



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

AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES
- ANLA -
AUTO N° 10444
(26 de noviembre de 2019)

“LA SUBDIRECTORA DE EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO DE LA AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES – ANLA”

En ejercicio de las facultades otorgadas por la Ley 99 de 1993, los artículos 3 numeral 2 y 13 numeral 9 del Decreto 3573 de 27 de septiembre de 2011, el artículo 2.2.2.3.9.1 del Decreto 1076 de 2015, el artículo 1 de la Resolución 1511 del 7 de septiembre de 2018 y la Resolución 1922 del 25 de octubre de 2018, y,

CONSIDERANDO:

Que mediante Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995, el entonces Ministerio de Medio Ambiente, otorgó Licencia Ambiental a la Unidad Administrativa Especial 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 El Dorado" localizado en la ciudad de Bogotá y limita con las localidades de Fontibón, Engativá y la zona rural del municipio de Funza.

Que a través de la Resolución 392 del 15 de abril de 1996, el citado Ministerio, modificó la Resolución 1330 del 07 de noviembre de 1995 en el sentido de prorrogar los plazos previstos para presentar los diseños de la barrera de protección contra el ruido en la zona de Engativá para el día primero (1°) de diciembre de 1.996, así como también la fecha en que la barrera debe estar terminada para el primero (1°) de Julio de 1998 entre otras.

Que mediante la Resolución 598 del 2 de julio 1997, el Ministerio modificó la Resolución 1330 del 07 de noviembre de 1995, en el sentido de incluir dentro de las obras autorizadas, la construcción del paso inferior o vía de acceso a CATAM y Aviación General.

Que por medio de la Resolución 0745 del 05 de agosto 1998, el Ministerio modificó la Resolución 1330 del 07 de noviembre de 1995 e hizo requerimientos relacionados con el control y mitigación de ruido.

Que por medio de Auto 835 del 23 de octubre de 2001, el Ministerio hizo unos requerimientos a la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil - AEROCIVIL relacionados con las medidas implementadas en la disminución del ruido.

Que mediante Auto 62 del 05 de febrero de 2003, el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial (MAVDT), realizó unos requerimientos a la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil - AEROCIVIL relacionados con medidas y acciones tendientes a la disminución de los niveles de ruido.

Que por medio de Auto 274 del 27 de marzo de 2003, el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial MAVDT efectuó unos requerimientos a la Aeronáutica Civil, relacionados con la ubicación de la zona destinada para la realización de la prueba de motores y el pesaje de aeronave.

Que a través de Auto 518 del 9 de junio de 2004, el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial efectuó unos requerimientos a la Aeronáutica Civil, relacionados con el proyecto de insonorización de viviendas y medidas implementadas en la disminución del ruido.

Que a través del Auto 2241 del 12 de diciembre de 2005, el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial realizó seguimiento y control ambiental al proyecto.

"Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental"

Que mediante Auto 879 del 08 de mayo de 2006, el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, resolvió recurso de reposición contra el Auto 2241 del 2005, en el sentido de modificar el inicio del monitoreo de ruido para la segunda pista.

Que por medio de Auto 3190 del 29 noviembre de 2007, el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, solicitó a la Aeronáutica Civil, información sobre el tema de impactos por ruido e impactos sociales.

Que a través de Auto 3191 del 29 noviembre de 2007, el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, realizó requerimientos en relación con el manejo de aguas residuales y residuos sólidos.

Que a través de la Resolución 1001 de junio 01 de 2009, el entonces Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial MAVDT autorizó la cesión parcial de la licencia ambiental otorgada mediante Resolución 1330 del 07 de noviembre de 1995 a la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil - AEROCIVIL, a favor de la Sociedad Concesionaria Operadora Aeroportuaria Internacional S.A. — OPAIN S.A.

Que con el Auto 2856 del 22 de julio del 2010, el entonces Ministerio de Ambiente Vivienda y Desarrollo Territorial, realizó seguimiento y control ambiental y adicionalmente, hizo entrega de los Términos de Referencia para la actualización del Plan de Manejo Ambiental, conforme la obligación establecida en la Resolución 1001 de 01 de junio de 2009.

Que por medio del Auto 050 de 12 de enero de 2011, el Ministerio de Ambiente Vivienda y Desarrollo Territorial, resolvió el Recurso de Reposición interpuesto contra el Auto 2856 de 22 de junio de 2010, modificando el Artículo Tercero del auto recurrido.

Que a través de Auto 2879 de 30 de agosto de 2011, el Ministerio de Ambiente Vivienda y Desarrollo Territorial requirió a la Aeronáutica Civil, el envío de información relacionada con el proceso de calibración y fotografías de las estaciones de monitoreo.

Que a través de Resolución 825 del 28 de septiembre de 2012, esta Autoridad impuso medidas adicionales a la Aeronáutica Civil relacionada con los informes de ruido.

Que mediante el Auto 3072 del 01 de octubre de 2012, esta Autoridad efectuó seguimiento y control ambiental y se adoptan otras decisiones.

Que por medio de Resolución 154 del 14 de febrero de 2013, esta Autoridad modificó la Resolución 534 del 16 de junio de 1998 en el sentido de eliminar la obligación de pesaje de aeronaves.

Que a través de Resolución 1000 del 03 de octubre de 2013, esta Autoridad 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.

Que mediante Resolución 607 del 25 de mayo de 2015 la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales impone a la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil - AEROCIVIL medidas adicionales de control y seguimiento.

Que por medio de Auto 2046 del 25 de mayo de 2015, esta Autoridad efectuó seguimiento y control ambiental y se realizaron algunos requerimientos.

Que mediante Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015, esta Autoridad modificó la licencia ambiental otorgada mediante Resolución 1330 del 07 de noviembre de 1995, relacionada con la configuración operacional del Aeropuerto Internacional El Dorado, localizado en la ciudad de Bogotá D.C. en el sentido de modificar los horarios de operación para las pistas 13L-31R, 13R-31L y establecer una zonificación de manejo ambiental.

Que a través de Auto 5371 del 3 de diciembre de 2015, la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA, efectuó requerimientos al titular del proyecto "Ejecución de las obras de Construcción y Operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El dorado".

Que mediante Resolución 534 del 24 de mayo de 2016 la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA niega la modificación de la licencia ambiental otorgada mediante la resolución 1330 del 07 de noviembre de

"Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental"

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 por medio del Auto 2094 de 30 de mayo de 2017, esta Autoridad efectuó control y seguimiento ambiental al proyecto y realizó algunos requerimientos.

Que mediante Auto 1678 del 19 de abril de 2018, esta Autoridad efectuó control y seguimiento ambiental al proyecto y realizó algunos requerimientos.

Que mediante la Resolución 2043 del 14 de noviembre de 2018, esta Autoridad en cumplimiento a una orden judicial modificó el artículo décimo quinto la Resolución 0534 del 16 de junio de 1998.

Auto 6789 del 28 de agosto de 2019, esta Autoridad efectuó control y seguimiento ambiental al proyecto y realizó algunos requerimientos.

Que mediante Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019, esta Autoridad ajustó vía seguimiento el artículo primero de la Resolución de 1034 de 2015, en el sentido de autorizar el "Plan Piloto" solicitado por la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil - AEROCIVIL.

Que mediante Resolución 1980 del 02 de octubre de 2019, esta Autoridad resolvió el recurso de reposición interpuesto contra la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019, reponiendo los artículos segundo, tercero, quinto y octavo de la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019, en el sentido de considerar procedente autorizar el denominado "Plan Piloto" en los términos y obligaciones descritos en el articulado del mencionado Acto administrativo.

Que mediante comunicación con radicación ANLA 2019163429-1-000 del 21 de octubre de 2019, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, presentó el primer avance de los requerimientos previos al inicio del "Plan Piloto".

Que mediante comunicación con radicación ANLA 2019177509-1-000 del 13 de noviembre de 2019, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, presentó el segundo avance de los requerimientos previos al inicio del "Plan Piloto".

Que mediante comunicación con radicación ANLA 2019178546-1-000 del 15 de noviembre de 2019, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, presentó información complemento de la allegada a esta Autoridad con radicado 2019177509-1-000, en relación con los requerimientos previos al inicio del "Plan Piloto".

Que mediante comunicación con radicación ANLA 2019179882-1-000 del 19 de noviembre de 2019, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, presentó algunas precisiones relacionadas con el proceso de convocatoria que ha surtido en el marco de ejecución del "Plan Piloto" y con respecto a la atención de PQRS.

Que el grupo técnico del sector de infraestructura de la Subdirección de Evaluación y Seguimiento de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales –ANLA, adelantó una revisión a los documentos obrantes en el expediente LAM0209, tales como actos administrativos, soportes y demás información, y realizó visita técnica de seguimiento, como también reuniones con los diferentes actores los días 17 de octubre de 2019, 1, 7, 8, 9, 13, 14, 15, 16, 17 y 18 de noviembre de 2019, al proyecto denominado "Ejecución de las obras de Construcción y Operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado" ubicado en la ciudad de Bogotá, para lo cual emitió el concepto técnico 6794 del 26 de noviembre de 2019, en el que estableció lo siguiente:

(...)

OBJETIVO Y ALCANCE DEL SEGUIMIENTO

El objetivo del presente seguimiento y control ambiental es realizar un análisis de las actividades de seguimiento que se han llevado a cabo hasta la fecha, teniendo en cuenta la información suministrada por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, previo al inicio de actividades del denominado "Plan Piloto" del aeropuerto internacional El Dorado, así como el trabajo de campo desarrollado por la ANLA.

“Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental”

ESTADO DEL PROYECTO

DESCRIPCIÓN GENERAL

Objetivo del proyecto

El proyecto “Ejecución de las obras de Construcción y Operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado” tiene como objetivo realizar las obras de construcción de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto El Dorado, incluyendo actividades de mejoramiento, así como la operación del mismo.

Localización

El proyecto “Ejecución de las obras de Construcción y Operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado” se encuentra localizado en la ciudad de Bogotá y limita con las localidades de Fontibón, Engativá y la zona rural del municipio de Funza.

Figura 1. Localización del Aeropuerto Internacional El Dorado.



Fuente: SIGWEB ANLA Consultado el 25 de octubre de 2017

Infraestructura, obras y actividades

A continuación, se lista la infraestructura, obras y actividades que hacen parte del Aeropuerto Internacional el Dorado de Bogotá, el cual se encuentra en operación.

Tabla 1 Infraestructura y/u obras que hacen parte del proyecto.

No.	Infraestructura y/u obras	Coordenadas planas (Datum magna sirgas Origen Magna Colombia Bogotá) aproximadamente	
		Este	Norte
1	Primera Pista (13L – 31R): construida con una longitud de 3800 m y 48.80 m de ancho, la pista dispone de cinco carreteros de salida que se conectan con la pista de carreteo que discurre en forma paralela y en igual longitud que la pista de aterrizaje. La pista de carreteo tiene cuatro salidas que comunican a una segunda zona de carreteo, la cual conduce a la plataforma de operaciones de las aeronaves.	13L 991740,38 31R 994750,81	13L 1012953,43 31R 1010679,82
2	Segunda Pista (13R - 31L): construida con una longitud de 3800 m y 45 m de ancho, presenta seis comunicaciones con la pista de carreteo, la cual discurre en forma paralela a 240 m de la misma. Las dos pistas se comunican a lo largo de la zona central por un área de 950 m de largo y 250 m de ancho.	13R 989850,75 31L 992841,71	13R 1012627,31 31L 1010366,08

"Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental"

No.	Infraestructura y/u obras	Coordenadas planas (Datum magna sirgas Origen Magna Colombia Bogotá) aproximadamente																											
		Este	Norte																										
3	Aviación General: se ubica al interior del aeropuerto, en estas zonas se encuentran diferentes compañías que prestan servicios de transporte de pasajeros y carga, mantenimiento y reparación de aeronaves; las instalaciones incluyen hangares, talleres, oficinas y áreas de parqueo.	Costado norte 994222 Costado sur Terminal de carga 993029,01	Costado norte 1010544 costado sur Terminal de carga 1010818,82																										
4	Instalaciones Militares: hacia el costado occidental de la plataforma de operaciones funcionan las instalaciones del Comando Aéreo de Transporte Militar - CATAM, las cuales incluyen edificios de servicios, casinos, dormitorios, hospital, capilla, terminal de pasajeros, hangares, talleres y zonas para el parqueo de aeronaves y vehículos.	CATAM 991802	CATAM 1011689																										
5	<p>Infraestructura Relacionada con la Operación Aérea: existen otras instalaciones de apoyo y servicio a las operaciones aéreas como son el Centro de Estudios Aeronáuticos - CEA, el Centro Nacional de Aeronavegación - CNA, donde se encuentra ubicada la torre radar, instalaciones de la Policía Nacional, IDEAM, AEROCIVIL, Bomberos y Estación de Combustibles.</p> <p>Tabla 2-2: Infraestructura del aeropuerto internacional El Dorado</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Nombre - Instalación</th> <th>Área (Ha.)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Primera pista</td> <td>279</td> </tr> <tr> <td>Segunda pista</td> <td>201</td> </tr> <tr> <td>Terminal de pasajeros</td> <td>4.22</td> </tr> <tr> <td>Terminales de carga</td> <td>3.04</td> </tr> <tr> <td>Puente aéreo</td> <td>15</td> </tr> <tr> <td>Aviación general</td> <td>45</td> </tr> <tr> <td>CATAM</td> <td>55</td> </tr> <tr> <td>Parqueadero aeronaves</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>Parqueadero vehículos</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>Otras instalaciones</td> <td>179</td> </tr> <tr> <td>Zonas verdes</td> <td>170</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>966</td> </tr> </tbody> </table>	Nombre - Instalación	Área (Ha.)	Primera pista	279	Segunda pista	201	Terminal de pasajeros	4.22	Terminales de carga	3.04	Puente aéreo	15	Aviación general	45	CATAM	55	Parqueadero aeronaves	10	Parqueadero vehículos	5	Otras instalaciones	179	Zonas verdes	170	Total	966	CEA 993739,69 AEROCIVIL 993794	CEA 1010394,24 AEROCIVIL 1010357
Nombre - Instalación	Área (Ha.)																												
Primera pista	279																												
Segunda pista	201																												
Terminal de pasajeros	4.22																												
Terminales de carga	3.04																												
Puente aéreo	15																												
Aviación general	45																												
CATAM	55																												
Parqueadero aeronaves	10																												
Parqueadero vehículos	5																												
Otras instalaciones	179																												
Zonas verdes	170																												
Total	966																												
6	Cerramiento: el Terminal aéreo cuenta con un cerramiento en malla eslabonada en casi la totalidad del perímetro, excepto en algunos sectores donde se tiene muros en ladrillo. Paralelo a la malla y bordeando la primera y segunda pistas se encuentra la barrera antiruido; construida en tierra, completamente empriadizada, en su corona se sembraron árboles de poca altura.	Cerramiento en la parte occidental de la pista Norte 990845,65 Cerramiento en la parte oriental de la pista Norte 995003,09 Cerramiento en la parte occidental de la pista Sur 991331,11 Cerramiento en la parte oriental de la pista Sur 993492,68	Cerramiento en la parte occidental de la pista Norte 1013641,47 Cerramiento en la parte oriental de la pista Norte 1010724,18 Cerramiento en la parte occidental de la pista Sur 1011288,98 Cerramiento en la parte oriental de la pista Sur 1009695,69																										
7	Vía Perimetral y Vías Internas de Acceso: se cuenta con una vía interna no pavimentada a lo largo del cerramiento perimetral y de varias vías internas no pavimentadas para el acceso a las subestaciones A y B, Gilde-Slope, equipos de localización, marcadores del ILS y demás instalaciones de apoyo.	Vía en la parte occidental de la pista Norte 992297,78 Vía en la parte oriental de la pista Norte 994922,29 Vía en la parte occidental de la pista Sur 989513,79 Vía en la parte oriental de la pista Sur 993508,75	Vía en la parte occidental de la pista Norte 1012778,18 Vía en la parte oriental de la pista Norte 1010764,28 Vía en la parte occidental de la pista Sur 1012679,09 Vía en la parte oriental de la pista Sur 1009720,80																										

“Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental”

No.	Infraestructura y/u obras	Coordenadas planas (Datum magna sirgas Origen Magna Colombia Bogotá) aproximadamente	
		Este	Norte
8	Horno incinerador: Durante la visita se pudo verificar que el horno de incineración no se encuentra en operación, este se encuentra a cargo de la Aeronáutica Civil. (Ver Anexo 1, registro fotográfico).	991366,26	1012295,85
9	Canales de aguas lluvias: El manejo de estas aguas se realiza a través de canales que se localizan perimetralmente a las pistas y plataforma de operaciones (Pista Norte: Canales 1 al 5 y Pista Sur: Canales 6 al 12). Durante el recorrido se observó el estado de los canales de aguas lluvias No 8 (cabecera 13R pista sur) así como el canal de aguas lluvias 12, estos cuentan con sistema de bombeo consistente en motobombas con una capacidad de 5000 galones/minuto ello con el fin de bombear el agua hacia el río Bogotá y prevenir una posible inundación de las áreas operativas del aeropuerto, adicionalmente, en dichos canales se dispone de compuertas con el objeto de evitar el retorno del agua desde el río hacia los canales. Se presentan las coordenadas de los canales principales paralelos a las pistas norte y sur. (Ver Anexo 1, registro fotográfico).	Canal paralelo a la pista norte, parte occidental 991801,96 Canal paralelo a la pista norte, parte oriental 994475,28 Canal paralelo a la pista sur, parte occidental 989949,82 Canal paralelo a la pista sur, parte oriental 992882,64	Canal paralelo a la pista norte, parte occidental 1012701,56 Canal paralelo a la pista norte, parte oriental 1010689,16 Canal paralelo a la pista sur, parte occidental 1012629,28 Canal paralelo a la pista sur, parte oriental 1010472,61
10	Torre de control: Actualmente en funcionamiento (Ver fotografía 27).	991712,71	1012142,41

Fuente: Expediente LAM0209

Tabla 2 Actividades que hacen parte del proyecto.

No.	Actividades
1	Artículo Primero de la Resolución 1330 de 1995 “Otorgar a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL licencia Ambiental Ordinaria para la 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 Santafé de Bogotá D.C.”

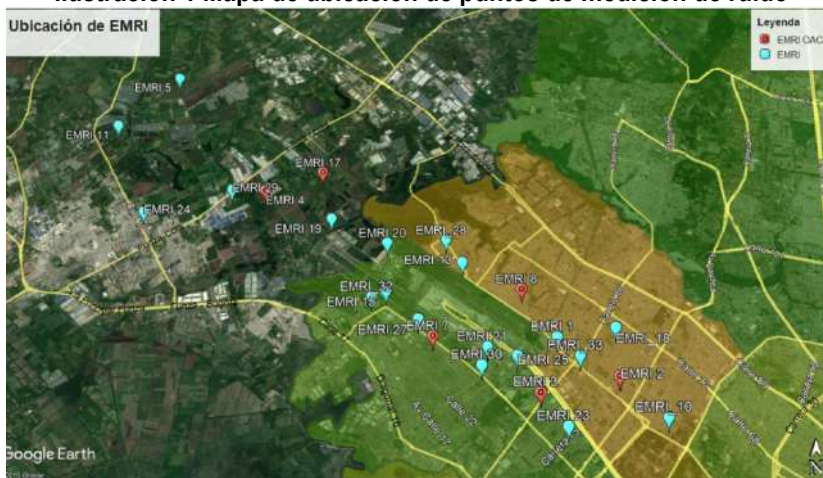
Fuente: Expediente LAM0209

ESTADO DE AVANCE

Jueves 17 de octubre de 2019:

Inicialmente es pertinente indicar que, el Sistema de Vigilancia y Control Ambiental (SVCA) cuenta con 20 estaciones de monitoreo de ruido inteligentes (EMRI) fijas y 5 móviles, ubicadas en toda el área de influencia directa (AID), del aeropuerto Eldorado, su cuya ubicación se muestra a continuación:

Ilustración 1 Mapa de ubicación de puntos de medición de ruido



Fuente: Informe de medición de ruido OACI – Radicado ANLA 2019177509-1-000 13 de noviembre de 2019

Del total de estaciones, las estaciones de monitoreo, EMRI_2, EMRI_3, EMRI_7, EMRI_8, EMRI_17 y EMRI_4, se definieron bajo los criterios de la resolución No. 2130 de 2004 de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil - AEROCIVIL, que se basa en el documento “Protección del medio ambiente” del Anexo 16

“Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental”

de la OACI, Volumen I”. Al respecto es importante mencionar, que la totalidad de estaciones realizan monitoreo continuo de 24 horas al día, 7 días a la semana.

Teniendo en cuenta lo anterior, esta Autoridad en ejercicio de sus funciones de control y seguimiento al “Plan Piloto”, realizó visitas en campo a algunas de las estaciones de monitoreo que hacen parte del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental - SVCA operado por la Aeronáutica Civil (Consultor a cargo k2 Ingeniería).

El desarrollo de estas visitas se destaca los siguiente:

Estación de monitoreo EMRI_24

Ver fotografía 1 y 2. Estación de Monitoreo EMRI_24, la cual está localizada en el área urbana del municipio de Funza – Cundinamarca, en el concepto técnico 6794 del 26 de noviembre de 2019.

Estación de monitoreo EMRI_11

Ver fotografía 3 y 4. Estación de Monitoreo EMRI_11, la cual está situada en el municipio de Funza (Zona Rural), en el concepto técnico 6794 del 26 de noviembre de 2019.

Estación de monitoreo EMRI_4

Ver fotografía 5 y 6. Estación de Monitoreo EMRI_4, la cual está localizada en el barrio Villa Luz de la localidad de Engativá en la ciudad de Bogotá, en el concepto técnico 6794 del 26 de noviembre de 2019.

Estación de monitoreo EMRI_7

Ver fotografía 7. Estación de Monitoreo EMRI_7, la cual está localizada en la Localidad de Fontibón, en el concepto técnico 6794 del 26 de noviembre de 2019.

En cumplimiento al acompañamiento constante que implica la autorización del “Plan Piloto” del Aeropuerto El Dorado, el equipo técnico de esta Autoridad, acompañó a las siguientes socializaciones:

Viernes 1 de noviembre de 2019:

En reunión con los funcionarios de la alcaldía de Funza, se acordó que se realizarían reuniones independientes con cada una de las veredas, incluido el sector urbano de la vereda de El Hato, siempre manteniendo una comunicación continua con la Alcaldía.

Ver fotografía 8, 9 y 10. Primera socialización con la alcaldía del municipio de Funza – Cundinamarca, en el concepto técnico 6794 del 26 de noviembre de 2019.

Miércoles 6 de noviembre

Reunión con los representantes del área ambiental de la alcaldía local de Engativá en la que se socializó el “Plan Piloto” y las funciones en el seguimiento por parte de esta Autoridad. Cabe resaltar que se indicó por parte de los funcionarios de la Alcaldía, que a estas reuniones se debería invitar al Comité Ambiental y al comité de Gestión del Riesgo de la Localidad.

Ver fotografía 11 y 12. Primera socialización - Alcaldía de la Localidad de Engativá, en el concepto técnico 6794 del 26 de noviembre de 2019.

Jueves 7 de noviembre:

Socialización en el Barrio San Antonio, Localidad de Engativá – 9:00am a 1:00pm

En esta reunión la comunidad del barrio San Antonio los asistentes manifestaron la necesidad de desarrollar más procesos de convocatoria y de ampliar el número de reuniones con las comunidades del sector, incluso después de iniciado el “Plan Piloto”, a fin de informar a la mayor parte de la comunidad dentro del Área de Influencia del “Plan Piloto”.

"Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental"

Ver fotografía 13 y 14. Socialización en el Barrio San Antonio – Localidad de Engativá, en el concepto técnico 6794 del 26 de noviembre de 2019.

Socialización en el Barrio Viña Del Mar, Localidad de Engativá – 5pm a 8:00pm

En el desarrollo de esta reunión de socialización las comunidades manifestaron especialmente que la convocatoria a la reunión se debió realizar con mayor anticipación para que la comunidad hubiera tenido la posibilidad de organizarse para asistir en mayor número.

Ver Fotografía 15 y 16. Socialización en el Barrio Viña Del Mar, Localidad de Engativá, en el concepto técnico 6794 del 26 de noviembre de 2019.

Socialización en el Barrio Cofradía, Localidad de Fontibón - 5pm a 9:00pm

La comunidad asistente en el barrio Cofradía, contó con un gran número de líderes que tradicionalmente le han hecho resistencia a la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil - AEROCIVIL, se negaron a firmar las actas de asistencia y a permitir el desarrollo de la presentación del "Plan Piloto" y la de la ANLA. Manifestaron su rotundo no al Plan Piloto por considerarlo lesivo para las comunidades y una imposición que no fue consultada previamente. Al retirarse de la reunión propusieron la realización de un plantón en la avenida El Dorado, el día del inicio del "Plan Piloto" el 18 de noviembre.

Ver fotografía 17 y 18. Socialización en el Barrio Cofradía, Localidad de Fontibón, en el concepto técnico 6794 del 26 de noviembre de 2019.

Viernes 8 de noviembre

Socialización en el Barrio Veracruz, Localidad de Fontibón – 5:00, pm a 9:00 pm

En esta reunión asistieron algunos de los líderes asistentes a la reunión de la Cofradía parte de ellos manifestaron su intención de no permitir la reunión, pero con la anuencia de algunos de los líderes asistentes se adelantó la reunión permitiendo que la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil - AEROCIVIL explicara el "Plan Piloto" y la ANLA su misión y funciones específicas en el marco del "Plan Piloto" y la necesidad de contar con la participación de la comunidad y el acompañamiento continuo a la comunidad y sus denuncias en un ambiente de transparencia que facilite la evaluación integral del "Plan Piloto" de manera integral.

Ver fotografía 19 y 20. Socialización en el Barrio Veracruz, Localidad de Fontibón, en el concepto técnico 6794 del 26 de noviembre de 2019.

Socialización en el Barrio Villa Luz, Localidad de Engativá - 5:00 pm a 9:00pm

Las comunidades asistentes a la presentación de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil - AEROCIVIL y de la ANLA manifestaron su inconformismo con el "Plan Piloto", con la afectación por ruido y por el proceso de convocatoria a la reunión al hacerse tan cerca de la implementación de dicho Plan. Propusieron integrarse a las acciones a adelantar por parte de las comunidades de Fontibón en particular con la propuesta de Plantón como mecanismo de protesta.

Ver fotografía 19 y 20. Socialización en el Barrio Villa Luz, Localidad de Engativá, en el concepto técnico 6794 del 26 de noviembre de 2019.

Sábado 9 de noviembre

Socialización en el Refugio, Localidad de Fontibón - 9:00am a 1:00pm

Antes de iniciar la reunión la presidente de la Junta de Acción Comunal se quejó del proceso de convocatoria indicando que los afiches fueron muy pocos y mal distribuidos, además de que eran visualmente de difícil lectura y en algunos casos con direcciones equivocadas que no ofrecían las garantías para una adecuada participación de la comunidad. Se contaba con la asistencia de doce personas, por lo cual se negó a permitir el desarrollo de la comunidad. Se acordó una nueva fecha para la reunión y se solicitó mejorar el proceso de convocatoria.

"Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental"

Ver fotografía 21 y 22. Socialización en el Refugio, Localidad de Fontibón, en el concepto técnico 6794 del 26 de noviembre de 2019.

Miércoles 13 de noviembre

Socialización con la Vereda San Isidro, del municipio de Funza – Cundinamarca 5:00pm a 8:30pm

En esta reunión se contó con el acompañamiento de una representante de la Alcaldía de Funza y las comunidades quienes manifestaron su preocupación por los impactos por ruido generados por la implementación de "Plan Piloto", pero se mostraron dispuestos a esperar los resultados y a colocar sus denuncias ambientales en caso de que se aumentaran las afectaciones con la nueva configuración de operación de aeropuerto. Se acordó que las posibles quejas se podían instaurar con la mediación de la Alcaldía del municipio.

Ver Fotografía 22 y 23. Socialización con la Vereda San Isidro, del municipio de Funza – Cundinamarca, en el concepto técnico 6794 del 26 de noviembre de 2019.

Jueves 14 de noviembre

Socialización con el Barrio Las Brisas de la Localidad de Fontibón – 5:00 pm a 7:30pm

En esta reunión se atendió la presentación de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil - AEROCIVIL sobre el "Plan Piloto" y se manifestaron una serie de quejas y solicitudes, entre las cuales se destacan los procesos de insonorización, pavimentación de vías, atención médica en relación con las afectaciones de ruido y al riesgo por posibles atentados al Aeropuerto; adicionalmente también se indicó que no se conocía el papel de la ANLA como autoridad ambiental a cargo del seguimiento del "Plan Piloto". Por un mal entendido, se dio por terminada la reunión al ausentarse parte del equipo acompañante de la Aerocivil y de la ANLA que se dirigió a la reunión del barrio Modelia. El grupo de la ANLA a cargo del acompañamiento a esta reunión atendió a los asistentes que se quedaron para hacer su presentación y dejar datos de contacto de manera personalizada.

Ver fotografía 24 y 25. Socialización con el Barrio Las Brisas de la Localidad de Fontibón, en el concepto técnico 6794 del 26 de noviembre de 2019.

Socialización con el Barrio Modelia de la Localidad de Fontibón – 7:30 pm – 10:30pm

En esta reunión se contó con la participación del subdirector de operaciones de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil - AEROCIVIL, quien reforzó la presentación del "Plan Piloto" haciendo énfasis en las ventajas para la comunidad y el país, dejando claro que estaba a disposición de la comunidad para aclarar las inquietudes que se presentaran. Si bien fue una comunidad muy crítica, fue receptiva a la información y al acompañamiento continuo propuesto por la ANLA y se declararon dispuestos a radicar sus quejas si se presentaran afectaciones por ruido.

Ver fotografía 26 y 27. Socialización con el Barrio Modelia de la Localidad de Fontibón, en el concepto técnico 6794 del 26 de noviembre de 2019.

Viernes 15 de noviembre

Socialización con el Barrio Villa Claver de la Localidad de Engativá – 6:00pm a 8:30pm

En esta reunión la comunidad manifestó su descontento con el proceso de convocatoria, pues por la poca difusión que tuvo; sin embargo se mostró atenta a participar en las mesas de trabajo propuestas para el "Plan Piloto", y permitió el desarrollo de la presentación del Plan del cual manifestaron su preocupación por las afectaciones por ruido. De igual manera, se permitió la presentación de la ANLA y se tomaron los datos de contacto para denuncias ambientales.

Ver fotografía 28 y 29. Socialización con el Barrio Villa Claver de la Localidad de Engativá, en el concepto técnico 6794 del 26 de noviembre de 2019.

Socialización con el Barrio Álamos de la Localidad de Engativá – 6:00pm a 9:00pm.

"Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental"

En esta reunión la comunidad se mostró interesada por la información del "Plan Piloto" y por la presentación de la ANLA, se manifestó frente a los impactos por ruido con su implementación y se quejaron de los aviones más ruidosos etapa 3 y de las medidas de mitigación de ruido. Así mismo, estuvieron de acuerdo con el proceso de acompañamiento por parte de la Autoridad y se dispuestos a interponer sus denuncias ambientales en los medios de contacto socializados.

Ver fotografía 30 y 31. Socialización con el Barrio Álamos de la Localidad de Engativá, en el concepto técnico 6794 del 26 de noviembre de 2019.

Sábado 16 de noviembre

Socialización con el Barrio Santa Cecilia de la Localidad de Engativá – 2:00pm a 4:30 p.m.

La comunidad se mostró receptiva a la información sobre el "Plan Piloto" y el papel de la ANLA en su seguimiento. Se mostraron preocupados por los impactos por ruido y su relación con la salud de las comunidades y el derecho al descanso. Se instó a la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil – AEROCIVIL, por medidas de mitigación y por la participación de entidades que tienen la competencia de proteger la salud de las comunidades.

Ver fotografía 31 y 32. Socialización con el Barrio Santa Cecilia de la Localidad de Engativá, en el concepto técnico 6794 del 26 de noviembre de 2019.

Socialización con el Barrio El Refugio de la Localidad de Fontibón – 4:00 pm a 7:00 pm

En esta reunión se contó con una buena participación debido a la estrategia de perifoneo que se realizó con la participación de la presidenta de la JAC. Las comunidades se mostraron críticos frente al desarrollo del "Plan Piloto" y se consideran como afectados directos, por estar al lado de la pista norte.

Ver fotografía 33 y 34. Socialización con el Barrio El Refugio de la Localidad de Fontibón, en el concepto técnico 6794 del 26 de noviembre de 2019.

Domingo 17 de noviembre

Socialización con el Luján de la Localidad de Engativá – 10:00am a 1:00pm

En esta reunión, aunque se mostraron receptivos a la información ofrecida por la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil - AEROCIVIL y por la ANLA, se mostraron críticos por los efectos del incremento de ruido esperado por ellos con la implementación del "Plan Piloto". Manifestaron su preocupación por la afectación de la salud y por el derecho al descanso e indicaron no estar de acuerdo con la implementación del "Plan Piloto".

Ver fotografía 33. Socialización con el Barrio El Refugio de la Localidad de Fontibón, en el concepto técnico 6794 del 26 de noviembre de 2019.

Lunes 18 de noviembre

Socialización con Vereda Kilómetro 2, del municipio de Funza - Cundinamarca – 5:00pm a 7:00pm

Debido a inconvenientes que se presentaron con la habilitación del sitio de la reunión, esta se canceló. Sin embargo, se reprogramó para el 26 de noviembre. Sin embargo, dada la ocasión se realizó una socialización a la presidente de la JAC a quien se le informó las características del "Plan Piloto" y se hizo una presentación del papel de la ANLA en el seguimiento propuesto. Se dejaron los datos de contacto y se recogió la solicitud de adelantar una reunión con la comunidad de la Isla vecina a la vereda El Cacique Kilometro 2.

Ver fotografía 34 y 35. Socialización con Vereda Kilómetro 2, del municipio de Funza – Cundinamarca, en el concepto técnico 6794 del 26 de noviembre de 2019.

Adicional a lo anterior, es importante resaltar que la ANLA ha realizado un seguimiento constante a todas las demás actividades relacionadas con el "Plan Piloto" y a continuación se da un resumen de lo llevado a cabo:

"Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental"

Martes 22 de octubre, descarga de datos históricos de ruido 2016 – 2019, con el fin de poder establecer la tendencia en el medio antes del inicio del "Plan Piloto".

El equipo técnico de esta Autoridad, con el profesional designado por el laboratorio K2 ingeniería y la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil - AEROCIVIL, realizó la descarga de datos históricos de la herramienta MapAereo, desde el año 2016 hasta el año 2019; consolidando con esto, una base de datos en formato Excel en donde se puede gestionar una búsqueda exacta por día, mes, año y franja horaria, de los niveles de ruido presentados en las diferentes estaciones de ruido que hacen parte del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental, implementado en el año 2015 por la Aerocivil dentro del aeropuerto El Dorado, a partir de la modificación de la Licencia Ambiental, otorgada mediante Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015.

Cabe resaltar, que esta base elaborada a partir de la descarga de los datos anteriormente mencionada se encuentra en el servidor de la ANLA, y será entregada como anexo dirigido al expediente LAM0209.

La finalidad de obtener estos datos es la de establecer una tendencia en el medio antes del inicio del "Plan Piloto" del Aeropuerto EL Dorado; y poder de esta manera, tener un criterio de evaluación con un margen de error muy reducido.

Ver fotografía 36 y 37. Descarga de datos históricos de ruido, en el concepto técnico 6794 del 26 de noviembre de 2019.

Viernes 18 de octubre, martes 5 de noviembre, jueves 14 de noviembre y miércoles 20 de noviembre de 2019, Refuerzo y profundización de conocimientos adquiridos en la herramienta de MapAereo.

Inicialmente, es pertinente indicar que la herramienta MapAereo, es un software del Sistema de Control y Vigilancia de ruido que tiene implementado el Aeropuerto el Dorado, en donde quedan registradas todas y cada una de las operaciones áreas que se han realizado desde el año 2016 (decojale o aterrizaje) hasta la fecha, consignando en simultanea los niveles de ruido en cada una de las estaciones de ruido por donde paso cada aeronave según su ruta de vuelo.

En este sentido, el equipo técnico de la ANLA durante estas mesas de trabajo reforzó y profundizó su conocimiento en la herramienta, para de esta manera acceder a los datos producto de la implementación del "Plan Piloto", apenas estos sean cargados al servidor de MapAereo diariamente.

Al respecto, es importante

Itar que los resultados obtenidos de esta búsqueda diaria, y teniendo en cuenta la descarga de datos anteriormente descrita, serán reportados en cada uno de los conceptos técnicos mensuales que harán parte del control y seguimiento ambiental que realiza la ANLA al "Plan Piloto" del aeropuerto ElDorado.

Ver fotografías 38,39,40 y 41. Refuerzo en entrenamiento MapAereo, en el concepto técnico 6794 del 26 de noviembre de 2019.

Lunes 18 de noviembre, Acompañamiento a la instalación de una estación de monitoreo a petición de la comunidad de la Localidad de Fontibón.

Ver fotografías 42 y 43. Instalación estación de monitoreo a solicitud de la comunidad en la Localidad de Fontibón, en el concepto técnico 6794 del 26 de noviembre de 2019.

Teniendo en cuenta lo anterior, se presente un resumen de las actividades llevadas a cabo por esta Autoridad Nacional, en función de la vigilancia y control ambiental que se le está realizando al "Plan Piloto" del Aeropuerto El Dorado.

Alcaldías:

Fecha de socialización	Alcaldía
1 de noviembre de 2019	Funza
6 de noviembre de 2019	Engativá

"Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental"

Comunidades:

Fecha de socialización	Comunidad
7 de noviembre	Barrio San Antonio – Localidad de Engativá
	Barrio Viña del Mar – Localidad de Engativá
	Barrio Cofradía – Localidad de Fontibón
8 de noviembre	Barrio Villa Luz – Localidad de Engativá
	Barrio Veracruz – Localidad de Fontibón
9 de noviembre	Barrio El Refugio – Localidad de Fontibón
13 de noviembre	Vereda San Isidro – Funza Cundinamarca
14 de noviembre	Barrio Modelia – Localidad de Fontibón
	Barrios Las Brisas – Localidad de Fontibón
15 de noviembre	Barrio Villa Claver – Localidad de Engativá
	Barrio Álamos – Localidad de Engativá
16 de noviembre	Barrio Santa Cecilia – Localidad de Engativá
	Barrio El Refugio – Localidad de Fontibón
17 de noviembre	Barrio El Luján – Localidad de Engativá
18 de noviembre	Vereda Kilometro 2 – Funza Cundinamarca

Actividades técnicas adicionales:

Fecha de acompañamiento	Tipo de acompañamiento
17 de octubre	Visita estaciones de monitoreo
22 de octubre	Descarga datos de ruido
23 de octubre	Reunión con el equipo social de la Aerocivil con el fin de socializar la propuesta de socializaciones, el protocolo de atención de PQRS y el plan de comunicaciones.
18 de octubre	Refuerzo y profundización de conocimientos adquiridos en la herramienta de MapAereo
5 de noviembre	
14 de noviembre	
20 de noviembre	
18 de noviembre	Acompañamiento a la instalación de una estación de monitoreo a petición de la comunidad de la Localidad de Fontibón

CUMPLIMIENTO A LOS ACTOS ADMINISTRATIVOS**ACTO ADMINISTRATIVO**

Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019, Por la cual se ajusta vía seguimiento la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015 y se adoptan otras determinaciones.

Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019			
Obligación	Carácter	Cumple	Vigente
<p>ARTÍCULO TERCERO. - La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, previo inicio del "Plan Piloto" deberá ejecutar las siguientes actividades:</p> <p>1. Realizar procesos de socialización sobre la ejecución del denominado "Plan Piloto" a las comunidades y a las autoridades locales de Engativá, Fontibón y Funza, garantizando mecanismos de convocatoria, difusión y divulgación de la información, así como utilizando medios y mecanismos de comunicación efectivos, claros y transparentes para las comunidades y sus autoridades. Para el desarrollo de estos procesos la Aerocivil deberá solicitar el acompañamiento de la ANLA, y abrir dentro de los momentos de socialización de cada sesión de trabajo con las comunidades y las autoridades un espacio para que la Autoridad presente contenidos relativos a su quehacer institucional en relación con el proyecto, los canales de comunicación que utiliza para la recepción de denuncias ambientales y PQRS en general, además de los otros temas que la Autoridad estime necesarios. De todo esto, la Aerocivil deberá consolidar y remitir a la ANLA medios de verificación del desarrollo de las sesiones de trabajo, consistentes como mínimo en listados de asistencia, actas, presentaciones utilizadas, registro fotográfico y/o filmico, de forma oficial.</p>	Temporal	SI	SI
<p>Consideraciones:</p> <p>1. <u>Proceso de socialización</u></p> <p>Dado que el proceso de socialización previo a la implementación del "Plan Piloto" el día 18 del presente mes, y debido a las manifestaciones de las comunidades que requieren más reuniones para ser debidamente informadas del plan y Piloto y facilitar espacios de participación, se hace necesario programar reuniones complementarias a fin de satisfacer las necesidades de información y participación que cubran con suficiencia a los residentes de los barrios y conjuntos residenciales del Área de Influencia del "Plan Piloto". Al respecto, es importante tener en cuenta que, en la comunidad del sector de la Isla en el municipio de Funza, por medio de</p>			

"Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental"**Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019**

la presidenta de la Junta de Acción Comunal de la vereda Cacique Km2, Señora Marina Sandoval, solicita una reunión de socialización. Por otra parte, en las reuniones de Álamos y Santa Cecilia se solicitaron reuniones extra para la comunidad del Barrio Los Monjes y sectores adyacentes al barrio los Álamos respectivamente.

Si bien en Funza y Engativá se adelantaron reuniones con las alcaldías, en la alcaldía local de Fontibón no se ha podido realizar reunión de socialización, debido a las inhabilidades de la alcaldesa, sin embargo es necesario que de parte de la Aerocivil se adelanten las gestiones conducentes a que con los funcionarios que se encuentren a cargo de la administración local, se lleve a cabo la socialización con dicha alcaldía. De manera independiente de los resultados de esta gestión, se deben allegar los soportes que den cuenta de ello.

Tal como esta autoridad lo ha evidenciado por manifestación de los asistentes a las reuniones con comunidades, el proceso de socialización para ser más efectivo en la participación debe contemplar tiempos prudenciales más amplios entre la convocatoria y las reuniones, de tal forma que las comunidades se agenden y organicen sus actividades para facilitar una mayor participación. Por tanto, es necesario que la Aerocivil establezca cronograma con tiempos de convocatoria más amplios, para las futuras reuniones con comunidades, a fin de que quienes quieran participar puedan con antelación organizar sus actividades y asistir a las reuniones programadas.

Por otra parte, un proceso de convocatoria integral y eficaz debe considerar, además de las alcaldías y las comunidades otro tipo de actores de interés no menos importantes, que si bien no son residentes permanentes, por su razón de ser se puedan alterar sus dinámicas con la implementación del "Plan Piloto"; tal es el caso de la población que se encuentra en el área de influencia en instituciones hospitalarias, hogares geriátricos y hoteles, entre otros. De acuerdo con lo anterior, se requiere que la Aerocivil vincule a este tipo de actores de interés, a las reuniones de socialización e información, que sean programadas con posterioridad a la implementación del "Plan Piloto".

En lo referente a los soportes de las reuniones recibidos por esta Autoridad, se destaca que en algunos casos no se presentan actas como sucede en las reuniones llevadas a cabo en el barrio San Antonio, alcaldía de Funza y la Alcaldía de Engativá (Anexo 1.1 Alcaldías y Anexo 1.2 reuniones I jornada de socialización) espacios en los cuales no se presentó ninguna objeción para llevar acta. Por tanto, en los espacios donde la comunidad no acepte llevar acta, se debe dejar constancia de ello. En cuanto a los soportes de registros fílmicos, es importante destacar que estos han sido exigidos por las mismas comunidades, en particular en la localidad de Fontibón. Sin embargo, es de aclarar que las evidencias fílmicas recibidas como resultado de la información radicada el día 15 de noviembre (Anexo 1.2), no dan cuenta efectiva de las reuniones por cuanto solo registran periodos cortos que no superan los dos minutos. Teniendo en cuenta lo anterior, se requiere que en el desarrollo de las reuniones complementarias, se lleven rigurosamente las actas correspondientes y se requiere además, que en los espacios donde sea exigido o permitido por parte de las comunidades los registros fílmicos, estos aborden las sesiones de socialización completas.

2. Proceso de convocatoria

Si bien se considera que las Juntas de Acción Comunal - JAC, son una reconocida organización de la sociedad civil con presencia en prácticamente la totalidad del país, que representa a las comunidades, y que además tiene el rol de brindar información a sus comunidades; no obstante con ellas, no se garantiza la convocatoria masiva de los ciudadanos ubicados en el área de influencia del "Plan Piloto" a los procesos de socialización; más aún, si como se evidencia en el informe de gestión 2018 del Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal (IDPAC), en contextos urbanos densos y complejos, dado que la vinculación de las comunidades a las JAC es baja, pues el porcentaje de vinculación ciudadana a las JAC, es sólo del 19% (IDPAC, 2019). En este sentido, aunque en el oficio de respuesta a las observaciones planteadas por esta autoridad al cumplimiento de los requerimientos previos al "Plan Piloto" del Aeropuerto El Dorado del 17 de Noviembre de 2019, mediante radicado 2019179882-1-000, señale en relación al proceso de convocatoria que "El rol informativo y representativo de los presidentes de la Juntas de acción comunal", el peso de la convocatoria debe enfocarse a fortalecer las demás estrategias de convocatoria propuestas por la Aerocivil.

En relación con el proceso de convocatoria a las reuniones de socialización, si bien el quipo social de la Aerocivil fortaleció los mecanismos utilizados para la segunda y tercera jornada de socialización, incluyendo una mayor cantidad y distribución de afiches con información de las reuniones, entrega de volantes, perifoneo en algunos casos y difusión por emisoras locales en el caso de las reuniones en Funza, los soportes deben validar de manera fehaciente el proceso realizado.

De acuerdo con lo anterior, frente al proceso de convocatoria se hacen las siguientes consideraciones:

- En cuanto a los afiches si bien se ajustó el diseño, las comunidades aún reportan su dificultad de lectura, además de que se ingresa información de otras localidades que confunden al lector; y sumado a lo anterior, es necesario que se integre información de contacto para mantener un proceso de retroalimentación a la comunidad y su ubicación obedezca estratégicamente a lugares con una alta afluencia de público.
- De acuerdo con la información recibida con radicado 2019177509-1-000 del 13 de noviembre del año en curso, en la convocatoria a reuniones para la denominada "segunda jornada de socializaciones" se hace un registro fotográfico extenso de entrega de volantes sin que se pueda identificar los lugares específicos en los cuales se entregan, ni un registro documental de quien recibe la información, de tal forma que se pueda evidenciar una trazabilidad del proceso que garantice una convocatoria amplia que cubra con suficiencia a los residentes del área de influencia del "Plan Piloto".
- En relación con el Anexo 1.3 convocatoria líderes JAC esta Autoridad no se evidencian los soportes de invitación a los presidentes de las JAC, que brinden una información consistente sobre el "Plan Piloto", en el cual se identifiquen sus características, cambios en la operación del aeropuerto y cronogramas de reuniones concertadas. De acuerdo con lo anterior, se requiere que se adjunten los soportes de invitación a líderes de las comunidades y JAC con la información del proyecto y del cronograma de reuniones de socialización propuesta.
-

"Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental"

Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019

Fotografía 1 afiche de convocatoria utilizado para la Jornada II de Socialización.



- Por otra parte, en relación con los soportes de convocatoria entregados para la segunda jornada, específicamente lo relacionado con los volantes que se implementaron por recomendación de esta Autoridad a fin de fortalecer el proceso, se hace un registro fotográfico extenso (Anexo 1.3) sin que se puedan identificar los lugares específicos en los cuales se entregan los volantes, ni un registro documental de quien recibe la información, de tal forma que se pueda evidenciar una trazabilidad del proceso que garantice una convocatoria amplia que cubra con suficiencia a los residentes del área de influencia del "Plan Piloto". Por lo tanto, se requiere que la Aerocivil adjunte un registro fotográfico con información que permita validar los lugares de entrega de los volantes de convocatoria y un registro documental de quien recibe los volantes.
- Aunque en el Anexo 1.3 se da cuenta de los procesos de convocatoria en el municipio de Funza, en particular la difusión por medio de emisoras locales, la cotización no es representativa de este proceso. Por tanto, se requiere soportar el uso de este medio de difusión, mediante un documento que dé cuenta del contenido de la pauta, de la fecha y de los horarios de difusión que referencien la implementación de esta estrategia de convocatoria.

Obligación	Carácter	Cumple	Vigente
5. Ajustar las estimaciones de población expuesta para cada una de las curvas de ruido para el indicador LAeq, T en función de las ventanas horarias que sean objeto de evaluación.	Temporal	SI	SI
Consideraciones: Si bien el día 21 de octubre de 2019, mediante radicado 2019163429-1-000 se recibió por parte de esta autoridad un avance a los requerimientos previos, en particular ajustar las estimaciones de población expuesta para cada una de las curvas de ruido para el indicador LAeq, T en función de las ventanas horarias que sean objeto de evaluación. Y aunque en el oficio de respuesta a observaciones de requerimientos previos al "Plan Piloto" Aeropuerto el Dorado del 17 de noviembre de 2019 radicado 2019179882-1-000 se indique cómo fuente el estudio realizado por la Secretaría Distrital de Planeación denominado "Análisis demográfico y proyecciones poblacionales de Bogotá" no es clara la metodología aplicada para el área de influencia de las localidades de Engativá y Fontibón que permita validar los resultados entregados.			
Obligación	Carácter	Cumple	Vigente
9. Entregar ajustada la plantilla OACL_0_2130 de la base de datos aeronaves incluida en el anexo del radicado 2019045919-1-00 una columna con la información Callsign que permita a esta autoridad verificar el cumplimiento a las restricciones operacionales por etapa de ruido de las aeronaves.	Temporal	SI	SI
Consideraciones: De acuerdo con la revisión documental efectuada al expediente LAM0209, se evidenció que mediante radicado ANLA 2019163429-1-00 del 21/10/2019, presentó la información solicitada; no obstante, esta Autoridad encuentra necesario obtener la documentación pertinente que soporte dicha base de datos y los capítulos de ruido de las aeronaves; en tal sentido se considera necesario requerir a la Aerocivil dicha documentación.			
Obligación	Carácter	Cumple	Vigente
11. Entregar cronograma de implementación y puesta en marcha del protocolo de evaluación al cumplimiento de los niveles de ruido por aeronave.	Temporal	SI	SI
Consideraciones: Con Radicado 2019163429-1-00 del 21/10/2019, la Aerocivil envía el cronograma de implementación y puesta en marcha del protocolo de evaluación al cumplimiento de los niveles de ruido por aeronave. Mediante radicado 2019177509-1-00 del 13/11/2019, la Aeronáutica Civil expone las razones por las cuales se definieron las fichas de inicio y terminación de la prueba piloto.			

Resolución 1980 del 2 de octubre de 2019, "Por la cual se resuelve un recurso de reposición interpuesto contra la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019"

Resolución 1980 del 2 de octubre de 2019			
Obligación	Carácter	Cumpl	Vigent
ARTÍCULO PRIMERO. Reponer, en el sentido de modificar el artículo segundo de la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva del presente acto administrativo, el cual quedará de la siguiente manera:	Tempora l	SI	SI

"Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental"

Resolución 1980 del 2 de octubre de 2019

"ARTÍCULO SEGUNDO. Esta Autoridad considera procedente autorizar el denominado "Plan Piloto" con el cumplimiento de las siguientes condiciones de temporalidad:

Que cubra temporada alta y baja en relación con la operación aérea anual.

La fecha máxima de ejecución del denominado "Plan Piloto" será último día de la primera temporada alta del año 2020, el cual será el determinado por la Autoridad Administrativa competente del Sector Transporte.

La fecha de inicio de la Ejecución del denominado "Plan Piloto" quedará a discreción de la Aerocivil.

Con la siguiente configuración operacional:

PISTA NORTE (13L-31R)	PISTA SUR (13R-31L)
De 05:00 a 05:59	
Aterrizajes sentido occidente – oriente, para todo tipo de aeronaves.	Aterrizajes sentido occidente – oriente, para aeronaves capítulo 4 en ruido.
Decolajes occidente – oriente, para aeronaves capítulo 4 en ruido.	Decolajes occidente – oriente, para aeronaves capítulo 4 en ruido.
06:00 las 21:59	
Sin restricción alguna para la operación de todo tipo de aeronaves.	Sin restricción alguna para la operación de todo tipo de aeronaves.
De 22:00 a 23:59	
Aterrizajes en sentido Oriente – Occidente sobrevolando la ciudad para aeronaves capítulo 4 de ruido.	Aterrizajes en sentido Oriente – Occidente sobrevolando la ciudad para aeronaves capítulo 4 de ruido.
Decolajes en sentido Oriente – Occidente, para todo tipo de aeronave.	Decolajes en sentido Oriente – Occidente, para aeronaves capítulo 4 en ruido.
00:00 a 04:59	
Decolajes 100% sentido Oriente – Occidente, sin sobrevolar la ciudad. Aterrizajes 100% Occidente – Oriente.	Decolajes 100% sentido Oriente – Occidente, sin sobrevolar la ciudad. Aterrizajes 100% Occidente – Oriente.
Para todo tipo de aeronaves	Solo para aeronaves capítulo 4 en ruido.

1. Nota 1: El denominado "Plan Piloto" para los horarios de 22:00 a 23:59 y 05:00 a 05:59 deberá implementarse incrementando gradualmente las operaciones durante el periodo autorizado las cuales no podrán exceder la capacidad máxima declarada por la Aerocivil en su solicitud y corresponden a la siguiente:

Tabla 2 Capacidad declarada (10:00 pm – 10:59 pm)

	Configuración de pista	Cantidad de operaciones Horas (10:00 pm – 10:59 pm)
Aterrizaje	13L	0
	13R	0
	31 L	17
	31R	17
	Total	34
Decolaje	13L	0
	13R	0
	31 L	20
	31R	20
	Total	40
Total	74	

Tabla 3 Capacidad declarada (05:00 am – 5:59 am)

	Configuración de pista	Cantidad de operaciones Horas (05:00 am – 5:59am)
Aterrizaje	13L	17
	13R	17
	31 L	0
	31R	0
	Total	34
Decolaje	13L	20
	13R	20

“Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental”

Resolución 1980 del 2 de octubre de 2019

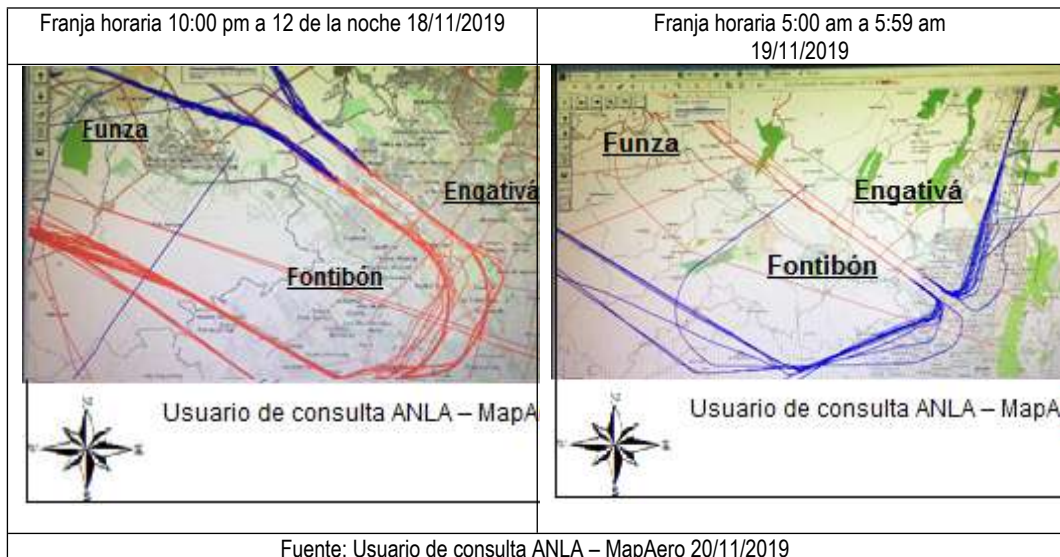
	31 L	0
	31 R	0
	Total	40
Total		74

De igual manera deberá reducir gradualmente el uso de las aeronaves capítulo 3 de ruido en el aeropuerto El Dorado, en la medida en que se va abriendo espacio a las etapa 4 durante la ejecución del denominado “Plan Piloto”, para efectos de mantener los niveles de exposición sonora dentro de los márgenes estimados y con el fin de que la tendencia del medio para el componente ruido sobre la cabecera occidental de la pista norte no desmejore.

- Nota 2. Podrán operar en la pista (13L-31R) y en la pista (13R-31L) del Aeropuerto, en cualquier horario, las aeronaves de todo tipo que tengan que utilizar dicho terminal, como aeropuerto alterno por motivos meteorológicos, técnicos o de seguridad durante el periodo en que permanezcan dichas razones y que afecten la seguridad del vuelo y las aeronaves que operen en misiones de ayudas médicas, desastres u otras clases de emergencia y vuelos especiales del Ministerio de Defensa. La Aeronáutica Civil deberá reportar ante la ANLA, máximo dentro de las 24 horas después de sucedido el evento.
- Nota 3: La Aeronáutica Civil deberá informar sobre las operaciones realizadas diferentes a las autorizadas, que por razones meteorológicas y de seguridad fueron efectuadas en un plazo no mayor a cinco (5) días después de sucedido el evento; en caso de que éste sea detectado directamente por la ANLA o denunciado por la comunidad, tendrá que ser justificado en un lapso no mayor a 24 horas después de sucedido el evento.
- Nota 4: De manera previa a la ejecución del denominado “Plan Piloto” deberá informar con mínimo 5 días de antelación a esta Autoridad vía oficio la fecha de inicio de este.

Consideraciones: En relación con el cumplimiento a la presente obligación, sea lo primero señalar que en cumplimiento del literal c, del numeral 8, del Artículo Octavo de la Resolución 1034 de 2015, la Aerocivil habilitó un usuario de consulta y monitoreo que permite a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA, hacer seguimiento a las restricciones operacionales y los niveles de ruido reportados, las 24 horas los 365 días al año; en tal sentido y en el marco de la ejecución del “Plan Piloto” esta Autoridad desde el lunes 18 de noviembre inicio con el seguimiento al cumplimiento de las restricciones operativas impuestas en el presente Artículo, evidenciando lo siguiente:

- Los análisis acá presentados corresponden al día 18 de noviembre de los presentes y la franja horaria de 5:00 am a 5:59 am del 19 de noviembre de 2019, dado que el sistema actualiza la información con un periodo de 24 horas.
- En relación con la dirección y tipo de operación realizada (decolaje y/o aterrizaje), esta Autoridad procedió a verificar las condiciones operacionales de 10:00 pm a 12 de la noche y de 5:00 am a 5:59 am, de los días 18 y 19 de noviembre, periodo corrido a la fecha de realización del presente concepto, observándose que, para las franjas de horarios objeto de ajuste temporal en la configuración operacional, se ha dado cumplimiento a cabalidad de lo dispuesto por esta Autoridad. A continuación, se presentan las pantallas de la verificación en el Software MapAero (módulo MapTrayect) donde se evidencia gráficamente el comportamiento de la operación:



Nota: Operaciones de aterrizaje de color rojo, operaciones de decolaje color azul.

De acuerdo con lo anterior y con la totalidad de la operación verificada en el Sistema de Vigilancia y Control Ambiental – SVCA para las fechas mencionadas, se puede observar que la Unidad administrativa Especial de Aeronáutica Civil, ha dado cumplimiento a las

"Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental"

Resolución 1980 del 2 de octubre de 2019

condiciones operacionales establecidas por la ANLA, para la ejecución del "Plan Piloto" en términos de tipo de dirección y tipo de operación realizada.

3. Ahora bien, en lo que respecta a la capacidad máxima declarada, a continuación, se presenta el total de las operaciones por cabecera:

Tabla 4 Cantidad de operaciones realizadas por cabecera 18 de noviembre de 2019

Operación	Configuración de pistas	Cantidad de operaciones	Total capacidad Declarada	Operación	Configuración de pistas	Cantidad de operaciones	Total capacidad Declarada
		Horas (22:00 pm – 23:59 pm)	Horas (22:00 pm – 23:59 pm)			Horas (5:00 pm – 5:59 pm)	Horas (22:00 pm – 23:59 pm)
Aterrizajes	31 L	16	34	Aterrizajes	13L	5	17
	31R	17	34		13R	4	17
Total		33	68	Total		9	34
Decolajes	31 L	26	40	Decolajes	13 L	10	20
	31R	19	40		13R	8	20
Total		45	80	Total		18	40
Total		78	148	Total		27	74

Usuario de consulta ANLA – MapAero 20/11/2019 – Adaptado Equipo ANLA

Tabla 5 Cantidad de operaciones realizadas por cabecera 19 de noviembre de 2019

Operación	Configuración de pistas	Cantidad de operaciones	Total capacidad Declarada	Operación	Configuración de pistas	Cantidad de operaciones	Total capacidad Declarada
		Horas (22:00 pm – 23:59 pm)	Horas (22:00 pm – 23:59 pm)			Horas (5:00 pm – 5:59 pm)	Horas (22:00 pm – 23:59 pm)
Aterrizajes	31 L	_____	34	Aterrizajes	13L	4	17
	31R	_____	34		13R	7	17
Total		_____	68	Total		11	34
Decolajes	31 L	_____	40	Decolajes	13 L	14	20
	31R	_____	40		13R	10	20
Total		_____	80	Total		24	40
Total		_____	148	Total		35	74

Usuario de consulta ANLA – MapAero 20/11/2019 – Adaptado Equipo ANLA

Nota: Toda la información de soporte puede ser consultada en el SCVA y en el equipo ANLA donde está habilitado el usuario de consulta.

Como se puede observar en las tablas anteriores, las operaciones realizadas no han sobrepasado la capacidad máxima declarada; antes bien, la mayoría ha estado por debajo del 50% de dicha capacidad.

4. En lo que concierne a las aeronaves utilizadas y sus capítulos de ruido, esta Autoridad también efectuó el análisis, de acuerdo con la base de datos entregada por la Aerocivil de aeronaves matriculadas y que operan en el aeropuerto El Dorado observando lo siguiente:

Tabla 6 Operaciones efectuadas con aeronaves capítulo 3 de ruido

Indicatif	Code SSR	Sens	Début (locale)	Fin (locale)	Origine	Destination	Type d'appareil	Cap de ruido
AVA4866	1557	ARR	18/11/2019 22:06	18/11/2019 22:21	SKYP	SKBO	AT76	3
NSE8715	1260	ARR	18/11/2019 22:12	18/11/2019 22:24	SKUC	SKBO	E145	3
RPB7221	241	ARR	18/11/2019 23:18	18/11/2019 23:51	SKSP	SKBO	B737	3
ARE4036	1116	DEP	18/11/2019 22:59	18/11/2019 23:06	SKBO	SKRG	A319	3
ARE4089	2157	DEP	18/11/2019 22:27	18/11/2019 22:34	SKBO	SKCL	A319	3

"Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental"

Resolución 1980 del 2 de octubre de 2019

ARE4137	6627	ARR	18/11/2019 22:15	18/11/2019 22:27	SKBQ	SKBO	A319	3
ARE4183	1353	ARR	18/11/2019 23:41	18/11/2019 23:53	SKCC	SKBO	A319	3
HK4499	1217	DEP	18/11/2019 5:37	18/11/2019 5:46	SKBO	SKNV	B190	3
ARE4200	1371	DEP	18/11/2019 5:42	18/11/2019 5:49	SKBO	SKYP	A319	3
HK4673	1325	DEP	18/11/2019 5:49	18/11/2019 5:59	SKBO	ZZZZ	B190	3
ARC102	1316	DEP	19/11/2019 5:02	19/11/2019 5:13	SKBO	SKCG	BE9L	3
LAE1812	2217	DEP	19/11/2019 5:05	19/11/2019 5:14	SKBO	KMIA	B763	3
RPB650	2260	DEP	19/11/2019 5:00	19/11/2019 5:07	SKBO	MPTO	B737	3
KRE141	6601	ARR	19/11/2019 5:52	19/11/2019 5:59	SKBQ	SKBO	B722	3
KRE147	1666	ARR	19/11/2019 5:04	19/11/2019 5:14	SKCL	SKBO	B722	3
LAU305	110	ARR	19/11/2019 5:13	19/11/2019 5:23	MPTO	SKBO	B722	3
ARE4200	1134	DEP	19/11/2019 5:34	19/11/2019 5:42	SKBO	SKYP	A319	3
GTI060	2267	DEP	19/11/2019 5:43	19/11/2019 5:50	SKBO	KMIA	B744	3
HK4499	1207	DEP	19/11/2019 5:48	19/11/2019 5:58	SKBO	SKUC	B190	3
HK5002	2160	DEP	19/11/2019 5:49	19/11/2019 5:59	SKBO	SKIM	BE9L	3

Fuente: Usuario de consulta ANLA – MapAero 20/11/2019 – Adaptado Equipo ANLA

De acuerdo con la tabla anterior, esta Autoridad observó el uso de aeronaves capítulo 3 de ruido dentro de la operación, y al respecto llama la atención sobre el hecho que la pista sur tiene restricción de operaciones con capítulo 3 de ruido en cualquier dirección (Bogotá - Funza) en el horario entre las 10:00 pm a las 6:00 am. Y la pista norte también se encuentra restringida desde y hacia la ciudad. No obstante lo anterior, esta Autoridad encuentra necesario para poder proceder en contra de los presuntos incumplimientos, contar con las bitácoras de operación del aeropuerto, de tal manera que se puedan perfilar con exactitud las aeronaves y operadores que incumplan con las restricciones impuestas.

Tabla 7 Inconsistencias base de datos

Indicatif	Code SSR	Type d'appareil	Observations
EFY9049	1366	AT75	No se encuentra en la base de datos
FAC1005	1014	C130	No se encuentra en la base de datos
ARG1361	2317	B737	Ambigüedad Base de datos
GLG8381	2344	A319	No se encuentra en la base de datos
TPU141	2304	A320	No se encuentra en la base de datos
RPB659	274	B738	No se encuentra en la base de datos
RPB650	2303	B738	No se encuentra en la base de datos
UPS417	2275	B763	Ambigüedad en las etapas
YV3378	2276	C500	No se encuentra en la base de datos

Fuente: Usuario de consulta ANLA – MapAero 20/11/2019 – Adaptado Equipo ANLA

En relación con la tabla anterior, esta Autoridad encontró que la base de datos tiene algunas inconsistencias asociadas a que asociadas a que los tipos de aeronaves no se encuentran en dicha base o al hecho de que para el mismo tipo de aeronave se reporta que el operador tiene etapa 3 y etapa 4 de ruido, lo que no permite identificar con claridad el cumplimiento a la restricción.

Al respecto esta Autoridad considera pertinente requerir a la Aerocivil lo siguiente en un plazo no superior a 5 días calendario la bitácora de operaciones diarias de la torre de control desde el inicio y ejecución del denominado "Plan Piloto", con el fin de contrastar no solamente el tipo de equipo y el operador, sino la matrícula de la aeronave que permita perfilar con certeza aquellas que no den cumplimiento a las obligaciones establecidas por la ANLA. Deberá complementar la base de datos en un 100% de las aeronaves que operan en el aeropuerto Eldorado y la información que sea entregada diariamente a esta Autoridad (del día inmediatamente anterior) deberá estar respaldada con la firma del coordinador de la dependencia que la genera o por quien haga sus veces.

Obligación	Carácter	Cumpl	Vigent
<p>ARTÍCULO SEGUNDO. Reponer, en el sentido de aclarar los numerales 2, 4 y 12 del artículo tercero de la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva del presente acto administrativo, los cuales quedarán de la siguiente manera:</p> <p>"ARTÍCULO TERCERO. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, previo inicio del "Plan Piloto" deberá ejecutar las siguientes actividades:</p> <p>(...)</p>	Tempora I	SI	SI

"Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental"

Resolución 1980 del 2 de octubre de 2019			
<p>2. Diseñar un protocolo que incluya el mecanismo de recepción y atención prioritaria de denuncias ambientales, y PQRS en general, relacionadas con la implementación del "Plan Piloto" que deberá ser dado a conocer a través de las sesiones a las que se refiere el anterior requerimiento, y que garantice que cada denuncia ambiental y PQRS sea enviada a la ANLA por los canales de comunicación que esta Autoridad defina y estime; y en caso de que por parte de la ANLA se adicione un canal de comunicación nuevo, la Aerocivil deberá socializar su contenido y su forma de operación; caso en el cual la Autoridad determinará si participa en estas sesiones de socialización. Frente al tiempo para generar el contacto inicial con el peticionario para la respuesta a su solicitud, en todo caso no podrá ser mayor a tres (3) días hábiles. El protocolo deberá incluir el detalle asociado del personal y la logística necesaria, documento que deberá ser remitido de manera previa al inicio de las socializaciones de las que habla el requerimiento precedente. (...)</p>			
<p>Consideraciones: Aunque mediante información recibida con radicado 2019177509-1-000 del 13 de noviembre, en el anexo 2 y ratificada mediante comunicación recibida por esta autoridad en el oficio de respuesta a observaciones de requerimientos previos al "Plan Piloto" Aeropuerto el Dorado del 17 de Noviembre de 2019 radicado 2019179882-1-000, se señala que dicho protocolo no garantiza una adecuada atención de quejas y denuncias que atienda de manera apropiada las manifestaciones de la comunidad, teniendo en cuenta los tiempos previstos por esta autoridad, "Frente al tiempo para generar el contacto inicial con el peticionario para la respuesta a su solicitud, en todo caso no podrá ser mayor a tres (3) días hábiles". Por otra parte, el protocolo propuesto no define un procedimiento adecuado que "garantice que cada denuncia ambiental y PQRS sea enviada a la ANLA por los canales de comunicación que esta Autoridad defina y estime" de tal forma que se pueda realizar un seguimiento apropiado a las PQRS interpuestas por la comunidad. Sumado a lo anterior, el protocolo definido no da claridad sobre los mecanismos específicos para el "Plan Piloto" para la recepción de quejas, correos y teléfonos complementarios a los mecanismos habituales de recepción de PQRS.</p>			
Obligación	Carácter	Cumpl	Vigent
<p>4. Informar a las comunidades y autoridades del Distrito Capital y el municipio de Funza, sobre la implementación e inicio de la ejecución del denominado "Plan Piloto" mediante comunicados de prensa divulgados a través de medios de comunicación regionales o nacionales, así como la entrega a las administraciones de los conjuntos residenciales pertenecientes al AI, de un folleto explicativo del ajuste a la medida de manejo de ruido e indicando su temporalidad; lo anterior para envío por correo electrónico y/o publicación en las carteleras o avisos informativos del complejo residencial. Esto también deberá hacerse a través de los medios y canales de comunicación con que la Entidad cuenta. (...)</p>	Temporales	SI	SI
<p>Consideraciones: Si bien como se evidencia en el Anexo 4 y Anexo 5 en los cuales se identifica que se ha realizado una campaña de comunicación consistente en comunicados, ruedas de prensa, videos explicativos, afiches y volantes, es importante que esta campaña sea continua y se fortalezca durante la implementación del "Plan Piloto"; más aún, al evidenciar mediante quejas recibidas por habitantes de Niza antigua y Niza Sur, que no tienen conocimiento de los horarios establecidos por el "Plan Piloto". Por otra parte, no se cuenta con soportes apropiados que den cuenta de la entrega de folletos en los conjuntos residenciales del área de influencia, ni los entregados en los recorridos a las viviendas del Área de Influencia, establecidos como estrategia de divulgación por el equipo social de la Aerocivil; de acuerdo con lo informado a la ANLA en la reunión realizada con el profesional social de esta autoridad, el día 23 de octubre de 2019.</p>			
Obligación	Carácter	Cumpl	Vigent
<p>12. La Aerocivil deberá crear una carpeta de quejas por ruido -"Plan Piloto"- con acceso público al usuario ANLA en el servidor público que permita la consulta de información de la red de monitoreo de ruido y de operaciones aéreas en tiempo real, la cual deberá estar articulada con la plataforma de recepción de denuncias de la ANLA del SVCA y entregar un cronograma de implementación de una plataforma web de acceso.</p>	Temporales	NO	SI
<p>Consideraciones: Con Radicado 2019163429-1-00 del 21/10/2019, la Aerocivil envía el cronograma de implementación de la plataforma web de acceso al público, que permite la consulta de información de la red de monitoreo de ruido y operaciones aéreas en tiempo real.</p>			

FUNDAMENTOS LEGALES

La Constitución Política de Colombia en el Capítulo Tercero del Título Segundo denominado "De los derechos, las garantías y los deberes", incluyó los derechos colectivos y del ambiente, con el fin de regular la preservación del ambiente y de sus recursos naturales, comprendiendo el deber que tienen el Estado y sus ciudadanos de realizar todas las acciones para protegerlo, e implementar aquellas que sean necesarias para mitigar el impacto que genera la actividad antrópica sobre el entorno natural.

El artículo 79 de la Constitución Política establece que "Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano" y así mismo, que: "Es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines".

“Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental”

Por mandato constitucional¹ *“El Estado planificará el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales, para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración o sustitución. Además, deberá prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental, imponer las sanciones legales y exigir la reparación de los daños causados”.*

La Corte Constitucional en la sentencia C-259 de 2016, señaló que, de una lectura sistemática de las disposiciones constitucionales, se observa que el Estado Colombiano asume cuatro deberes primordiales respecto del medio ambiente: la prevención, la mitigación, la indemnización o reparación y la punición.

“(i) El deber de prevenir los daños ambientales, entre otros, se contempla en los siguientes preceptos constitucionales: (a) en el mandato de evitar factores de deterioro ambiental (artículo 80.2), esto es, adoptando de forma anticipada un conjunto de medidas o de políticas públicas que, a través de la planificación, cautelen o impidan el daño al ecosistema y a los recursos naturales; o que, en caso de existir, permitir o habilitar algún impacto sobre los mismos, logren asegurar su aprovechamiento en condiciones congruentes y afines con el desarrollo sostenible. Este deber también se expresa en el (b) fomento a la educación ambiental (artículos 67 y 79) y en la garantía (c) a la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectar el medio ambiente (artículo 79).

(ii) El deber de mitigar los daños ambientales se manifiesta en el control a los factores de deterioro ambiental (artículo 80.2), en términos concordantes con el artículo 334 del Texto Superior, el cual autoriza al Estado a intervenir, por mandato de la ley, en la explotación de los recursos naturales, y en la producción, distribución, utilización y consumo de los bienes, con el fin de racionalizar la economía en aras de mejorar la calidad de vida de los habitantes, y lograr los beneficios del desarrollo y la preservación de un ambiente sano. Por esta vía, por ejemplo, se destaca la existencia de los planes de manejo ambiental y de las licencias ambientales, que en relación con actividades que pueden producir un deterioro al ecosistema o a los recursos naturales, consagran acciones para minimizar los impactos y efectos negativos de un proyecto, obra o actividad.

(iii) El deber de indemnizar o reparar los daños ambientales encuentra respaldo tanto en el principio general de responsabilidad del Estado (artículo 90), como en el precepto constitucional que permite consagrar hipótesis de responsabilidad civil objetiva por los perjuicios ocasionados a los derechos colectivos (artículo 88). Adicionalmente, el artículo 80 de la Constitución, le impone al Estado el deber de exigir la reparación de los daños causados al ambiente. Por esta vía, a manera de ejemplo, esta Corporación ha avalado la exequibilidad de medidas compensatorias, que lejos de tener un componente sancionatorio, buscan aminorar y restaurar el daño o impacto causado a los recursos naturales.

(iv) Finalmente, el deber de castigar al responsable por los daños ambientales se consagra igualmente en el artículo 80 de la Constitución, en el que se señala la posibilidad de imponer sanciones de acuerdo con la ley. De este precepto emana la potestad sancionatoria del Estado en materia ambiental, cuyo fin es el de garantizar la conservación, preservación, protección y uso sostenible del medio ambiente y de los recursos naturales. Esta atribución, como manifestación del ius puniendi, admite su ejercicio tanto por la vía del derecho administrativo sancionador (lo que incluye el derecho contravencional y el derecho correccional), como a través del derecho punitivo del Estado”.

Del control y seguimiento ambiental.

A través del Decreto 1076 del 26 de mayo de 2015 el Gobierno Nacional expidió el Decreto Único Reglamentario del Sector Ambiente y Desarrollo Sostenible, cuyo objeto es compilar la normatividad del sector Ambiente.

El referido Decreto 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.

El artículo 2.2.2.3.9.1 de la Sección 9 de “Control y Seguimiento” de Capítulo 3 de “Licencias Ambientales” del Título 2, Parte 2 del Libro 2, *Ibidem*, establece que es deber de la Autoridad Ambiental realizar el control y seguimiento a los proyectos, obras o actividades sujetos a licencia ambiental o al establecimiento de un Plan de Manejo Ambiental, durante su construcción, operación, desmantelamiento o abandono.

¹ Artículo 80 de la Constitución Política

“Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental”

Dicha gestión de seguimiento y control permite a la Autoridad Ambiental conocer el estado de cumplimiento de las obligaciones a cargo del titular del instrumento de manejo y control ambiental, así como del respectivo Plan de Manejo Ambiental-PMA, y los actos administrativos expedidos debido al proyecto, lo que conlleva a efectuar los requerimientos a que haya lugar.

Según el concepto técnico 6794 del 26 de noviembre de 2019, que se acoge con el presente acto administrativo, se realizará un análisis de las actividades de seguimiento que se han llevado a cabo hasta la fecha, teniendo en cuenta la información suministrada por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil previo al inicio de actividades del denominado “Plan Piloto” del aeropuerto internacional El Dorado.

Con fundamento en lo anterior, esta Autoridad se dispone a efectuar los requerimientos de las obligaciones ambientales del proyecto a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil- AEROCIVIL, para la ejecución en forma inmediata de ciertas acciones y de esta manera garantizar la continuidad de las actividades establecidas en el presente acto administrativo y evitar incumplimientos que pueden generar impactos ambientales irreversibles en el medio ambiente.

Finalmente, cabe indicar que las obligaciones derivadas de los diferentes actos administrativos proferidos por la Autoridad Ambiental, así como los requerimientos efectuados debido al seguimiento ambiental adelantado a los proyectos son de obligatorio cumplimiento, una vez estos quedan en firme; en consecuencia, su inobservancia en cuanto al alcance y términos de estos da origen a la apertura de las respectivas investigaciones, formulaciones de cargos e imposición de sanciones, previo el trámite del proceso de carácter sancionatorio, estipulado en la Ley 1333 del 21 de julio de 2009.

Por otro lado, de acuerdo con lo señalado en el inciso segundo del artículo 107 de la Ley 99 de 1993, las normas ambientales son de orden público y no podrán ser objeto de transacción o de renuncia a su aplicación por las autoridades o por los particulares.

Finalmente, es pertinente señalar que contra el presente Auto de control y seguimiento no procede recurso alguno de acuerdo con lo establecido en el artículo 75 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, teniendo en cuenta que este es un acto administrativo de ejecución de las obligaciones que se encuentran pendientes de cumplimiento.

Competencia de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales

En ejercicio de las facultades extraordinarias conferidas en los literales d), e) y f), del artículo 18 de la Ley 1444 de 2011, el Gobierno Nacional expide el Decreto 3573 del 27 de septiembre de 2011, creando la AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES - ANLA, y le asigna entre otras funciones, la de otorgar o negar las licencias, permisos y trámites ambientales de competencia del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.

De conformidad con lo establecido en el numeral 2 del Artículo 3º del Decreto 3573 del 27 de septiembre de 2011, mediante el cual se disponen las funciones de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA, le corresponde a esta Autoridad, realizar el seguimiento de las licencias, planes de manejo ambiental, permisos y trámites ambientales.

A través de la Resolución 1511 del 07 de septiembre de 2018 “Por la cual se modifica el Manual Específico de Funciones y de Competencias Laborales para los empleos de libre nombramiento y remoción de la Planta de Personal de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales -ANLA-”, le fue asignada a la Subdirectora Técnica de la Subdirección de Evaluación y Seguimiento, en el numeral 9 del artículo primero, la función de realizar el seguimiento a las licencias ambientales.

Mediante la Resolución 1922 del 25 de octubre de 2018, el Director General de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales nombró con carácter ordinario a la ingeniera JOSEFINA HELENA SÁNCHEZ CUERVO, en el empleo de libre nombramiento y remoción de Subdirector Técnico, Código 0150, Grado 21 de la Subdirección de Evaluación y Seguimiento de la planta de personal de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales –ANLA-.

En mérito de lo anterior la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA,

"Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental"

DISPONE:

ARTÍCULO PRIMERO. Requerir a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil- AEROCIVIL, el cumplimiento de las siguientes obligaciones ambientales y presentar la respectiva información documental, soportes y/o registros de las siguientes obligaciones ambientales en el término de un (1) mes contado partir de la notificación del presente acto administrativo o en el término o temporalidad que se relacione en el respectivo requerimiento, en el marco de las actividades del denominado "Plan Piloto" del aeropuerto internacional El Dorado:

1. Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019

Se considera pertinente requerir a la Aerocivil lo siguiente, en cumplimiento del Numeral 1 del Artículo Tercero, de la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019:

1.1. Frente a las reuniones de socialización

- a) Durante la etapa de implementación del "Plan Piloto" se requiere la programación de reuniones con las comunidades y autoridades a fin de adelantar un seguimiento continuo, con el objetivo de que sean eficientes, deben tener al menos una periodicidad mensual. De acuerdo a lo anterior, es necesario que la Aerocivil allegue a esta autoridad un cronograma de estas reuniones, como mínimo ocho días antes de su realización.
- b) Realizar durante el desarrollo del "Plan Piloto" las reuniones de socialización y participación complementarias con el fin de informar a las comunidades que no hayan sido debidamente cubiertas en las jornadas I, II y III o que sean solicitadas por las mismas comunidades como es el caso, sin limitarse a estas, de La Isla en el municipio de Funza, Los Monjes y sectores adyacentes a Álamos, atendiendo los requerimientos de esta autoridad en cuanto al proceso de convocatoria y enviando a esa autoridad el cronograma de estas reuniones como mínimo ocho días antes de su realización.
- c) Adelantar las gestiones conducentes a que con los funcionarios que se encuentren a cargo de la administración local de Fontibón se lleve a cabo la socialización con dicha alcaldía. De manera independiente de los resultados de esta gestión, se deben allegar los soportes que den cuenta de ello.
- d) Establecer mecanismos que permitan definir cronogramas para las futuras reuniones con comunidades a fin de que quienes quieran participar puedan con antelación organizar sus actividades y asistir a las reuniones programadas.
- e) Vincular a otro tipo de actores de interés como es el caso de la población que se encuentra en el área de influencia en instituciones como instalaciones hospitalarias, hogares geriátricos y hoteles, entre otros, a las reuniones de socialización e información que sean programadas con posterioridad a la implementación del "Plan Piloto" y soportar debidamente el proceso de convocatoria.
- f) Se requiere que en el desarrollo de las reuniones complementarias se lleven rigurosamente las actas correspondientes y además los registros filmicos que correspondan a las sesiones de socialización completas.
- g) En los espacios donde la comunidad no acepte firmar el acta, se debe dejar constancia de ello teniendo en cuenta otros actores presentes que la puedan validar.

1.2. Frente a la Convocatoria

- a) En cuanto a los afiches de convocatoria es necesario mejorar el tamaño de letra que facilite su lectura, que se integre información de contacto para mantener un proceso de retroalimentación a la comunidad y que su ubicación obedezca estratégicamente a lugares con una alta afluencia de público.
- b) Adjuntar los soportes de invitación a líderes de las comunidades y JAC con la información del proyecto y del cronograma de reuniones de socialización propuesta.
- c) Se requiere que la Aerocivil adjunte un registro fotográfico con información que permita validar los lugares de entrega de los volantes de convocatoria y un registro documental de quien recibe los volantes.
- d) En cuanto a los soportes difusión por emisoras locales se requiere soportar el uso de este medio, mediante un documento que dé cuenta del contenido de la pauta, de la fecha y de los horarios de difusión que referencien la implementación de esta estrategia de convocatoria.
- e) Adjuntar a los soportes de invitación a líderes de las comunidades y JAC la información del proyecto y del cronograma de reuniones de socialización propuesta.

"Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental"

- f) Se requiere que la Aerocivil adjunte un registro fotográfico con información que permita validar los lugares de entrega de los volantes de convocatoria y un registro documental de quien recibe los volantes.
- g) En cuanto a los soportes difusión por emisoras locales se requiere soportar el uso de este medio, mediante un documento que dé cuenta del contenido de la pauta, de la fecha y de los horarios de difusión que referencien la implementación de esta estrategia de convocatoria.

1.3. Presentar la metodología aplicada para los estimados de población para el Área de Influencia de Engativá y Fontibón para el indicador LAeq, en cumplimiento del Numeral 5 del Artículo Tercero, de la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019 de la ANLA.

1.4. Presentar a más tardar el 30 de diciembre del 2019, copia de la Resolución con la cual fue acogido el protocolo de evaluación al cumplimiento de los niveles de ruido por aeronave, en cumplimiento del Numeral 11 del Artículo Tercero, de la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019 de la ANLA.

2. Resolución 1980 del 2 de octubre de 2019

Requerir a la Aerocivil lo siguiente, en cumplimiento del Artículo Segundo, de la Resolución 1980 del 2 de octubre de 2019.

- a) Ajustar y enviar en un plazo no mayor de 5 días, siguientes a la ejecutoria del presente acto administrativo, el Protocolo de atención de PQRSD de acuerdo con el numeral 2 del artículo Tercero, en lo atinente a la atención prioritaria de PQRSD en desarrollo del "Plan Piloto" teniendo en cuenta los tiempos perentorios definidos en esta resolución, indicando con claridad el procedimiento de envío y consulta por parte de esta Autoridad y los medios específicos para su recepción en el marco de la ejecución del "Plan Piloto".
- b) La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil- AEROCIVIL, debe fortalecer la campaña de comunicación orientada a que las comunidades y autoridades del Distrito Capital se informen con suficiencia de las características e implementación del "Plan Piloto", en cumplimiento del Artículo Segundo, de la Resolución 1980 del 2 de octubre de 2019
- c) Allegar los soportes de la entrega de folletos en los conjuntos residenciales y de los recorridos realizados en el área de Influencia del "Plan Piloto".
- d) La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil- AEROCIVIL, deberá informar las necesidades y requerimientos técnicos necesarios, para la articulación con la plataforma de recepción de denuncias de la ANLA y solicitar la realización de mesas de trabajo con las áreas encargadas.

3. Requerimientos generales

- a. Presentar en un plazo no mayor a 20 días calendario la documentación pertinente que soporte la base de datos OACI_0_2130 y los capítulos de ruido de las aeronaves, en cumplimiento de lo establecido en el numeral 9 del Artículo Tercero de la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019.
- b. En caso de presentarse una contingencia y/o emergencia que requiera cambios en la configuración operacional durante varios días seguidos, deberá informar a esta Autoridad de manera oficial inmediatamente, indicando el periodo requerido y las razones que lo sustentan.
- c. Presentar la siguiente información en un Plazo no superior a 5 días calendario, siguientes a la ejecutoria del presente acto administrativo, en cumplimiento del Artículo Primero de la Resolución 1980 del 2 de octubre de 2019:
 - i. Bitácora de operaciones diarias de la torre de control desde el inicio y ejecución del denominado "Plan Piloto" y en adelante deberá suministrarlo **diariamente** con el fin de contrastar no solamente el tipo de equipo y el operador, sino la matrícula de la aeronave que permita perfilar con certeza aquellas que no den cumplimiento a las obligaciones establecidas por la ANLA. La información que será entregada diariamente a esta Autoridad (del día inmediatamente anterior) deberá estar respaldada con la firma del coordinador de la dependencia que la genera o por quien haga sus veces.
 - ii. Complementar la base de datos en un 100% de las aeronaves que operan en el aeropuerto Eldorado.

ARTÍCULO SEGUNDO. El incumplimiento de las obligaciones y requerimientos establecidos en el presente acto administrativo, los derivados de la Resolución 749 del 24 de julio de 2000 contentivos del Plan de Manejo

"Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental"

Ambiental (PMA) y/o de la normatividad ambiental vigente dará lugar a la imposición y ejecución de las medidas preventivas y sanciones que sean aplicables según el caso, de conformidad con lo establecido en la Ley 1333 del 21 de julio de 2009.

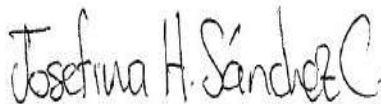
ARTÍCULO TERCERO. Por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, notificar personalmente o por aviso, cuando a ello hubiere lugar, el contenido del presente acto administrativo al representante legal, apoderado debidamente constituido y/o a la persona debidamente autorizada por la Unidad Administrativa 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 CUARTO. Por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales –ANLA, comunicar el presente acto administrativo a la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca- CAR, a la Secretaría Distrital de Ambiente- SDA y a la Procuraduría Delegada para Asuntos Ambientales y Agrarios.

ARTÍCULO QUINTO. Contra el presente acto administrativo no procede recurso alguno, conforme lo señalado en el artículo 75 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

NOTIFÍQUESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en Bogotá D.C., a los 26 de noviembre de 2019




JOSEFINA HELENA SANCHEZ CUERVO
Subdirectora de Evaluación y Seguimiento

Ejecutores

JAVIER DARIO MEDINA BERNAL
Profesional Jurídico/Contratista

**Revisor / Lector**

MAYELY SAPIENZA MORENO
Profesional Jurídico/Contratista



Expediente No. LAM0209
Concepto Técnico N° 06794 del 26 de noviembre de 2019
Fecha: 26 de noviembre de 2019

Proceso No.: 2019185114

Archívese en: LAM0209
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.