instruido e informado de las acciones, restricciones y medidas a realizar posterior a la fase preliminar del proyecto.

Adicional, el proyecto es concertado con varios actores especializados en la operación aérea garantizando la ejecución y factibilidad del cambio de esquema operativo de la configuración de las pistas, asimismo, el proyecto cuenta con una estrategia previa de ajustes requeridos que se aplicaran en el cambio de horario de mantenimiento de pistas, ajustando las horas a intervenir por el personal designado y proyecto que ejecuta tales labores de forma constante al interior del aeropuerto; cambio de horario de operación de las pistas, ajustando por parte del personal de controladores aéreos la disposición y distribución de carga operacional en las pistas, de igual forma los SLOT² serán ajustados a los horarios del proyecto.

De esta forma se garantiza que, se ejecuten los procesos de ajuste estratégico de los intervinientes en la modificación del esquema de configuración operacional del Aeropuerto Internacional El Dorado. Así, como todas las medidas de manejo ambiental dispuestas en la ejecución del proyecto en una fase preliminar.

² Corresponde a una Autorización Administrativa para la entrada o salida de aeronaves en un aeródromo dentro de un horario estipulado para cada aeropuerto

“Por el cual se inicia un trámite administrativo de modificación de una Licencia Ambiental y se adoptan otras decisiones”

3.2.2.1.1.1 Operación Resolución 1034 del 2015, Aeropuerto Internacional El Dorado

En esta parte de (SIC) describe las actividades propias de la operación del Aeropuerto Internacional El Dorado y configuración de pistas, que a su vez generan impactos ambientales en función de su interacción con el medio físico y abiótico.

Como se explicó en la descripción del proyecto, las áreas de un aeródromo se dividen en lado aire y lado tierra, y por ende las actividades que se desarrollan en éstas también se circunscriben a operación lado aire y operación lado tierra, como se explican a continuación. La configuración de pistas y operación se presenta en un numeral aparte, debido a la importancia que representa en el proyecto, aunque estas hagan parte de lado aire.

3.2.2.1.1.2 Configuración de pistas previo a la implementación del Proyecto.

La orientación de las pistas es crucial para la operación de un aeropuerto y en la elección interviene la dirección del viento, las condiciones meteorológicas y otras variables de índole de seguridad operacional aérea. En relación con el viento, es importante que este incida frontalmente en la aeronave, durante la operación de despegue y la operación de aterrizaje, y con las condiciones meteorológicas como bancos de niebla o tormentas eléctricas, prima la configuración que mayor seguridad operacional brinde a la operación.

A continuación, se describen de manera gráfica y conceptual las posibles configuraciones que se pueden presentar o ejecutar en el Aeropuerto Internacional El Dorado, debido a los procedimientos elaborados para el espacio aéreo TMA SKBO³.

– **Configuración Oriente:** La configuración operacional de pistas 13L y 13R son usadas para el despegue y el aterrizaje, realizando la operación en sentido occidente a oriente (Aterrizajes sobrevolando el sector rural del municipio de Funza y despegue en sobrevolando la ciudad de Bogotá D.C.). Esta configuración es la más favorable del aeropuerto debido a las condiciones aceptables de comportamiento de rosa de viento, asimismo es favorable debido a las radioayudas para la navegación aérea, el aterrizaje, y el sistema de luces de aproximación y pista, los cuales permiten la operación del aeropuerto en condiciones de visibilidad reducida.

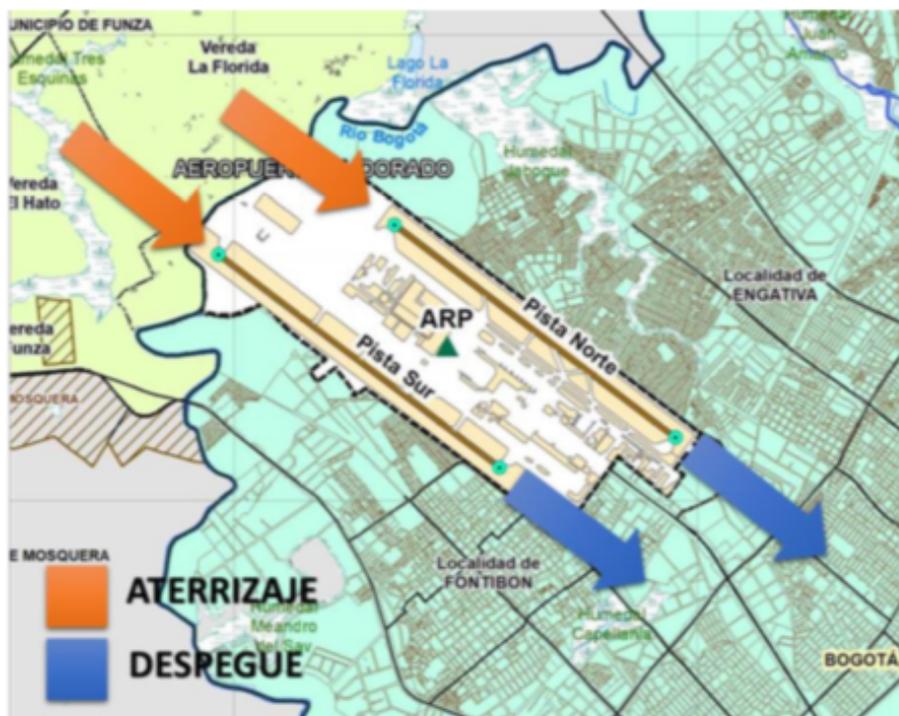


Ilustración 3-40 Configuración de pistas 13 L/R – Oriente.
Fuente: Elaboración propia del estudio

– **Configuración Occidente:** La configuración operacional de las pistas 31R y 31L, son usadas para el despegue y aterrizaje, realizado la operación en sentido oriente a occidente

³ Abreviación aeronáutica para referirse al área de la terminal aérea de Bogotá.

“Por el cual se inicia un trámite administrativo de modificación de una Licencia Ambiental y se adoptan otras decisiones”

(Despegues sobrevolando el sector rural del municipio de Funza y Aterrizajes sobrevolando la ciudad de Bogotá D.C.). Esta configuración es empleada cuando la rosa de vientos tiene predominancias o de mayor intensidad en dirección nor-occidente, según las condiciones climatológicas lo determinen. Ambas pistas poseen sistemas de radioayudas para la navegación aérea; sin embargo, el diseño de procedimientos y el sistema de luces de aproximación no presenta la correcta adecuación para esta configuración, por lo cual esta operación en horario nocturno, no posee las mismas características de seguridad operacional que la configuración 13 L/R; por ende, generalmente este procedimiento se hace con aeronaves que contengan tecnología de sistemas PBN.



Ilustración 3-41 Configuración de pistas 31 L/R – Occidente.
Fuente: Elaboración propia del estudio

– **Configuración Enfrentada:** Es la configuración empleada 13L y 13R para el aterrizaje de aeronaves sobrevolando el municipio de Funza en su sector rural y la configuración 31R y 31L para despegue de las aeronaves sobrevolando el sector rural del municipio de Funza. Este tipo de configuración debe emplear lapsos amplios de tiempo entre las aeronaves de despegue y las de aterrizaje por sus procedimientos de seguridad operacional, que como resultado significa menor capacidad y número operacional en el Aeropuerto.

“Por el cual se inicia un trámite administrativo de modificación de una Licencia Ambiental y se adoptan otras decisiones”



Ilustración 3-43. Predominancia global de Rosa de Vientos. Aeropuerto Internacional El Dorado.

Fuente: Grupo de Servicios de Meteorología Aeronáutica.

Analizando la franja horaria de las 10:00 pm HL a las 05:00am HL se observa que los vientos en su gran mayoría provienen de SE,E,NE,N lo que favorece a operación de la configuración operacional de las pistas 13 L/R en procedimiento de aterrizaje de las aeronaves; este hecho no quiere decir que no se presentan vientos del W, SW, lo que sucede es que no son tan frecuentes según el análisis del comportamiento estadístico de los datos evaluados, adicionalmente si se llegase a operar la configuración de las pistas en 31 L/R para la noche, se podría entonces presentar la incidencia del viento por corrientes que provienen de los cerros orientales que rodean la ciudad de Bogotá D.C. ya que, el aire de lo alto de la montaña se enfría antes por la menor inercia térmica de las cumbres con respecto a la parte baja y el aire fresco baja por la ladera, lo que originaría vientos de cola para la configuración de las pistas 31 L/R de fuerte intensidad que no son registrados por los equipos en tierra, debido a que el punto de evaluación es al interior del aeródromo y el procedimiento que realiza una aeronave en esta configuración, obliga a tener una cercanía mayor a los cerros generando en ocasiones (que dependen del estado meteorológico diario) mayor o menor, pero siempre un riesgo operacional para la tripulación.

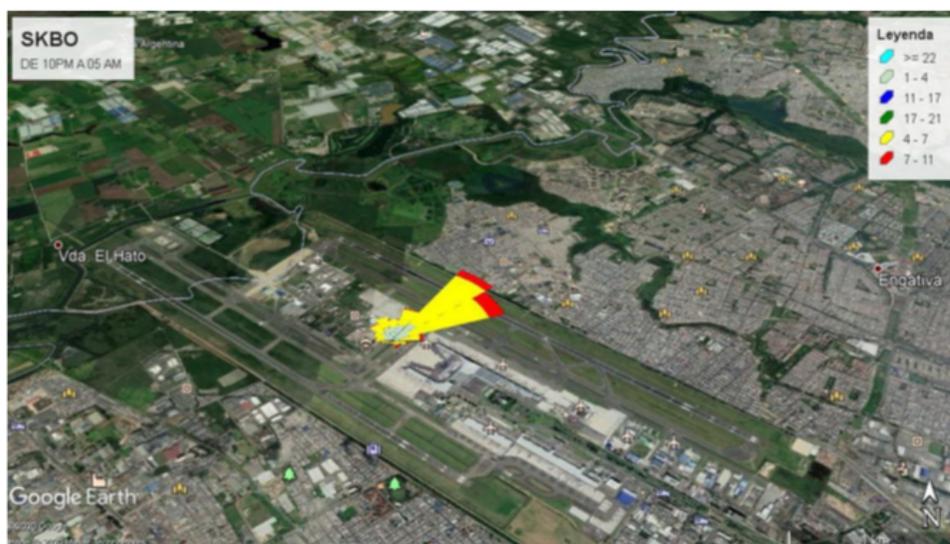


Ilustración 3-44. Predominancia 22:00 HL a 05:00 HL de Rosa de Vientos. Aeropuerto Internacional El Dorado.

Fuente: Grupo de Servicios de Meteorología Aeronáutica.

Para la franja horaria de las 05:00am HL a las 06:00 am HL, el comportamiento evidenciado es similar al ya mencionado en la franja horaria nocturna; el cual involucra una preferencia de utilización de pistas en configuración 13 L/R. Lo anterior a partir de los datos estadísticos analizados desde el 2013.

“Por el cual se inicia un trámite administrativo de modificación de una Licencia Ambiental y se adoptan otras decisiones”



Ilustración 3-45. Predominancia 05:00 HL a 06:00 HL de Rosa de Vientos. Aeropuerto Internacional El Dorado.

Fuente: Grupo de Servicios de Meteorología Aeronáutica.

En conclusión por el movimiento del viento en la sabana de la ciudad de Bogotá D.C. la configuración prevalente por seguridad operacional a partir de los registros y condiciones meteorológicas deben ser las pistas en su configuración 13 L/R, no obstante, no se incide necesariamente que no se necesiten o se utilicen las pistas en su configuración 31 L/R, ya que tal como se observó en las gráficas, un porcentaje de aproximadamente el 30% de los días en la tarde, se debe utilizar estas pistas, sobre todo los meses de noviembre, diciembre y enero y en lagunas ocasiones en los periodos de lluvia al haber condiciones convectivas. El E de la estación, en la noche y la madrugada se reduce al 5% la posibilidad de usar configuración 31, claro esto con la estadística del viento, pero el uso de una u otra cabecera por diferentes condiciones, que no solo son de tiempo atmosférico, es de decisión del control.

(...)"

CONSIDERACIONES DE ESTA AUTORIDAD:

Mediante el Decreto 1076 del 26 de mayo de 2015, el Gobierno Nacional reglamentó el Título VIII de la Ley 99 de 1993 sobre licencias con el objetivo de fortalecer el proceso de licenciamiento ambiental, la gestión de las autoridades ambientales y promover la responsabilidad ambiental en aras de la protección del medio ambiente.

Ahora bien, el Libro 2, Parte 2, Título 2, Capítulo 3 de Licencias Ambientales, Sección 7, artículo 2.2.2.3.7.1 y siguientes del Decreto 1076 de 2015, regulan las circunstancias por las que procede la modificación de la Licencia Ambiental.

El artículo 2.2.2.3.7.1 del Decreto 1076 de 2015 señala los casos en los cuales procede adelantar trámite de modificación de la licencia ambiental:

“Artículo 2.2.2.3.7.1. Modificación de la licencia ambiental. La licencia ambiental deberá ser modificada en los siguientes casos:

1. Cuando el titular de la licencia ambiental pretenda modificar el proyecto, obra o actividad de forma que se generen impactos ambientales adicionales a los ya identificados en la licencia ambiental.

(...)"

Así mismo, el Libro 2, Parte 2, Título 2, Capítulo 3 de Licencias Ambientales, Sección 7, artículo 2.2.2.3.7.2 del Decreto 1076 del 2015, señala los requisitos para la modificación de una licencia ambiental, así:

“Por el cual se inicia un trámite administrativo de modificación de una Licencia Ambiental y se adoptan otras decisiones”

*“(…) **Requisitos para la modificación de la Licencia Ambiental.** Cuando se pretenda modificar la Licencia Ambiental se deberá presentar y allegar ante la autoridad ambiental competente la siguiente información:*

- 1. Solicitud suscrita por el titular de la Licencia. En caso en que el titular sea persona jurídica, la solicitud deberá ir suscrita por el representante legal de la misma o en su defecto por el apoderado debidamente constituido.*
- 2. La descripción de la(s) obra(s) o actividad(es) objeto de modificación; incluyendo planos y mapas de localización, el costo de la modificación y la justificación.*
- 3. El complemento del Estudio de Impacto Ambiental que contenga la descripción y evaluación de los nuevos impactos ambientales si los hubiera y la propuesta de ajuste al Plan de Manejo Ambiental que corresponda. El documento deberá ser presentado de acuerdo a la Metodología General para la Presentación de Estudios Ambientales expedida por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.*
- 4. Constancia de pago del cobro para la prestación de los servicios de la evaluación de los estudios ambientales del proyecto, obra o actividad. Para las solicitudes radicadas ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA), se deberá realizar la autoliquidación previa a la solicitud de modificación.*
- 5. Copia de la constancia de radicación del complemento del estudio de impacto ambiental ante la respectiva autoridad ambiental con jurisdicción en el área de influencia directa del proyecto, en los casos de competencia de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA), siempre que se trate de una petición que modifiquen el uso, aprovechamiento y/o afectación de los recursos naturales renovables.”*

Que revisados los antecedentes de la solicitud, se concluye que la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL - AEROCIVIL, ha cumplido los requisitos establecidos en el artículo 2.2.2.3.7.1 y 2.2.2.3.7.2 del Decreto 1076 de 2015, razón por la cual, esta Autoridad Nacional procederá a expedir el auto de inicio del trámite de modificación de licencia de conformidad con el artículo 2.2.2.3.8.1 ibidem, el cual se notificará y publicará en los términos del artículo 70 de la Ley 99 de 1993, y los artículos 67 y 69 de la ley 1437 de 2011 – Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

Esta Autoridad Nacional a través de la Subdirección de Evaluación revisará, analizará, evaluará y conceptuará sobre la documentación que integra la solicitud de modificación de licencia ambiental, para efectos de resolver de fondo la mencionada solicitud, previa visita al área, la cual se programará según lo establecido en el numeral 2 del artículo 2.2.2.3.6.3 del Decreto 1076 del 2015.

Que, el artículo 28 de la Ley 344 de 1996, modificado por el artículo 96 de la Ley 633 de 2000, facultó al Ministerio del Medio Ambiente (hoy Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible) para cobrar los servicios de evaluación y seguimiento ambiental de las licencias ambientales, autorizaciones y demás instrumentos de control y manejo ambiental.

Que, la Resolución 324 del 17 de marzo de 2015, modificada por las Resoluciones 1978 del 2 de noviembre de 2018, 2133 del 22 de noviembre de 2018 y 2039 del 16 de diciembre de 2020, de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA, fijó las tarifas para el cobro de los servicios de evaluación y seguimiento de licencias, permisos, concesiones, autorizaciones y demás instrumentos de control y manejo ambiental.

En virtud de lo dispuesto en el artículo 36 de la ley 1437 del 2011, Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, el cual establece: “Los documentos y diligencias relacionados con una misma actuación se organizarán en un solo expediente (...)”, esta Autoridad Nacional continuará el trámite administrativo



“Por el cual se inicia un trámite administrativo de modificación de una Licencia Ambiental y se adoptan otras decisiones”

iniciado mediante el presente acto administrativo en el expediente LAM0209 de conformidad con los antecedentes indicados.

COMPETENCIA DE LA AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES – ANLA

El artículo 2° de la Ley 99 de 1993, dispuso la creación del Ministerio del Medio Ambiente, hoy Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, como organismo rector de la gestión del medio ambiente y de los recursos naturales renovables, encargado entre otras funciones, de definir las regulaciones a las que se sujetaran la conservación, protección, manejo, uso y aprovechamiento de los recursos naturales renovables y el medio ambiente de la Nación, a fin de asegurar el desarrollo sostenible.

Que, en los términos del artículo 70 de la Ley 99 de 1993:

“(…) La entidad administrativa competente al recibir una petición para iniciar una actuación administrativa ambiental o al comenzarla de oficio dictará un acto de iniciación de trámite que notificará y publicará en los términos de los artículos 14 y 15 del Código Contencioso Administrativo y tendrá como interesado a cualquier persona que así lo manifieste con su correspondiente identificación y dirección domiciliaria.

Para efectos de la publicación a que se refiere el presente artículo toda entidad perteneciente al Sistema Nacional Ambiental publicará un boletín con la periodicidad requerida que se enviará por correo a quien lo solicite.”

Que, mediante el Decreto 3573 del 27 de septiembre de 2011, el presidente de la república en ejercicio de las facultades extraordinarias conferidas en los literales d), e) y f) del artículo 18 de la Ley 1444 de 2011, creó la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA, en los términos del artículo 67 de la Ley 489 de 1998, con autonomía administrativa y financiera, sin personería jurídica, la cual hace parte del Sector Administrativo de Ambiente y Desarrollo Sostenible.

El citado decreto estableció que la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA, es la encargada de que los proyectos, obras o actividades sujetos de licenciamiento, permiso o trámite ambiental cumplan con la normativa ambiental, de tal manera que contribuyan al desarrollo sostenible ambiental del País.

El numeral 1, del artículo tercero del Decreto Ley 3573 del 27 de septiembre de 2011, estableció a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales –ANLA, entre otras, la función de otorgar o negar las licencias, permisos y tramites ambientales de competencia del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, de conformidad con la ley y los reglamentos.

Mediante la expedición del Decreto 1076 del 15 de octubre de 2014, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible reglamentó el Título VIII de la Ley 99 de 1993, y compila los decretos vigentes relacionados con el ambiente y a su vez, deroga los anteriores

Que a través de la Resolución 1690 del 6 de septiembre de 2018, se efectuó el nombramiento en propiedad en el empleo de Director General de Unidad Administrativa Código 015, de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA, al funcionario RODRIGO SUÁREZ CASTAÑO.

Que, el Decreto 376 del 11 de marzo de 2020, “*Por el cual se modifica la estructura de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA*”, modificó la estructura de la Entidad, estableciendo, entre otros, las funciones del Despacho de la Dirección General.

Que mediante la Resolución 1743 del 26 de octubre de 2020, se adoptó el Manual Específico de Funciones y de Competencias Laborales para los empleos de la planta de personal de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, entre las que se encuentran



“Por el cual se inicia un trámite administrativo de modificación de una Licencia Ambiental y se adoptan otras decisiones”

las asignadas al Director General, de las cuales se deriva la suscripción de este tipo de actos administrativos.

En mérito de lo expuesto, esta Autoridad

DISPONE:

ARTÍCULO PRIMERO. Iniciar trámite administrativo de modificación de licencia ambiental otorgada mediante Resolución 1330 del 07 de noviembre de 1995, modificada por las Resoluciones 392 del 15 de abril de 1996, 0598 del 2 de julio 1997, 0534 del 16 de junio 1998, 0745 del 05 de agosto 1998, 598 del 2 de julio de 1997, 534 del 16 de junio de 1998, 1000 del 03 de octubre de 2013, 1034 del 24 de agosto de 2015 y 01842 del 16 de septiembre de 2019, para el proyecto denominado “Ejecución de las obras de Construcción y Operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado”, localizado en la ciudad de Bogotá D.C., solicitada por la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL - AEROCIVIL, de conformidad con lo señalado en el complemento del Estudio de Impacto Ambiental y con fundamento en lo expuesto en la parte motiva de este acto administrativo.

ARTÍCULO SEGUNDO. Esta Autoridad Nacional revisará, analizará, evaluará y conceptuará ambientalmente sobre el complemento al Estudio de Impacto Ambiental -EIA aportado, para el trámite administrativo solicitado.

ARTÍCULO TERCERO. Advertir a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL - AEROCIVIL, que si en desarrollo del trámite de la modificación solicitada, se constata la existencia de territorios colectivos o comunidades negras y/o resguardos indígenas en el área objeto de la modificación del proyecto, la sociedad dará aviso por escrito a la Dirección de la Autoridad Nacional de Consulta Previa del Ministerio del Interior con copia a esta Autoridad Nacional, para que en el marco de sus competencias, determine la procedencia del proceso de consulta previa de que trata el artículo 330 de la Constitución Política.

PARÁGRAFO. Igual previsión deberá tener los solicitantes respecto de las obligaciones establecidas en el numeral 1.4 del artículo 7 de la Ley 1185 de 2008 y demás normas concordantes o modificatorias, respecto del Plan de Manejo Arqueológico.

ARTÍCULO CUARTO. Advertir a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL - AEROCIVIL, que en caso de superposición con el área de un proyecto que cuente con licencia ambiental, deberá adelantar el trámite establecido en el artículo 2.2.2.3.6.4 del Decreto 1076 del 26 de mayo de 2015, o la norma que los sustituya o modifique.

ARTÍCULO QUINTO. Advertir a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL, que, si la modificación del proyecto, obra o actividad requiere la sustracción de un área de reserva forestal, deberá tramitar el correspondiente pronunciamiento ante la Dirección de Bosques, Biodiversidad y Servicios Ecosistémicos del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible o ante la Autoridad Ambiental regional, según sea el caso, y allegar a esta Autoridad copia del acto administrativo que autoriza la misma.

PARÁGRAFO. Esta Autoridad se abstendrá de expedir el acto administrativo que declare reunida toda la información, así como el que resuelve la solicitud de modificación de Licencia Ambiental, hasta tanto se cuente con la copia del pronunciamiento emitido por la Dirección de Bosques, Biodiversidad y Servicios Ecosistémicos del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible o la autoridad ambiental competente según sea el caso; lo anterior, de conformidad con lo establecido en el parágrafo 5° del artículo 2.2.2.3.8.1 del Decreto 1076 de 2015.



“Por el cual se inicia un trámite administrativo de modificación de una Licencia Ambiental y se adoptan otras decisiones”

ARTÍCULO SEXTO. Notificar personalmente o por aviso, cuando a ello hubiere lugar, el presente acto administrativo al representante legal, o al apoderado debidamente constituido o a la persona debidamente autorizada por la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL - AEROCIVIL, de conformidad con los artículos 67 y 69 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

ARTÍCULO SÉPTIMO. Comunicar el contenido del presente acto administrativo, a la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca - CAR, a la Secretaría Distrital de Ambiente - SDA, a la Alcaldía de Bogotá, Alcaldía municipal de Funza, al Ministerio de Transporte y a la Procuraduría Delegada para Asuntos Ambientales y Agrarios, para lo de sus competencias.

ARTÍCULO OCTAVO. Publicar el presente acto administrativo en la Gaceta Ambiental de la página web de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA, en los términos del artículo 70 de la Ley 99 de 1993.

ARTÍCULO NOVENO. Contra el presente acto administrativo no procede recurso alguno, por tratarse de un acto administrativo de trámite, de conformidad con el artículo 75 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

NOTIFÍQUESE, COMUNÍQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en Bogotá D.C., a los 04 de febrero de 2021

RODRIGO SUAREZ CASTAÑO
Director General

Ejecutores

CAMILA ALEJANDRA CASTRO
BELLO
Contratista

Revisor / Líder

LUIS ENRIQUE SANABRIA
Coordinador Grupo de
Infraestructura

JAVIER ALFREDO MOLINA ROA
Contratista

MARIA FERNANDA SALAZAR
VILLAMIZAR
Contratista

Expediente No. LAM0209
Fecha: enero de 2021

Proceso No.: 2021017617



“Por el cual se inicia un trámite administrativo de modificación de una Licencia Ambiental y se adoptan otras decisiones”

Archívese en: LAM0209 – VPD0306-00-2020
Plantilla_Auto_SILA_v3_42852

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

