



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

**AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES**  
**- ANLA -**  
**AUTO N° 12211**  
( 24 de diciembre de 2020 )

**“Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental”**

**LA SUBDIRECTORA DE SEGUIMIENTO DE LICENCIAS AMBIENTALES 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, Decreto 376 del 11 de marzo de 2020, la Resolución 1743 del 26 de octubre de 2020, y la Resolución 566 del 31 de marzo de 2020, y

**CONSIDERANDO:**

Que mediante Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995, el entonces Ministerio del Medio Ambiente (en adelante el Ministerio) otorgó Licencia Ambiental a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, para el proyecto denominado “Ejecución de las obras de Construcción y Operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional Eldorado” localizado en la ciudad de Bogotá y limita con las localidades de Fontibón, Engativá y la zona rural del municipio de Funza.

Que 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 1996, 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 de 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 mediante Resolución 534 del 16 de junio de 1998, el Ministerio modificó parcialmente la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995, en el sentido de autorizar el nuevo modelo de operación del Aeropuerto El Dorado presentado por la Aerocivil.

Que mediante Resolución 745 del 5 de agosto de 1998, el Ministerio resolvió el recurso de reposición interpuesto contra la Resolución 534 del 16 de junio de 1998 y efectuó requerimientos a la sociedad respecto del control y mitigación de ruido.



**“Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental”**

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 entonces 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 entonces Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial efectuó unos requerimientos a la AEROCIVIL, 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 entonces Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial efectuó unos requerimientos a la AEROCIVIL, 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 entonces Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial realizó seguimiento y control ambiental al proyecto.

Que mediante Auto 879 del 08 de mayo de 2006, el entonces Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, resolvió recurso de reposición contra el Auto 2241 de 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 entonces Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, solicitó a la AEROCIVIL, información sobre impactos por ruido e impactos sociales.

Que a través de Auto 3191 del 29 noviembre de 2007, el entonces 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 autorizó la cesión parcial de la licencia ambiental otorgada mediante Resolución 1330 del 07 de noviembre de 1995 a la Unidad Administrativa Especial de 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 entonces Ministerio de Ambiente Vivienda y Desarrollo Territorial, resolvió el Recurso de Reposición interpuesto contra el Auto 2856 de 22 de julio de 2010, modificando el Artículo Tercero del auto recurrido.

Que a través de Auto 2879 de 30 de agosto de 2011, el entonces Ministerio de Ambiente Vivienda y Desarrollo Territorial requirió a la AEROCIVIL, el envío de



**"Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental"**

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, la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 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 adoptó 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 m<sup>2</sup>, para disponer material de relleno de 198.520.64 m<sup>3</sup>.

Que mediante Resolución 607 del 25 de mayo de 2015, la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales impone a la Unidad Administrativa Especial 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, la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA modificó el numeral 3.2 del artículo tercero de la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995, respecto de las operaciones de despegue y aterrizaje, la zonificación de manejo ambiental, el ajuste de algunas fichas de manejo, entre otros.

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 1995, referente a la actualización del Plan de Manejo Ambiental en relación con las "Obras de Modernización y Expansión del Aeropuerto El Dorado" solicitada por la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil - AEROCIVIL.

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

Que 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.



**“Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental”**

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

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

Que mediante Resolución 01842 del 16 de septiembre de 2019, esta Autoridad Nacional ajustó vía seguimiento el artículo primero de la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015, en el sentido de autorizar la ejecución temporal del Plan Piloto propuesto por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil mediante oficios con radicación ANLA 2019045919-1-000 del 10 de abril del 2019, 2019114028-1-000 del 5 de agosto 2019, 2019123000-1-000 del 21 de agosto de 2019 y 2019124364-1-000 del 23 de agosto de 2019.

Que mediante Resolución 01980 del 02 de octubre de 2019, esta Autoridad Nacional resolvió recurso de reposición, en el sentido de modificar el artículo segundo y aclarar los numerales 2, 4 y 12 del artículo tercero, el artículo quinto y artículo octavo de la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019, respecto de la configuración operacional, el protocolo de atención de PQRS, ente otros.

Que mediante Auto 10444 del 26 de noviembre de 2019, esta Autoridad Nacional efectuó el primer seguimiento ambiental relacionado con el Plan Piloto previo al inicio de su operación y realizó requerimientos a la sociedad respecto de las reuniones de socialización, entre otros.

Que mediante Auto 12030 del 30 de diciembre de 2019, esta Autoridad Nacional efectuó seguimiento y control ambiental al Plan Piloto durante el periodo comprendido entre el 18 de noviembre y el 17 de diciembre de 2019 y realizó requerimientos a la sociedad respecto de los procesos de socialización previos a la implementación del proyecto, entre otros.

Que mediante Auto 959 del 17 de febrero de 2020, esta Autoridad Nacional efectuó seguimiento y control ambiental al Plan Piloto durante el periodo comprendido entre el 18 de diciembre de 2019 y el 16 de enero de 2020 y realizó requerimientos a la sociedad respecto de los niveles de ruido, entre otros.

Que mediante comunicación con radicado ANLA 2020052979-1-000 del 6 de abril de 2020, la Aeronáutica Civil solicitó la ampliación del plan piloto por dos (2) meses más, a partir del levantamiento de la declaratoria de emergencia, con el fin de complementar la información cuantitativa de dicho plan.

Que mediante oficio con radicado ANLA 2020076169-2-000 del 15 de mayo de 2020, esta Autoridad Nacional dio respuesta a la petición instaurada por la Aeronáutica Civil, en el sentido de reactivar la ejecución del Plan Piloto solamente por el periodo que quedó faltando en relación a las condiciones de temporalidad elegidas por la Aerocivil; lo anterior, dadas las condiciones excepcionales relacionadas con la declaratoria de emergencia sanitaria y la suspensión de las restricciones operacionales de los aeropuertos del país, por parte del Ministerio de Transporte; en este sentido, este periodo de tiempo corresponde a 16 días calendario, el cual se empezaría a contar una vez culmine el periodo establecido en el marco de la emergencia sanitaria.

Que mediante Auto 06002 del 30 de junio de 2020, esta Autoridad Nacional efectuó seguimiento y control ambiental al Plan Piloto durante el periodo comprendido entre



**“Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental”**

el 22 de enero y el 6 de marzo de 2020 y realizó requerimientos a la sociedad respecto de los procesos de información del Plan con las comunidades, entre otros.

Que mediante comunicación con radicado ANLA 2020146056-1-000 del 3 de septiembre de 2020, la Aerocivil informó que da por terminado el denominado “Plan Piloto” e indicó que no hará uso de los 16 días calendario que faltaban para culminar con el periodo de implementación de dicho plan, autorizados mediante comunicación ANLA 2020076169-2-000 del 15 de mayo de 2020.

Que el Equipo Técnico del grupo Alto Magdalena – Cauca efectuó seguimiento ambiental al proyecto “Ejecución de las obras de Construcción y Operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional Eldorado” – Evaluación del componente atmosférico, con el objeto de realizar un análisis de las actividades de seguimiento que se han llevado a cabo hasta la fecha relacionadas con la ejecución del denominado Plan Piloto, teniendo en cuenta la información suministrada por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil para el periodo comprendido entre el 7 y el 25 de marzo de 2020, donde se finaliza la ejecución de dicho Plan, generando el Concepto Técnico 7449 del 4 de diciembre de 2020.

**COMPETENCIA DE LA AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES – ANLA.**

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

El Decreto 3578 del 27 de septiembre de 2011 estableció la Planta de Personal de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA.

Es del caso señalar que la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA, acorde con lo establecido en el artículo 2 del Decreto Ley 3573 del 27 de septiembre de 2011, es la entidad encargada de que los proyectos, obras o actividades sujetos de licenciamiento, permiso o trámite ambiental cumplan con la normativa ambiental, de tal manera que contribuyan al desarrollo sostenible ambiental del país.

De acuerdo con la función establecida en el numeral 2 del artículo tercero del citado Decreto 3573 del 27 de septiembre de 2011, a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA le corresponde realizar el seguimiento de las licencias, permisos y trámites ambientales.

Por su parte, el artículo décimo del Decreto 376 del 11 de marzo de 2020 estableció las funciones de la subdirección de seguimiento de licencias ambientales de la ANLA, entre las que se encuentran *“Realizar el control y seguimiento a los proyectos, obras o actividades que cuenten con licencia ambiental, planes de manejo ambiental, medidas de manejo ambiental y dictámenes técnicos ambientales...”*



**“Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental”**

El Decreto 377 del 11 de marzo de 2020 modificó la planta de personal de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA, establecida en el Decreto 3578 del 27 de septiembre de 2011.

Así mismo y en virtud de lo establecido en el artículo primero de la Resolución 1743 del 26 de octubre de 2020, “*Por la cual se adopta el Manual Específico de Funciones y de Competencias Laborales para los empleos de la planta de personal de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA*”, le corresponde al Subdirector Técnico de la Subdirección de Seguimiento de Licencias Ambientales liderar el proceso de control y seguimiento a los proyectos, obras o actividades que cuenten con licencia ambiental, planes de manejo ambiental, medidas de manejo ambiental y dictámenes técnicos ambientales, de acuerdo con la normativa vigente.

Por otra parte, mediante la Resolución 00566 del 31 de marzo 2020, el director general de la Autoridad Nacional Licencias Ambientales – ANLA, nombró a la Ingeniera ANA MERCEDES CASAS FORERO en el cargo de Subdirector Técnico Código 150 grado 21 Subdirectora de Seguimiento de Licencias Ambientales, de la planta de personal de esta Autoridad y en consecuencia es la encargada de suscribir el presente acto administrativo.

**CONSIDERACIONES TÉCNICAS DE LA AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES – ANLA.**

La Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA, adelantó la verificación con el objeto de realizar un análisis de las actividades de seguimiento que se han llevado a cabo hasta la fecha relacionadas con la ejecución del denominado Plan Piloto, teniendo en cuenta la información suministrada por la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil para el periodo comprendido entre el 7 y el 25 de marzo de 2020, donde se finaliza la ejecución de dicho Plan, generando el Concepto Técnico 7449 del 4 de diciembre de 2020, el cual sirve de soporte y fundamento a las disposiciones que se incluyen en el presente acto administrativo.

(...)

**“OBJETIVO Y ALCANCE DEL SEGUIMIENTO**

*El objetivo del presente seguimiento es realizar un análisis de las actividades que se han llevado a cabo hasta la fecha relacionadas con la ejecución del denominado Plan Piloto, teniendo en cuenta la información suministrada por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil para el periodo comprendido entre el 7 al 25 de marzo de 2020, donde se finaliza la ejecución de dicho Plan.*

**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 – Ejecución Plan Piloto.*

**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*



**“Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental”**

Funza. (Ver Figura 1. Localización del Aeropuerto Internacional El Dorado del Concepto Técnico 7449 del 04 de diciembre de 2020)

**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.

**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	<b>Primera Pista (13L – 31R):</b> 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 carretero que discurre en forma paralela y en igual longitud que la pista de aterrizaje. La pista de carretero tiene cuatro salidas que comunican a una segunda zona de carretero, la cual conduce a la plataforma de operaciones de las aeronaves.	13L 991740,38 31R 994750,81	13L 1012953,43 31R 1010679,82																		
2	<b>Segunda Pista (13R - 31L):</b> construida con una longitud de 3800 m y 45 m de ancho, presenta seis comunicaciones con la pista de carretero, 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																		
3	<b>Aviación General:</b> 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	<b>Instalaciones Militares:</b> 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	<b>Infraestructura Relacionada con la Operación Aérea:</b> 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.  <b>Tabla 2-2: Infraestructura del aeropuerto internacional El Dorado</b>	CEA 993739,69  AEROCIVIL 993794	CEA 1010394,24  AEROCIVIL 1010357																		
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Nombre</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</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</td> <td>10</td> </tr> </tbody> </table>	Nombre	- Área (Ha.)	Primera pista	279	Segunda pista	201	Terminal de	4.22	Terminales de carga	3.04	Puente aéreo	15	Aviación general	45	CATAM	55	Parqueadero	10		
Nombre	- Área (Ha.)																				
Primera pista	279																				
Segunda pista	201																				
Terminal de	4.22																				
Terminales de carga	3.04																				
Puente aéreo	15																				
Aviación general	45																				
CATAM	55																				
Parqueadero	10																				



## "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								
	<table border="1"> <tr> <td>Parqueadero</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> </table>	Parqueadero	5	Otras instalaciones	179	Zonas verdes	170	Total	966		
Parqueadero	5										
Otras instalaciones	179										
Zonas verdes	170										
Total	966										
6	<p><b>Cerramiento:</b> 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 antirruído; construida en tierra, completamente empradizada, en su corona se sembraron árboles de poca altura.</p>	<p>Cerramiento en la parte occidental de la pista Norte 990845,65</p> <p>Cerramiento en la parte oriental de la pista Norte 995003,09</p> <p>Cerramiento en la parte occidental de la pista Sur 991331,11</p> <p>Cerramiento en la parte oriental de la pista Sur 993492,68</p>	<p>Cerramiento en la parte occidental de la pista Norte 1013641,47</p> <p>Cerramiento en la parte oriental de la pista Norte 1010724,18</p> <p>Cerramiento en la parte occidental de la pista Sur 1011288,98</p> <p>Cerramiento en la parte oriental de la pista Sur 1009695,69</p>								
7	<p><b>Vía Perimetral y Vías Internas de Acceso:</b> 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.</p>	<p>Vía en la parte occidental de la pista Norte 992297,78</p> <p>Vía en la parte oriental de la pista Norte 994922,29</p> <p>Vía en la parte occidental de la pista Sur 989513,79</p> <p>Vía en la parte oriental de la pista Sur 993508,75</p>	<p>Vía en la parte occidental de la pista Norte 1012778,18</p> <p>Vía en la parte oriental de la pista Norte 1010764,28</p> <p>Vía en la parte occidental de la pista Sur 1012679,09</p> <p>Vía en la parte oriental de la pista Sur 1009720,80</p>								
8	<p><b>Horno incinerador:</b> 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.</p>	991366,26	1012295,85								
9	<p><b>Canales de aguas lluvias:</b> 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.</p>	<p>Canal paralelo a la pista norte, parte occidental 991801,96</p> <p>Canal paralelo a la pista norte, parte oriental 994475,28</p> <p>Canal paralelo a la pista sur, parte occidental 989949,82</p> <p>Canal paralelo a la pista sur, parte oriental 992882,64</p>	<p>Canal paralelo a la pista norte, parte occidental 1012701,56</p> <p>Canal paralelo a la pista norte, parte oriental 1010689,16</p> <p>Canal paralelo a la pista sur, parte occidental 1012629,28</p> <p>Canal paralelo a la pista sur, parte oriental 1010472,61</p>								



## "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
10	<b>Torre de control:</b> Actualmente en funcionamiento	991712,71	1012142,41

Fuente: Expediente LAM0209

**Actividades que hacen parte del proyecto.**

No.	Actividades
1	Artículo Primero de la Resolución 1330 de 1995 "Otorgar a la <b>UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL</b> 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

**Descripción Plan Piloto**

Mediante Resolución 1034 de 2015 la ANLA autorizó la operación del Aeropuerto Internacional El Dorado de la siguiente manera:

PISTA NORTE	PISTA SUR
1) Entre las 6:00 am y las 10:00 pm: Sin restricción alguna para la operación de todo tipo de Aeronaves.	4) Entre las 6:00 am y las 10:00 pm: Sin restricción alguna para la operación de todo tipo de Aeronaves.
2) De 10:01 pm a 11:59 p.m. las operaciones podrán realizarse sobrevolando la ciudad.	5) De 10:01 pm a 11:59 p.m. Se permitirán los aterrizajes sin sobrevolar la ciudad, sentido occidente – oriente.
3) A partir de las 12:00 pm no se podrá sobrevolar la ciudad	6) De 12 p.m. a 5:59 a.m. se opera bajo las siguientes condiciones.
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Decolaje 100% sentido oriente – Occidente, sin sobrevolar la ciudad</li> <li>• Aterrizajes 100% occidente - Oriente</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Las operaciones de decolaje se realizan en 100% sentido oriente –Occidente, sin sobrevolar la ciudad.</li> <li>• Las operaciones de aterrizaje se realizan en un 100% en dirección occidente – Oriente.</li> </ul>

En tal sentido esta Autoridad mediante Resolución 01842 del 16 de septiembre de 2019, ajustó vía seguimiento el artículo primero de la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015, en el sentido de autorizar la ejecución temporal del Plan Piloto propuesto por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil mediante oficios con radicación ANLA 2019045919-1-000 del 10 de abril del 2019, 2019114028-1-000 del 5 de agosto 2019, 2019123000-1-000 del 21 de agosto de 2019 y 2019124364-1-000 del 23 de agosto de 2019.

Así mismo, mediante Resolución 01980 del 02 de octubre de 2019, esta Autoridad resolvió recurso de reposición, en el sentido de modificar el artículo segundo y aclarar los numerales 2, 4 y 12 del artículo tercero, el artículo quinto y octavo de la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019, quedando el Plan Piloto autorizado con la siguiente configuración operacional:

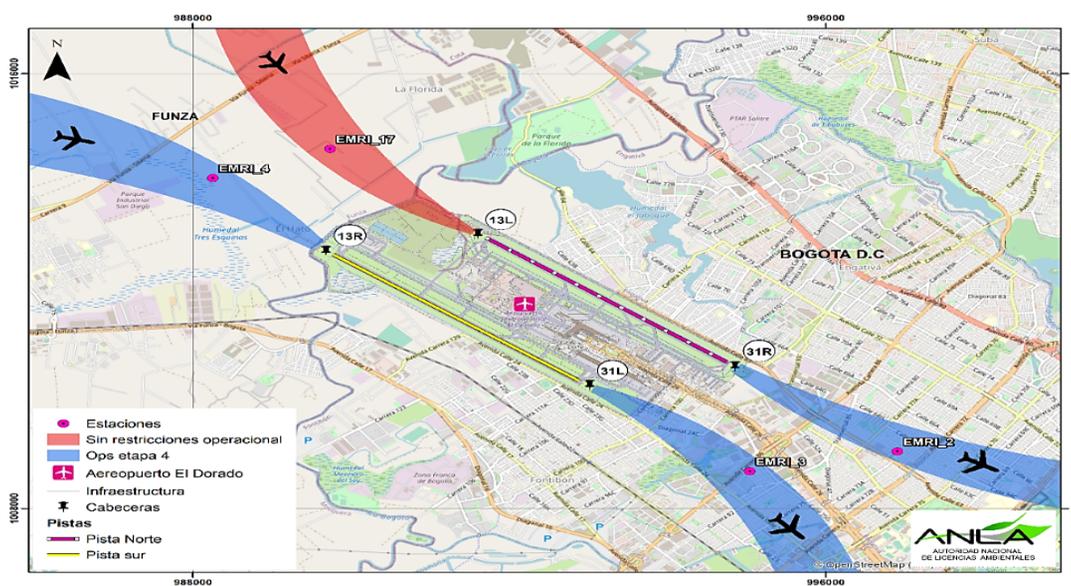
**Configuración operacional de las pistas para el aeropuerto El Dorado (SKBO)  
ajuste vía seguimiento Plan Piloto.**

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.

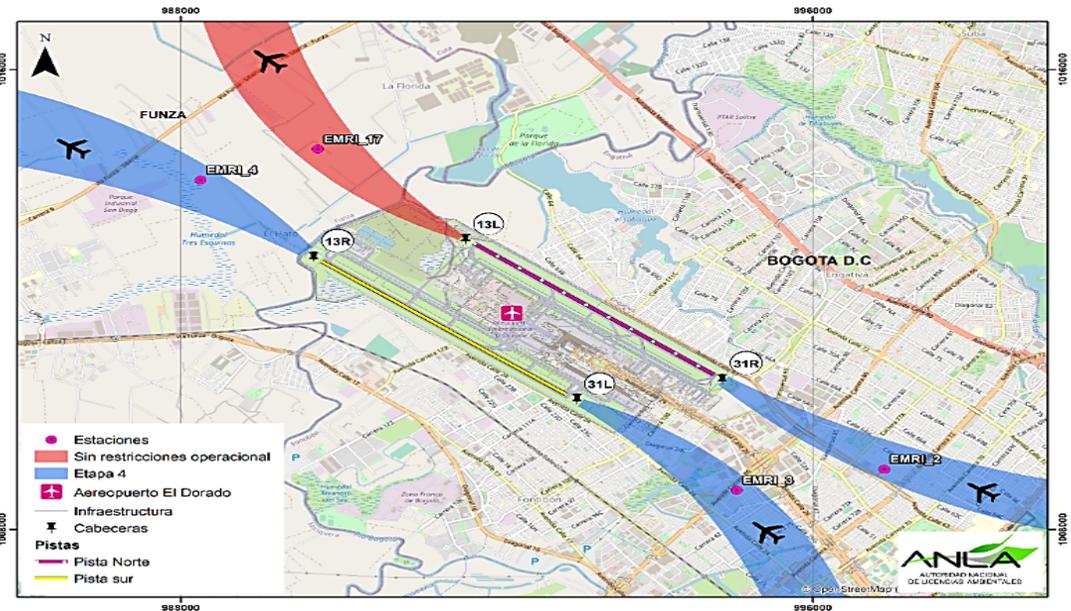


**“Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental”**

<b>PISTA NORTE (13L-31R)</b>	<b>PISTA SUR (13R-31L)</b>
<i>Decolajes occidente – oriente, para aeronaves capítulo 4 en ruido.</i>	<i>Decolajes occidente – oriente, para aeronaves capítulo 4 en ruido.</i>

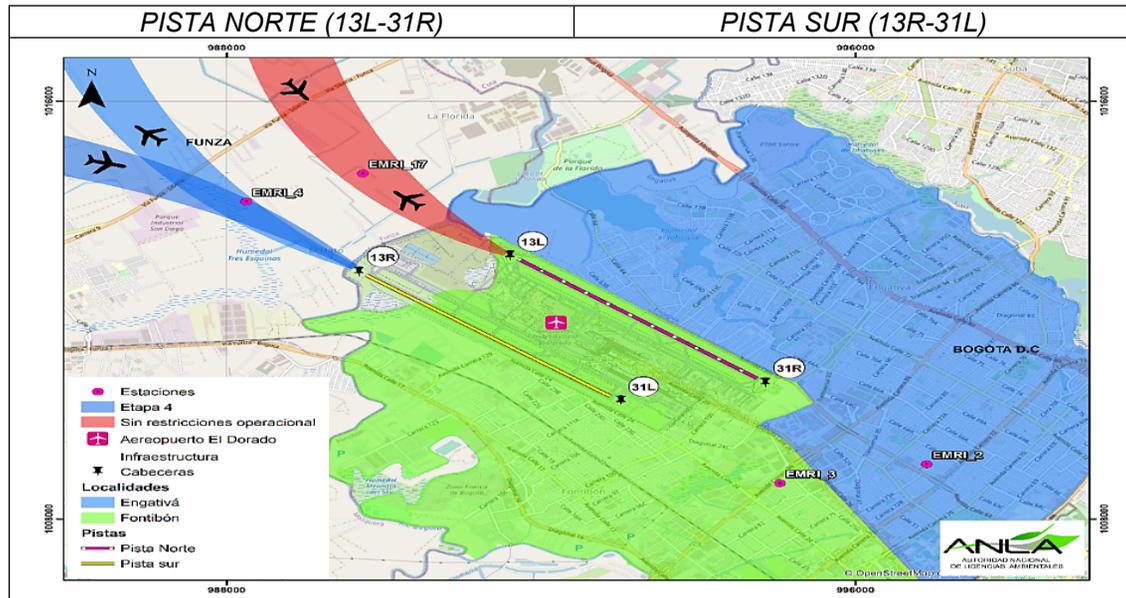


<b>06:00 las 21:59</b>	
<i>Sin restricción alguna para la operación de todo tipo de aeronaves.</i>	<i>Sin restricción alguna para la operación de todo tipo de aeronaves.</i>
<b>De 22:00 a 23:59</b>	
<i>Aterrizajes en sentido Oriente – Occidente sobrevolando la ciudad para aeronaves capítulo 4 de ruido.</i>	<i>Aterrizajes en sentido Oriente – Occidente sobrevolando la ciudad para aeronaves capítulo 4 de ruido.</i>
<i>Decolajes en sentido Oriente – Occidente, para todo tipo de aeronave.</i>	<i>Decolajes en sentido Oriente – Occidente, para aeronaves capítulo 4 en ruido.</i>



<b>00:00 a 04:59</b>	
<i>Decolajes 100% sentido Oriente – Occidente, sin sobrevolar la ciudad.</i>	<i>Decolajes 100% sentido Oriente – Occidente, sin sobrevolar la ciudad.</i>
<i>Aterrizajes 100% Occidente – Oriente.</i>	<i>Aterrizajes 100% Occidente – Oriente.</i>
<i>Para todo tipo de aeronaves</i>	<i>Solo para aeronaves capítulo 4 en ruido.</i>

**"Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental"**



## ESTADO DE AVANCE

### Componente Social

A continuación, se presenta la relación en una tabla de los radicados de PQRS recibidos durante el Plan Piloto, así como los radicados de respuesta.

Radicado	Peticionario	Tipo de queja	Radicado de respuesta
2019181307-1-000 del 20 de noviembre de 2019	Rosa María Balamba	Socialización	2020016380-2-000 del 5 de febrero de 2020
2019181310-1-000 del 20 de noviembre de 2019		Ruido	2020015833-2-000 del 4 de febrero de 2020
2019181311-1-000 del 20 de noviembre de 2019		Ruido	2020015797-2-000 del 4 de febrero de 2020
2019181315-1-000 del 20 de noviembre de 2019		Solicitud	2020016431-2-000 del 5 de febrero de 2015
2019181319-1-000 del 20 de noviembre de 2019	Miguel Andrés Duque Miranda	Ruido	2020016375-2-000 del 5 de febrero de 2020
2019193090-1-000 del 9 de diciembre de 2019		Ruido	2020016375-2-000 del 5 de febrero de 2020
2019176168-1-000 del 12 de noviembre de 2019	Helmman Cantor	Ruido	2019199842-2-000 del 18 de diciembre de 2019
2019181807-1-000 del 21 de noviembre	Johnathan Castañeda	Ruido	2020016369-2-000 del 4 de febrero de 2020
2019181888-1-000 del 21 de noviembre de 2019	Ana María Zúñiga	Ruido	2020015759-2-000 del 4 de febrero de 2020
2019183330-1-000 del 22 de noviembre de 2019	John Fredy Saavedra Martínez	Ruido	2020015817-2-000 del 4 de febrero de 2020
2019183488-1-000 del 23 de noviembre de 2019 y 2019192613-1-000 del 8 de diciembre de 2019	Conjunto residencial La Esmeralda	Ruido	2020016611-2-000 del 5 de febrero de 2020
2019183676-1-000 del 25 de noviembre de 2019	Jaime Salazar	Ruido	2020016460-2-000 del 5 de febrero de 2020
2019194147-1-000 del 10 de diciembre de 2019	Emilio Fajury Añez	Ruido	2020016694-2-000 del 5 de febrero de 2020
2019194611-1-000 del 11 de diciembre de 2019	Juan David Mariño	Ruido	2020015854-2-000 del 4 de febrero de 2020
2019183681-1-000 del 25 de noviembre de 2019	Tatjana Louis	Ruido	2020016493-2-000 del 5 de febrero de 2020
2019187776-1-000 del 29 de noviembre de 2019			
2019187782-1-000 del 29 de noviembre de 2019			
2019189592-1-000 del 3 de diciembre de 2019			



**“Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental”**

Radicado	Peticionario	Tipo de queja	Radicado de respuesta			
2019193077-1-000 del 9 de diciembre de 2019						
2019205908-1-000 del 27 de diciembre de 2019						
2019205915-1-000 del 27 de diciembre de 2019,						
2020004895-1-000 del 15 de enero de 2020						
2019186238-1-000 del 27 de noviembre de 2019	Claudia E Almanza	Ruido	2020016575-2-000 del 5 de febrero de 2020			
2019186473-1-000 del 28 de noviembre de 2019						
2019187563-1-000 del 29 de noviembre de 2019						
2019194610-1-000 del 11 de diciembre de 2019						
2019205893-1-000 del 27 de diciembre de 2019						
2019206849-1-000 del 30 de diciembre de 2019						
2020004899-1-000 del 15 de enero de 2020						
2020005709-1-000 del 16 de enero de 2020						
2020004895-1-000 del 15 de enero de 2019				Tatjana Louis	Ruido	2020034507-2-000 del 4 de marzo del 2020
2020006421-1-000 del 17 de enero de 2020				Elvia Jiménez Rincón	Ruido	020034709-2-000 del 4 de marzo del 2020
2020006382-1-000 del 17 de enero de 2020	Carlos Julia	Ruido	2020034729-2-000 del 4 de marzo del 2020			
2020004943-1-000 del 15 de enero de 2020	Adriana Esther Castillo Hernández	Ruido	2020034783-2-000 del 4 de marzo de 2020			
2019183448-1-000 del 23 de noviembre de 2019	Conjunto residencial La Esmeralda	Ruido	2020035389-2-000 del 5 de marzo de 2020			
2019192613-1-000 del 8 de diciembre de 2019						
2020023419-1-000 del 17 de febrero de 2020	Lilia Avella Edil de Engativá	Ruido	2020037673-2-000 del 9 de marzo de 2020			

*Es importante informar que la implementación del denominado Plan Piloto, inició el pasado 18 de noviembre de 2019 y operó hasta el 25 de marzo de 2020; sin embargo y en atención a la emergencia sanitaria decretada por el Ministerio de Salud y Protección Social, acogida mediante la Resolución 385 del 12 de marzo de 2020; el Ministerio de Transporte, a través del Decreto 482 del 26 de marzo de 2020, suspendió todas las restricciones de tipo ambiental establecidas para la operación de pistas de los aeropuertos nacionales e internacionales en todo el territorio nacional durante el tiempo que dure la emergencia; es decir, que dadas las condiciones excepcionales que se presentan en el país a causa del COVID – 19, los aeropuertos colombianos operan sin ningún tipo de restricción en términos de configuración operacional, horario y/o capítulo de ruido de las aeronaves; lo anterior, con el objetivo de apoyar la emergencia sanitaria y priorizar las acciones y operaciones en el marco de la atención de la pandemia en el territorio nacional.*

*Bajo este entendido, y hasta tanto no se levante la declaratoria de emergencia sanitaria emitida por el gobierno nacional, el aeropuerto internacional El Dorado seguirá operando sin restricciones ambientales. Cuando la situación declarada a causa del COVID-19 se normalice, el aeropuerto volverá a operar según lo establecido por esta Autoridad Nacional.*

*En lo referente al Plan Piloto vale indicar que de acuerdo a comunicación 2020146056-1-000 del 3 de septiembre de 2020 la Aerocivil informó como respuesta al radicado 2020076169-2-000 del 15 de mayo 2020, en el que esta Autoridad le informaba a la Aerocivil que una vez levantada la emergencia, el Aeropuerto El Dorado podría operar bajo el ejercicio práctico de Plan Piloto por 16 días adicionales, que “esta entidad amablemente informa que no se hará uso de estos 16 días para la operación del Aeropuerto Internacional*



**“Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental”**

*El Dorado bajo la modalidad de Plan Piloto” con lo cual se da por entendido que el Plan Piloto ha concluido.*

*No obstante lo anterior, la Aerocivil en el documento “Informe social final” que fue entregado bajo el radicado 2020130007-1-000 del 11 de agosto de 2020 informa que adelantó procesos de información mediante reuniones no presenciales a las comunidades, con el fin de comunicar los avances del Plan Piloto. En esta socialización se presentan inicialmente la Metodología de preguntas en Plataforma y se continúa con la explicación de los resultados del monitoreo realizado en este sector durante el mes de marzo durante la implementación del Plan Piloto en el Aeropuerto el Dorado de Bogotá y se finaliza con la presentación del estado actual del aeropuerto, con los diversos actores de interés. A continuación, se presentan las reuniones realizadas al momento.*

**Consolidado de reuniones de informe de avance y finalización del Plan Piloto con comunidades**

<b>Localidad</b>	<b>Barrio</b>	<b>Día</b>	<b>Hora</b>	<b>Plataforma</b>
Engativá	Sectores Urb. Torrecampo y Pinar de Álamos	9 de julio de 2020	6:00 pm - 8:00 pm	TEAMS
	Sectores Los Álamos, Santa Inés y Portal de Álamos	14 de julio de 2020	6:00 pm - 8:00 pm	MEET
Fontibón	Sectores de Athualpa, La Aldea y la Internacional	8 de julio de 2020	6:00 pm - 8:00 pm	TEAMS
	Sectores Arabia, Rincón Santo, La Cabaña y La Giralda	15 de julio de 2020	6:00 pm - 8:00 pm	ZOOM

**Componente Físico**

*En aras de realizar un óptimo y permanente seguimiento al denominado Plan Piloto, esta Autoridad Nacional ha empleado diferentes acciones que se están desarrollando con el fin de implementar continuas mejoras que:*

- ✓ *El equipo técnico de la ANLA, verifica diariamente en la herramienta MapAereo<sup>1</sup>, con el fin de realizar análisis propios de cada una de las trayectorias de las Aeronaves que tienen operaciones en el Aeropuerto Internacional el Dorado, verificando con esto el cumplimiento a la configuración operacional, niveles de ruido generados y capítulo de ruido principalmente en las estaciones de monitoreo de ruido denominadas OACI, las cuales son estaciones de monitoreo de ruido que hacen parte del Sistema de Control y Vigilancia Ambiental (SCVA) del Aeropuerto, adicionalmente el acceso directo a dicha herramienta permite a esta Autoridad Nacional correlacionar las quejas presentadas con hora y fecha determinada, y de esta manera determinar factores relevantes como aeronave, capítulo de ruido, nivel de ruido, aerolínea y demás información.*

**• Desarrollo de un algoritmo en el lenguaje de programación R para el procesamiento y análisis de datos del SVCA – Aeropuerto El Dorado**

*A continuación, se presenta la metodología de cálculo implementada para la lectura, procesamiento y generación de salidas gráficas y tabulares de la base de datos del Sistema de Vigilancia de Calidad Ambiental del Aeropuerto El Dorado, en particular lo relacionado con mediciones de los niveles de ruido generado por las aeronaves.*

*Considerando la alta cantidad de registros disponibles para el procesamiento y análisis, y con el fin de automatizar las operaciones y reducir al mínimo posible errores generados en*

<sup>1</sup> *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 y 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.*



### “Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental”

el tratamiento de la información, se procedió al uso de un lenguaje de programación estadístico de alto nivel, conocido como R.

De acuerdo con la página oficial, R es un lenguaje y ambiente destinado al procesamiento estadístico y al análisis gráfico, incluyendo herramientas como la modelación lineal y no lineal, las pruebas estadísticas clásicas, los análisis de series de tiempo, entre otros. Una de las ventajas de R es la facilidad con la cual se pueden diseñar gráficas con la calidad suficiente para ser publicadas, incluyendo símbolos matemáticos y fórmulas, de ser necesarios. El software se encuentra disponible como Software Libre bajo los términos de la licencia GNU GPL.

En relación con el procesamiento de bases de datos, R facilita herramientas de estructuración y almacenamiento, un paquete de operadores para cálculos en estructuras de datos, particularmente matrices, una serie de herramientas intermedias robustas e integradas para el análisis de datos y, finalmente, un lenguaje de programación bien desarrollado, simple y efectivo que incluye condicionales, lazos de control, funciones recursivas definidas por el usuario y facilidades de entrada y salida de información.

Las secciones restantes de este documento presentan la secuencia de procesos que fueron implementados para el análisis de la información.

#### Lectura de la base de datos principal

La base de datos principal usada para el procesamiento y análisis consiste en 111 archivos de valores separados por comas, \*.csv, los cuales presentan la misma estructura entre sí y se encuentran organizados en 27 variables (ver Tabla Descripción de la base de datos del SVCA ambiental del Aeropuerto El Dorado) que describen un total de 1.226.540 registros comprendidos entre el 17 de noviembre de 2019 y el 6 de marzo de 2020. (Ver Figura 1. Lista de archivos de entrada para el análisis de información \*.csv del Concepto Técnico 7449 del 04 de diciembre de 2020)

Mediante la lectura y depuración se evidenció que varios de estos registros se encontraban duplicados al tener los mismos valores en la totalidad de las 27 variables analizadas, razón por la cual fue necesario eliminar estas duplicidades. Una vez finalizado este proceso, la base de datos final presentó un total de 615.797 registros, lo cual representa un 50,2% de la base original. De esta manera, las columnas resultantes, variables o campos de la base de datos fueron:

#### Descripción de la base de datos del SVCA ambiental del Aeropuerto El Dorado

Variable	Descripción
Date	Fecha y hora del evento registrado
NMT	Estación de monitoreo equivalencia a EMRI
Event max time	Fecha y hora del evento máximo registrado.
Event start time	Fecha y hora de inicio del registro del evento.
Event end time	Fecha y hora de finalización de registro del evento.
Leq max 1sec	Nivel equivalente máximo evaluado en 1 segundo.
Leq	Nivel equivalente del evento acústico.
Event duration	Duración en segundos del evento.
Leq max elementary	Nivel máximo equivalente del evento acústico.
SEL	Nivel de exposición sonora.
PNL max	Máximo nivel de ruido percibido.
SEL OACI	Nivel de exposición sonora a evento aeronáutico.
LEQ OACI	Nivel equivalente del evento aeronáutico.
EPNL OACI	Nivel efectivo de ruido percibido.
EPNL correction	Factor de corrección entre PNL y EPNL.
OACI duration	Duración del evento aeronáutico.
Atmospheric pressure	Nivel de presión atmosférica.
Wind speed	Velocidad de viento.
Wind direction	Dirección del viento.
Humidity	Humedad relativa.
Rainfall	Indicación de lluvia.



**“Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental”**

<b>Variable</b>	<b>Descripción</b>
Temperature	Indicación de temperatura.
Luminosity	Intensidad de luminosidad.
Event ID	Número de identificación del evento asociado.
Callsign	Códigos de indicación de aerolíneas.
Direction	Dirección
Aircraft type	Tipo de aeronaves

Fuente: Aeronáutica Civil, 2019

Finalmente, al leer la base de datos en el ambiente de programación R mediante la función `str()`, la estructura resultante de la base de datos en el ambiente de programación corresponde a la **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.** Resultado de la aplicación del lenguaje de la función de R `str()` sobre la base de datos (ver Figura 2 del Concepto Técnico 7449 del 04 de diciembre de 2020). El orden de la salida de la ejecución del comando `str()` corresponde al nombre de la variable, su tipo, y los primeros 5 registros.

Se observa que hay ocho variables de tipo carácter, una variable de tipo lógico, una variable para número enteros y diecisiete de tipo numérico.

### **Lectura de bases de datos secundarias**

Para generar campos adicionales sobre la base de datos principal, que permitan profundizar en los análisis, se realizó la lectura de bases de datos secundarias que sirven como apoyo para el procesamiento, las cuales están en formato Excel y corresponden al listado de aeronaves que operan en el aeropuerto El Dorado, tipo de aeronave y capítulo de ruido al cual pertenecen.

### **Fechas y horas en las que fue ejecutado el plan piloto**

Esta base de datos presenta las fechas y franjas horarias en las cuales ocurrió plan piloto, lo cual permite generar un nuevo campo para clasificar cada uno de los registros de acuerdo con este criterio:

```
> str(planPiloto)
'data.frame': 220 obs. of 6 variables:
 $ Fecha      : POSIXlt, format: "2019-11-18" "2019-11-18" "2019-11-19" "2019-11-19" ...
 $ Plan piloto: chr "P" "P" "P" "P" ...
 $ Inicio     : chr "22:00:00" "05:00:00" "22:00:00" "05:00:00" ...
 $ Fin       : chr "23:59:59" "05:59:59" "23:59:59" "05:59:59" ...
 $ Fecha_Hora_Inicio: POSIXlt, format: "2019-11-18 22:00:00" "2019-11-18 05:00:00" "2019-11-19 22:00:00" "2019-11-19 05:00:00" ...
 $ Fecha_Hora_Fin  : POSIXlt, format: "2019-11-18 23:59:59" "2019-11-18 05:59:59" "2019-11-19 23:59:59" "2019-11-19 05:59:59" ...
```

La columna “Plan Piloto” tiene los valores “P” y “NP”, lo cual indica, respectivamente, si ocurre o no plan piloto para la respectiva franja horaria. “Inicio” y “Fin” delimitan las horas para las franjas horarias de ocurrencia, mientras que “Fecha\_Hora\_Inicio” y “Fecha\_Hora\_Fin” corresponden a la información de las dos columnas anteriores con la adición de las fechas.

### **Tabla de aerolíneas**

Esta base de datos contiene la descripción de las aerolíneas de manera que pueda incorporarse el nombre correspondiente a cada registro, en adición al código de tres letras correspondiente:

```
> str(dataAerolíneas)
'data.frame': 1363 obs. of 2 variables:
 $ Aerolínea   : chr "AES" "ASQ" "ACK" "AXQ" ...
 $ Nombre Aerolínea: chr "ACES Colombia - Aerolíneas Centrales de Colombia" "Atlantic Southeast Airlines" "Nantucket Airlines" "Action Airlines" ...
```

La base consiste en 1.363 registros con dos columnas indicando el código asociado con la aerolínea, así su nombre. Ambas variables de tipo carácter.



## “Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental”

### Tabla de etapas

Esta base de datos está conformada por 890 registros de tres columnas correspondiendo al modelo de la aeronave, la etapa o capítulo de ruido y la aerolínea a la cual se encuentra asociado. Su función es asignar a cada uno de los registros de la base de datos principal el capítulo de ruido correspondiente.

```
> str(etapas)
'data.frame': 890 obs. of 3 variables:
 $ MODELO      : chr  "Agusta-Westland AW-119Ke" "Agusta A119 Koala" "A124" "A139" ...
 $ ETAPA RUIDO: chr  "HELI" "HELI" "3" "HELI" ...
 $ OACI        : chr  "" "" "GTB" "" ...
```

Es importante destacar que algunos registros no tienen una aerolínea asociada, razón por la cual fue necesario crear una estructura de código que abordara esta ausencia.

### Transformación de la base de datos

En esta sección se realizó la transformación de la base de datos principal agregando nuevos campos o modificándolos de manera que se facilite el análisis gráfico y estadístico posterior.

A continuación, se realiza una descripción de los campos que fueron adicionados.

### Conversión de las columnas asociadas a descripción temporal: fecha y hora

Esta operación hace uso de la función `strptime()`, principalmente, mediante la cual se convierten las columnas “Date”, “Event max time”, “Event start time” y “Event end time” de manera que R las pueda interpretar como fecha y hora. Al realizar la conversión al formato de tiempo de R, es posible representar cronológicamente las series y realizar análisis sectorizados por franjas horarias.

```
> data%>%select(Date, 'Event max time', 'Event start time', 'Event end time')%>%str()
'data.frame': 615797 obs. of 4 variables:
 $ Date          : POSIXlt, format: "2019-11-17" "2019-11-17" "2019-11-17" "2019-11-17" ...
 $ Event max time: POSIXlt, format: "2019-11-17 00:00:47" "2019-11-17 00:04:59" "2019-11-17 00:05:39" "2019-11-17 00:05:53" ...
 $ Event start time: POSIXlt, format: "2019-11-17 00:00:19" "2019-11-17 00:04:18" "2019-11-17 00:05:01" "2019-11-17 00:05:14" ...
 $ Event end time : POSIXlt, format: "2019-11-17 00:01:01" "2019-11-17 00:05:25" "2019-11-17 00:05:58" "2019-11-17 00:06:34" ...
```

### Conversión del nombre de la aerolínea

Esta operación toma la columna “Callsign” y extrae los únicamente los caracteres para generar una columna denominada “Aerolínea” que proporcione la identificación correspondiente.

```
> data%>%select(Aerolínea)%>%str()
'data.frame': 615797 obs. of 1 variable:
 $ Aerolínea: chr  "AAL" "ARE" "ARE" "ARE" ...
```

### Adición de variables descriptoras temporales

Con el objetivo de contar con más descriptores temporales dentro de la base de datos, se agregaron los siguientes campos:

- **Hora:** redondea a un valor de hora exacta el valor de la variable “Event max time”. Por ejemplo, el valor “17/11/2019 01:02:36” se convierte en la columna “Hora” a 01:00, el cual abarca valores entre la 01:00:00 y la 01:59:59.
- **Jornada:** a partir de la variable “Hora” ya definida, se genera la clasificación entre jornada diurna o nocturna de acuerdo con lo establecido en el Artículo 2 de la Resolución 627 de 2006 del entonces Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial.



**“Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental”**

Diurno	Nocturno
De las 7:01 a las 21:00 horas	De las 21:01 a las 7:00 horas

- *Fecha/hora: esta variable consiste en la unión de la variable original “Date” y la variable creada “Hora”. Su objetivo es facilitar la creación de la variable LAeq para un tiempo de integración de una hora.*
- *Franja horaria: asigna a cada valor de la variable “Hora” un descriptor correspondiente a la franja horaria dentro de la cual se ubica. Estas se ajustan de acuerdo con las horas en las cuales se enmarca la operación de plan piloto y corresponden a “0 a 5”, “5 a 6”, “6 a 22” y “22 a 24”.*
- *Semana: para generar gráficas cuyo eje X sea la semana, se creó esta variable para agrupar los datos acordemente. El resultado es el número de la semana en el año dentro del cual se enmarca cada registro.*

Las operaciones realizadas generan el siguiente resultado:

```
> data%>%select(Hora,Jornada, Fecha/hora , Franja horaria ,Semana)%>%str()
'data.frame': 615797 obs. of 5 variables:
 $ Hora      : int  0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 ...
 $ Jornada   : chr  "Nocturno" "Nocturno" "Nocturno" "Nocturno" ...
 $ Fecha/hora : POSIXlt, format: "2019-11-17 00:00:00" "2019-11-17 00:00:00" "2019-11-17 00:00:00" ...
 $ Franja horaria: chr  "0 a 5" "0 a 5" "0 a 5" "0 a 5" ...
 $ Semana    : num  46 46 46 46 46 46 46 46 46 46 ...
```

**Cambio de los nombres de las estaciones**

Para presentar resultados coherentes y apropiados en las gráficas, cambia los nombres de la columna “NMT” variando de “F0” a “EMRI\_”

```
> data%>%select(NMT)%>%str()
'data.frame': 615797 obs. of 1 variable:
 $ NMT: chr  "EMRI_13" "EMRI_04" "EMRI_20" "EMRI_15" ...
```

**Campo de nombre de la aerolínea**

A partir de la tabla de aerolíneas, el algoritmo asigna a cada registro el nombre de la aerolínea con base en la variable “aerolínea” con un código de tres letras. La función que se usa con este propósito proviene del paquete dplyr, particularmente la función left join().

```
> data%>%select('Nombre Aerolínea')%>%str()
'data.frame': 615797 obs. of 1 variable:
 $ Nombre Aerolínea: chr  "American Airlines (AMR)" "Aires Colombia" "Aires Colombia" "Aires Colombia" ...
```

**Etapas de ruido**

De forma general una de las medidas para mitigar el impacto acústico de un aeropuerto, es la de restringir las operaciones de las aeronaves más ruidosas, principio que fue tenido en cuenta para la ejecución del Plan Piloto; lo anterior en concordancia con los límites establecidos en el anexo 16 y sus enmiendas por la Organización de Aviación Civil internacional en función del año y del tipo de avión. En tal sentido y de acuerdo con lo manifestado en el ítem lectura de bases secundarias, la Aerocivil presentó una base de datos en Excel que contenía un listado de las aeronaves que operan en el Aeropuerto El Dorado, para de esta manera correlacionar la etapa de ruido reportada con las operaciones realizadas en los horarios objeto de observación.

Para cada uno de los registros se asigna la etapa de ruido a partir de la base de datos secundaria asociada. Se tiene en cuenta que se asigna la etapa si coincide el tipo de aeronave y la aerolínea o, si esta última no se encuentra presente, se asigna la etapa de ruido única existente o la más alta si hay varias asignadas al mismo modelo. Si ninguno de



**“Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental”**

los criterios mencionados es coincidente, entonces no asigna etapa y diligencia la variable correspondiente como “ausente”.

**Asignación de la ocurrencia de Plan Piloto**

De acuerdo con la base de datos secundaria correspondiente a las fechas y a las franjas horarias de ocurrencia de Plan Piloto, se genera una variable que indica si el registro se enmarca en esta operación. Se realiza la asignación de acuerdo con los siguientes criterios:

- 1) Si en la fecha del evento se realizó plan piloto y si existe coincidencia de la hora del evento máximo registrado con las franjas asignadas de plan piloto para la fecha respectiva.
- 2) Si en la fecha del evento se realizó plan piloto y si se realizó plan piloto de 22:00 a 24:00, las demás horas del día respectivo se asignan como Plan Piloto.
- 3) Si no se cumple alguno de los dos criterios mencionados, no se califica la ocurrencia de Plan Piloto.

Finalmente, los registros de la base de datos se organizaron de manera cronológica de acuerdo con la fecha de inicio de cada uno de los eventos, los resultados de todos los análisis son presentados en detalle en el acápite de otras consideraciones del presente seguimiento

**Mesas de trabajo Aerocivil - ANLA**

Dando cumplimiento a lo establecido en el literal c del numeral 1 del Artículo Cuarto de la Resolución 01842 del 16 de septiembre de 2019, que a la letra dice:

“De forma semanal deberá (todos los martes):

c. Realizar un comité técnico con la ANLA, para revisión y análisis de los resultados técnicos y sociales de la semana inmediatamente anterior”;

En el periodo objeto de este seguimiento se adelantaron 4 mesas de trabajo ANLA – Aerocivil que se describen a continuación:

Al respecto es importante mencionar que en estas mesas técnicas semanales se revisaron los datos de ruido obtenidos por cada estación de monitoreo, que hace parte del sistema de Vigilancia y Control Ambiental (En adelante SVCA). Así mismo se verificó la información de vuelos, rutas y operaciones en general que arroja la herramienta MapAereo y fueron analizados tanto por el equipo técnico de la Aerocivil, como por el equipo técnico de la ANLA por separado, para posteriormente en la mesa técnica de trabajo tratar los hallazgos y aspectos relevantes de importancia que encontraron cada uno de los equipos.

Para el componente social se hizo una correlación con las PQRS que se radicaron durante este periodo de tiempo, las respuestas que se emitieron a los peticionarios y demás aspectos importantes que fueran informados por las comunidades en sus peticiones.

Finalmente, es importante mencionar que, como producto de las últimas mesas de trabajo, se fueron evaluando los resultados en general, a partir de los cuales esta Autoridad concluyó cuales eran los aspectos importantes que influían en los niveles de ruido generados por la operación aérea para los dos localidades y el municipio de Funza, en las franjas horarias objeto de intervención, así como en la tendencia general del medio en relación con las emisiones sonoras generadas por la operación aérea y aeroportuaria.

En este sentido, se presenta un registro fotográfico de las mesas técnicas llevadas a cabo en función del seguimiento ambiental que se le realiza al plan piloto. (Ver Fotografía 9. Martes 10 de marzo de 2020: Mesa técnica ANLA – Aerocivil del Concepto Técnico 7449 del 04 de diciembre de 2020)



**“Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental”**

*Es importante mencionar que mediante Decreto 081 del 11 de marzo de 2020 de la Alcaldía Mayor de Bogotá, se adoptaron medidas sanitarias y acciones transitorias de policía para la preservación de la vida y mitigación del riesgo con ocasión de la situación epidemiológica causada por el COVID-19, igualmente el Ministerio de Salud y Protección Social mediante la Resolución 385 del 12 de marzo de 2020 declaró la emergencia sanitaria por la misma razón, en este sentido, la Presidencia de la República expidió la Directiva No. 02 del 12 de marzo de 2020, en virtud de la cual, como mecanismo de contingencia en relación con los posibles impactos en la salud de las personas que pueda generar el COVID-19 y con el propósito de garantizar la prestación del servicio público, se deberían implementar herramientas colaborativas acudiendo reuniones virtuales.*

*En este orden de ideas, esta Autoridad Nacional acatando las disposiciones locales y gubernamentales frente a la contingencia sanitaria del COVID-19 y así mismo, en aras de velar por la continuidad de los trámites, llevó a cabo las mesas técnicas y reuniones del Plan Piloto en espacios virtuales por Hangouts Meet y Microsoft teams. (Ver Fotografías 10, 11 y 12 del Concepto Técnico 7449 del 04 de diciembre de 2020)*

*Es importante informar que la implementación del denominado Plan Piloto, inició el pasado 18 de noviembre de 2019 y operó hasta el 25 de marzo de 2020; sin embargo y en atención a la emergencia sanitaria decretada por el Ministerio de Salud y Protección Social, acogida mediante la Resolución 385 del 12 de marzo de 2020; el Ministerio de Transporte, a través del Decreto 482 del 26 de marzo de 2020, suspendió todas las restricciones de tipo ambiental establecidas para la operación de pistas de los aeropuertos nacionales e internacionales en todo el territorio nacional durante el tiempo que dure la emergencia; es decir, que dadas las condiciones excepcionales que se presentan en el país a causa del COVID-19, los aeropuertos colombianos operan sin ningún tipo de restricción en términos de configuración operacional, horario y/o capítulo de ruido de las aeronaves; lo anterior, con el objetivo de apoyar la emergencia sanitaria y priorizar las acciones y operaciones en el marco de la atención de la pandemia en el territorio nacional.*

*Bajo este entendido, y hasta tanto no se levante la declaratoria de emergencia sanitaria emitida por el gobierno nacional mediante Resolución No. 385 del 12 de marzo de 2020, prorrogada mediante Resoluciones 0844 del 2020 y Resolución 1462 de 2020, el Ministerio de Salud y Protección Social hasta el 30 de noviembre, el aeropuerto internacional El Dorado seguirá operando sin restricciones ambientales. Cuando la situación declarada a causa del COVID-19 se normalice, el aeropuerto volverá a operar según lo establecido por esta Autoridad Nacional.”*

A continuación, se traen del Concepto Técnico 7449 del 4 de diciembre de 2020, las consideraciones que luego de la verificación efectuada al proyecto análisis de las actividades de seguimiento que se han llevado a cabo hasta la fecha relacionadas con la ejecución del denominado Plan Piloto, teniendo en cuenta la información suministrada por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil para el periodo comprendido entre el 7 y el 25 de marzo de 2020, se estableció que el titular del proyecto no está dando cumplimiento, con el alcance, condiciones y términos autorizados. (...)

**CUMPLIMIENTO A LOS ACTOS ADMINISTRATIVOS**

**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.**

<b>Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019</b>			
<b>ARTÍCULO PRIMERO.</b> Ajustar vía seguimiento el artículo primero de la Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015, en el sentido de autorizar la ejecución temporal del Plan Piloto propuesto por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil mediante oficios con radicación ANLA 2019045919-1-000 del 10 de abril del 2019, 2019114028-1-000 del 5 de agosto 2019, 2019123000-1-000 del 21 de agosto de 2019 y 2019124364-1-000 del 23 de agosto de 2019, de conformidad con las razones expuestas en el presente acto administrativo			
<b>Obligación</b>	<b>Carácter</b>	<b>Cumple</b>	<b>Vigente</b>
<b>ARTÍCULO TERCERO.</b> - La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, previo inicio del “Plan Piloto” deberá ejecutar las siguientes actividades:	Temporal	NO	SI



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

(...)

3. Toda denuncia ambiental y PQRS en general, relacionada con la implementación del "Plan Piloto" presentada por la comunidad, deberá ser atendida dentro del periodo definido, y producto de esto deberá generarse, para el caso de las denuncias, un acta que cuente con la firma del denunciante y un informe técnico que dé respuesta a su solicitud y permita a esta Autoridad analizar la magnitud del presunto impacto referido por el denunciante. Este informe contendrá como mínimo los campos de ubicación georreferenciada, hora y día del suceso, así como la identificación del nivel de molestia de este en una escala numérica y la identificación de si se trata de una denuncia reincidente. La ANLA determinará para cada caso si acompaña la atención de las denuncias ambientales, para lo cual la Aerocivil informará de la programación de atención de estas.

**Consideraciones:** En cuanto esta obligación fue analizada en el numeral 4 del Artículo Segundo del Auto 6002 del 30 de junio de 2020, en donde se determina el no cumplimiento, de la siguiente manera:

"Al respecto de este requerimiento, de acuerdo con la comunicación de la Aerocivil con radicado 2020146056-1-000 del 3 de septiembre de 2020, se indica que "con el ánimo de finalizar adecuadamente el proceso del Plan Piloto, mediante radicado ANLA 2020052979-1-000 del 11 de agosto del 2020 esta entidad remitió a su despacho las acciones realizadas en cumplimiento del auto de seguimiento 06002 del 30 de junio de 2020, dando observancia a lo requerido en el marco de este ejercicio práctico". Sin embargo, al consultar la información del radicado citado 2020052979-1-000 del 11 de agosto del 2020, se encontró que realmente tiene como fecha el 6 de abril de 2020.

Bajo este radicado se encontró una carpeta que contiene el documento denominado "Informe de resultados sociales Plan Piloto" en el cual se hace referencia a las PQRS, en el cual informan los mecanismos utilizados para la atención de PQRS, un análisis de las mismas recibidas por localidad y franja horaria, grupos y personas reiterativas en la radicación de PQRS y se hace análisis de algunos casos particulares. Sin embargo, no se presenta una relación de las PQRS que indique el estado del total de las comunicaciones en el cual se pueda identificar con claridad la primera atención y la respuesta final, de tal forma que pueda validar y evaluar adecuadamente el cumplimiento de este requerimiento. Es de anotar, que en dicho documento no se hace referencia a ningún tipo de anexo que cuente con soportes documentales de la atención de PQRS.

Por otra parte, bajo el radicado 2020130007-1-000 del 11 de agosto de 2020 se hace entrega de un documento denominado "Informe social final" que tiene como objetivo "Presentar las acciones y actividades correspondientes al plan de gestión complementaria social del SVCA durante el mes de julio 2020 en el marco del programa del Plan Piloto" y que en el apartado final de conclusiones indica lo siguiente:

"Actualmente el 100% de las PQRS del plan piloto cuentan con primera atención y tienen prioridad en respuesta de acuerdo con el Protocolo de Atención. Esta atención personalizada que se ha llevado a cabo durante este Plan Piloto, ha garantizado un contacto e información clara a las comunidades"

Aunque en este documento se hace referencia a varios anexos, no se referencia a un anexo específico a la atención de PQRS y por otra parte, no se evidencia localización de los mismos.

Sumado a lo anterior, en el servidor de la Aerocivil habilitado para consulta del equipo de seguimiento de la ANLA, si bien se encuentra una carpeta que contiene información de los peticionarios, no se identifica un informe o relación que permita validar el cumplimiento de ese requerimiento.

Dado lo anterior, se concluye que no se ha dado cumplimiento a la presente obligación y no se cuenta con la trazabilidad de atención a PQRS en la totalidad del tiempo de ejecución del plan piloto. Por lo tanto, se reitera el presente requerimiento.

**Auto 12030 del 30 de diciembre de 2019, por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental****Auto 12030 del 30 de diciembre de 2019**

Obligación	Carácter	Cumple	Vigente
<b>ARTÍCULO PRIMERO.</b> 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 los 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:	Temporal	NO	SI
(...)			



**“Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental”**

**Auto 12030 del 30 de diciembre de 2019**

2. En cuanto a las denuncias ambientales y atención de PQRS del “Plan Piloto”:

- a. Actualizar y unificar la carpeta de denuncias en el servidor de la ANLA, con el archivo compartido de quejas de tal manera que se puedan realizar análisis confiables sobre el nivel de atención de PQRS, sumado a lo anterior se requiere que los soportes de las respuestas generadas correspondan a los oficios de salida que cuenten con radicado de la Aerocivil y puedan así ser considerados como respuestas de carácter oficial, en el término no mayor de 15 días calendario a la notificación del presente acto administrativo.
- b. Cada denuncia ambiental y PQRS debidamente atendida, cuente con un acta y un informe técnico que responda a las especificidades y por tanto anexarse a la respuesta como soportes de su debida gestión.

**Consideraciones:** En lo referente al literal a preciso indicar que si bien hasta el seguimiento correspondiente al Auto 6002 del 30 de junio de 2020 se contó con el archivo compartido en Excel que sintetizaba la información de las PQRS recibidas por la Aerocivil, en la actualidad no se cuenta con esta herramienta de análisis y verificación actualizada que permita validar la información que se encuentra en la carpeta de denuncias que se encuentra en el servidor de la Aerocivil que es compartido con el equipo de seguimiento del Plan Piloto de esta Autoridad.

En cuanto al literal b, la información fue analizada en el numeral 4 del Artículo Segundo del Auto 6002 del 30 de junio de 2020, considerando que no se ha dado cumplimiento a la obligación y no se cuenta con la trazabilidad de atención a PQRS en la totalidad del tiempo de ejecución del plan piloto. Por lo tanto, se reitera el presente requerimiento.

Obligación	Carácter	Cumple	Vigente
5. Complementar los análisis de perfilamiento de ruido por tipo de aeronave, con perfilamientos relacionados con ruido tonal y baja frecuencia, en cumplimiento de lo establecido en la nota 1 del Artículo Primero de la Resolución 1980 del 2 de octubre de 2019.	Temporal	NO	SI

**Consideraciones:** En relación con la presente obligación y una vez revisada la información que reposa en el expediente LAM0209, no se observó la presentación la información técnica solicitada.

No obstante lo anterior y teniendo en cuenta las motivaciones de esta Autoridad en el Auto 12030 del 30 de diciembre de 2019, que entre otros aspectos consagra lo siguiente:

“(…)

2. 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 actualizada entregada por la Aerocivil de aeronaves matriculadas y que operan en el aeropuerto El Dorado presentada mediante radicado 2019198192-1-000 del 17 de diciembre de 2019, observando que la base de datos entregada respecto a los certificados de ruido que la soportan, no concuerda en algunos casos; por lo anterior y al presentar incongruencias para los análisis que requiere hacer esta Autoridad y teniendo en cuenta que se tiene registro de todas las operaciones realizadas las cuales pueden ser reevaluadas en cualquier momento en ejercicio de las actividades de seguimiento y control al plan piloto, se considera necesario requerir a la Aerocivil que efectúe revisión y complemento total de la base de datos OACI\_0\_2130 y los capítulos de ruido de las aeronaves, la cual debe concordar en un 100% con los certificados de capítulo de ruido presentados por la aerolíneas en concordancia con lo establecido en el literal a del numeral 3 y el numeral ii del literal c del Artículo primero del Auto 10444 del 26 de noviembre de 2019.
3. De igual manera y en relación con los perfilamientos de ruido por tipo de aeronave que la Aerocivil ha venido presentando en las mesas de trabajo, esta Autoridad considera necesario que en aras de descartar cualquier impacto asociado a efectos psicoacústicos por el tipo de ruido generados por la industria aeronáutica, y partiendo de que el indicador de ruido para certificación de aeronaves no solamente incorpora criterios asociados a los niveles de ruido, sino que contempla efectos asociados a las componentes frecuenciales y duración del evento, esta Autoridad considera necesario requerir a la Aerocivil que complemente sus análisis de perfilamiento de ruido, con perfilamientos relacionados con ruido tonal y baja frecuencia (…)

En tal sentido, lo que buscaba esta Autoridad en el marco del Plan Piloto, era que se pudieran contemplar efectos asociados a las componentes frecuenciales y duración del evento, como factores asociados a las emisiones acústicas de las operaciones aéreas, para de esta manera poder perfilar con mayor detalle las aeronaves en los horarios de operación objeto de observación, sin embargo, la Aerocivil no presentó los análisis solicitados.



**“Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental”****Auto 12030 del 30 de diciembre de 2019**

Al respecto se aclara que esta Autoridad procedió a realizar sus propios análisis, con la información disponible y producto de esto se inició apertura de investigación con expediente SAN0080-00-2020 concepto técnico No 1655 del 24 de marzo de 2020, por el incumplimiento a las condiciones operacionales establecidas en el marco del Plan Piloto en el sentido de no garantizar el uso de aeronaves con la tecnología más silenciosa o su equivalente durante los periodos objeto de observación.

Por lo anterior y teniendo en cuenta que la presente obligación fue motivada en el marco de la ejecución del Plan Piloto y que mediante comunicación radicada en la ANLA No. 2020146056-1-000 del 3 de septiembre de 2020, la Aerocivil informa que da por terminado el denominado “Plan Piloto” e indica que no hará uso de los 16 días calendario que faltaban para culminar con el periodo de implementación de dicho plan, autorizados mediante comunicación ANLA 2020076169-2-000 del 15 de mayo de 2020, se solicita al área jurídica excluir del seguimiento la presente obligación de conformidad con el Artículo Decimo Primero de la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019, que a la letra dice:

“La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, en caso de estar interesada en continuar de manera permanente con la configuración operacional solicitada mediante oficios con radicación ANLA 2019045919-1-000 del 10 de abril del 2019, 2019114028-1-000 del 5 de agosto 2019, 2019123000-1-000 del 21 de agosto de 2019 y 2019124364-1-000 del 23 de agosto de 2019, deberá realizar el trámite correspondiente ante esta Autoridad, de conformidad con el Decreto 1076 de 2015.”

De acuerdo con lo anterior y teniendo en cuenta que la información técnica solicitada aplicaba especialmente en el marco de la ejecución del Plan Piloto, no se considera pertinente seguir insistiendo en la presentación de la misma, no obstante lo anterior es importante resaltar que la Aerocivil no dio cumplimiento a la obligación impuesta, lo que limitó los análisis por parte de esta Autoridad en el marco del control y seguimiento ambiental al precitado Plan (...).

Obligación	Carácter	Cumple	Vigente
<p>6. En atención del Artículo Segundo de la Resolución 1980 de 2019 se debe cumplir con las siguientes obligaciones.</p> <p>(...)</p> <p>b. Revisar y ajustar la información que se presenta a las comunidades en la página de la Aerocivil, mediante el micrositio del Plan Piloto, en específico con los avances presentados de las actividades realizadas con comunidades, la información de las estaciones de monitoreo, incluidas las móviles que permiten atender las quejas por ruido, la integración de los clips de video propuestos por la oficina de prensa para el Plan de comunicaciones y generar los comunicados que den cuenta de las contingencias o situaciones imprevistas que no permitan el desarrollo adecuado del Plan Piloto.</p>	Temporal	NO	SI

**Consideraciones:**

En lo atinente al numeral b. en la verificación de la información que reposa en el micrositio no se identificó que se presentaran comunicados que socializaran el cierre y finalización del Plan Piloto. Por lo cual no se cumple con la presente obligación y se reitera el presente numeral.

Dado lo anterior, no se valida el cumplimiento y se reitera el literal b del presente requerimiento.

**Auto 00959 del 17 de febrero de 2020, por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental****Auto 00959 del 17 de febrero de 2020**

Obligación	Carácter	Cumple	Vigente
<p><b>ARTÍCULO PRIMERO.</b> Requerir a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – AEROCIVIL, en el marco de la ejecución del Plan Piloto, autorizado mediante la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019, modificada por la Resolución 1980 del 2 de octubre de 2019, para la ejecución temporal del citado Plan, para que en el término en días calendario, que se establece en cada obligación, contado a partir de la ejecutoria del presente acto administrativo, presente a esta Autoridad las evidencias documentales del cumplimiento de las siguientes obligaciones:</p> <p>(...)</p> <p>9. Ajustar los procesos de atención a quejas, de tal manera que cumpla con los tiempos definidos para el “contacto inicial” con el peticionario y los tiempos establecidos para la respuesta a cada una de las PQRS recibidas y presentar registros de cumplimiento en los informes mensuales ante esta Autoridad.</p>	Temporal	NO	SI



## "Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental"

**Auto 00959 del 17 de febrero de 2020**

**Consideraciones:** En cuanto a este requerimiento es preciso indicar que si bien hasta el seguimiento correspondiente al Auto 6002 del 30 de junio de 2020 se contó con el archivo compartido en Excel que sintetizaba la información de las PQRS recibidas por la Aerocivil, en la actualidad no se cuenta con esta herramienta de análisis y verificación que permita validar la información que se encuentra en la carpeta de denuncias que se encuentra en el servidor de la Aerocivil que es compartido con el equipo de seguimiento del Plan Piloto de esta Autoridad.

Dado lo anterior, no posible validar el cumplimiento de esta obligación y por tanto, se reitera el presente requerimiento.

Obligación	Carácter	Cumple	Vigente
<p><b>ARTÍCULO SEGUNDO.</b> Reiterar a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – AEROCIVIL, en el marco de la ejecución del Plan Piloto, autorizado mediante la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019, modificada por la Resolución 1980 del 2 de octubre de 2019, para la ejecución temporal del citado Plan, para que dé cumplimiento a las siguientes obligaciones en los términos establecidos respectivamente en cada acto administrativo:</p> <p>(...)</p> <p>6. Reiterar la actualización y unificación de la carpeta de denuncias en el servidor de la ANLA, con el archivo compartido de quejas de tal manera que se puedan realizar análisis confiables sobre el nivel de atención de PQRS, sumado a lo anterior se requiere que los soportes de las respuestas generadas correspondan a los oficios de salida que cuenten con radicado de la Aerocivil y puedan así ser considerados como respuestas de carácter oficial. En cumplimiento del literal a, del numeral 2 del artículo primero del Auto 12030 del 30 de diciembre de 2019.</p>	Temporal	NO	SI

**Consideraciones:** En cuanto a este requerimiento es preciso indicar que si bien hasta el seguimiento correspondiente al Auto 6002 del 30 de junio de 2020 se contó con el archivo compartido en Excel que sintetizaba la información de las PQRS recibidas por la Aerocivil, en la actualidad no se cuenta con esta herramienta de análisis y verificación actualizada que permita validar la información que se encuentra en la carpeta de denuncias que se encuentra en el servidor de la Aerocivil que es compartido con el equipo de seguimiento del Plan Piloto de esta Autoridad.

Dado lo anterior, no posible validar el cumplimiento de esta obligación y por tanto, se reitera el presente requerimiento.

Obligación	Carácter	Cumple	Vigente
<p>8. Presentar actas de todas las reuniones con comunidad y generar un registro audiovisual de las reuniones complementarias y de las mesas técnicas de seguimiento que se adelanten, del desarrollo de las reuniones y mesas, deberán entregar los soportes respectivos que permitan evidenciar el cumplimiento. En cumplimiento el literal f, del numeral primero, del artículo primero del auto 10444 del 26 de noviembre de 2019</p>	Temporal	NO	SI

**Consideraciones:** Al respecto del este requerimiento Es de anotar que si bien la Aerocivil en el documento "Informe social final" que fue entregado bajo el radicado 2020130007-1-000 del 11 de agosto de 2020 que se adjuntan los siguientes anexos:

- Anexo 1. Tutorial de Participación En Socializaciones Virtuales Del Plan Piloto
- Anexo 2. Soporte de Convocatoria Localidad De Fontibón
- Anexo 3. Soporte de Convocatoria Localidad De Engativá
- Anexo 4. Carpeta Soporte Socialización 8/07/2020
- Anexo 5. Carpeta Soporte Socialización 9/07/2020
- Anexo 6. Carpeta Soporte Socialización 15/07/2020
- Anexo 7. Carpeta Soporte Socialización 16/07/2020

En el radicado en cuestión no se encuentra evidencia de ellos, con lo cual no es posible validar los procesos de convocatoria, ni el desarrollo de las actividades realizadas en las reuniones mediante listados de asistencia, actas, videos y presentación en Power Point utilizadas.

Por tanto no se da por cumplido este requerimiento y por tanto se reitera el mismo.

Obligación	Carácter	Cumple	Vigente
<p>10. Presentar los análisis mensuales que permitan ubicar las denuncias, en caso de presentarse durante el respectivo mes, en relación con las trayectorias de vuelo y los niveles de ruido y anexe todos los soportes de las quejas recibidas y de las respuestas oficiales generadas. En cumplimiento del numeral 2 del artículo cuarto de la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019.</p>	Temporal	NO	SI



**"Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental"****Auto 00959 del 17 de febrero de 2020**

**Consideraciones:** Al respecto de este requerimiento, de acuerdo con la comunicación de la Aerocivil con radicado 2020146056-1-000 del 3 de septiembre de 2020, se indica que "con el ánimo de finalizar adecuadamente el proceso del Plan Piloto, mediante radicado ANLA 2020052979-1-000 del 11 de agosto del 2020 esta entidad remitió a su despacho las acciones realizadas en cumplimiento del auto de seguimiento 06002 del 30 de junio de 2020, dando observancia a lo requerido en el marco de este ejercicio práctico". Sin embargo, al consultar la información del radicado citado 2020052979-1-000 del 11 de agosto del 2020, se encontró que realmente tiene como fecha el 6 de abril de 2020.

Bajo este radicado se encontró una carpeta que contiene el documento denominado "Informe de resultados sociales Plan Piloto" en el cual se hace referencia a las PQRS, en el cual informan los mecanismos utilizados para la atención de PQRS, un análisis de las mismas recibidas por localidad y franja horaria, grupos y personas reiterativas en la radicación de PQRS y se hace análisis de algunos casos particulares. Sin embargo, no se presenta una relación de las PQRS que indique el estado del total de las comunicaciones en el cual se pueda identificar con claridad la primera atención y la respuesta final, de tal forma que pueda validar y evaluar adecuadamente el cumplimiento de este requerimiento. Es de anotar, que en dicho documento no se hace referencia a ningún tipo de anexo que cuente con soportes documentales de la atención de PQRS.

Por otra parte, bajo el radicado 2020130007-1-000 del 11 de agosto de 2020 se hace entrega de un documento denominado "Informe social final" que tiene como objetivo "Presentar las acciones y actividades correspondientes al plan de gestión complementaria social del SVCA durante el mes de julio 2020 en el marco del programa del Plan Piloto" y que en el apartado final de conclusiones indica lo siguiente:

No obstante lo anterior, los análisis presentados si bien de manera general permiten ubicar las denuncias por ruido en cada localidad y por franja horaria, en los dos informes no se evidencia que estos análisis contemplen la relación con las trayectorias de vuelo y los niveles de ruido y anexe todos los soportes de las quejas recibidas y de las respuestas oficiales generadas.

Por lo tanto, no se da por cumplido el presente requerimiento y se reitera el mismo.

**Auto 6002 del 30 de junio 2020, Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental****Auto 6002 del 30 de junio de 2020**

<b>Obligación</b>	<b>Carácter</b>	<b>Cumple</b>	<b>Vigente</b>
<p><b>ARTÍCULO PRIMERO.</b> Requerir a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – AEROCIVIL, en el marco de la ejecución del Plan Piloto, autorizado mediante la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019, modificada por la Resolución 1980 del 2 de octubre de 2019, para la ejecución temporal del citado Plan, para que en el término que establece cada requerimiento, contado a partir de la ejecutoria del presente acto administrativo, presente a esta Autoridad las evidencias documentales del cumplimiento de las siguientes obligaciones:</p> <p>(...)</p> <p>4. En un plazo no mayor a 30 días, presentar un documento técnico, que contemple un protocolo de control y seguimiento a la totalidad de los procedimientos de abatimiento de ruido y el plan de mejora en la implementación de estos, con cronograma de ejecución, en cumplimiento de la medida 3 - Procedimientos de reducción de ruido- de la Ficha de manejo 6.2.1.7 de Mitigación de impactos sobre ruido, del Plan de manejo ambiental.</p>	Temporal	NO	SI
<p><b>Consideraciones:</b> En relación con la presente obligación y una vez revisada la información que reposa en el expediente LAM0209, no se observó la información solicitada en el marco de este requerimiento.</p> <p>De acuerdo con lo anterior, y teniendo en cuenta que el cumplimiento de dicha obligación está ligado no solamente a la ejecución del denominado "Plan Piloto" sino a la Ficha de manejo 6.2.1.7 de Mitigación de impactos sobre ruido, se considera necesario reiterar el requerimiento.</p>			
<b>Obligación</b>	<b>Carácter</b>	<b>Cumple</b>	<b>Vigente</b>
<p><b>ARTÍCULO SEGUNDO.</b> Reiterar a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – AEROCIVIL, en el marco de la ejecución del Plan Piloto, autorizado mediante la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019, modificada por la Resolución 1980 del 2 de octubre de 2019, para la ejecución temporal del citado Plan, para que dé cumplimiento a las siguientes obligaciones en los términos establecidos respectivamente en cada acto administrativo:</p> <p>(...)</p> <p>4. Reiterar el numeral 3 del artículo tercero de la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019, de manera que se atienda y responda las PQRS que se encuentran sin</p>	Temporal	NO	SI



**"Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental"****Auto 6002 del 30 de junio de 2020**

primera atención y proceso de cierre, y se entregue a esta Autoridad, un informe que incluya los soportes correspondientes.

**Consideraciones:** Al respecto de este requerimiento, de acuerdo con la comunicación de la Aerocivil con radicado 2020146056-1-000 del 3 de septiembre de 2020, se indica que "con el ánimo de finalizar adecuadamente el proceso del Plan Piloto, mediante radicado ANLA 2020052979-1-000 del 11 de agosto del 2020 esta entidad remitió a su despacho las acciones realizadas en cumplimiento del auto de seguimiento 06002 del 30 de junio de 2020, dando observancia a lo requerido en el marco de este ejercicio práctico". Sin embargo, al consultar la información del radicado citado 2020052979-1-000 del 11 de agosto del 2020, se encontró que realmente tiene como fecha el 6 de abril de 2020.

Bajo este radicado se encontró una carpeta que contiene el documento denominado "Informe de resultados sociales Plan Piloto" en el cual se hace referencia a las PQRS, en el cual informan los mecanismos utilizados para la atención de PQRS, un análisis de las mismas recibidas por localidad y franja horaria, grupos y personas reiterativas en la radicación de PQRS y se hace análisis de algunos casos particulares. Sin embargo, no se presenta una relación de las PQRS que indique el estado del total de las comunicaciones en el cual se pueda identificar con claridad la primera atención y la respuesta final, de tal forma que pueda validar y evaluar adecuadamente el cumplimiento de este requerimiento. Es de anotar, que en dicho documento no se hace referencia a ningún tipo de anexo que cuente con soportes documentales de la atención de PQRS.

Por otra parte, bajo el radicado 2020130007-1-000 del 11 de agosto de 2020 se hace entrega de un documento denominado "Informe social final" que tiene como objetivo "Presentar las acciones y actividades correspondientes al plan de gestión complementaria social del SVCA durante el mes de julio 2020 en el marco del programa del Plan Piloto" y que en el apartado final de conclusiones indica lo siguiente:

"Actualmente el 100% de las PQRS del plan piloto cuentan con primera atención y tienen prioridad en respuesta de acuerdo al Protocolo de Atención. Esta atención personalizada que se ha llevado a cabo durante este Plan Piloto, ha garantizado un contacto e información clara a las comunidades"

Aunque en este documento se hace referencia a varios anexos, no se referencia a un anexo específico a la atención de PQRS y por otra parte, no se evidencia localización de los mismos.

Sumado a lo anterior, en el servidor de la Aerocivil habilitado para consulta del equipo de seguimiento de la ANLA, si bien se encuentra una carpeta que contiene información de los peticionarios, no se identifica un informe o relación que permita validar el cumplimiento de ese requerimiento.

Dado lo anterior, se concluye que no se ha dado cumplimiento a la presente obligación y no se cuenta con la trazabilidad de atención a PQRS en la totalidad del tiempo de ejecución del plan piloto. Por lo tanto, se reitera el presente requerimiento.

Obligación	Carácter	Cumple	Vigente
5. Reiterar el cumplimiento de la obligación establecida en el literal b, del numeral 2, del artículo primero del Auto 12030 del 30 de diciembre de 2019, el sentido de presentar un análisis de trayectorias aéreas y niveles de ruido de las estaciones más cercanas al municipio de Facatativá, para verificación y análisis por parte de esta Autoridad.	Temporal	NO	SI

**Consideraciones:** En relación con la presente obligación y una vez revisada la información que reposa en el expediente LAM0209, no se observó la información solicitada en el marco de este requerimiento, por lo anterior y teniendo en cuenta que fue un compromiso con las comunidades de Facatativá, las cuales manifestaron sentirse impactadas por la operación aérea mediante radicados ANLA 2020037994-1-000, 2020037994-1-000 y 2020037977-1-000 todos del 10 de marzo de 2020. Esta Autoridad considera pertinente reiterar el requerimiento.

**OTRAS CONSIDERACIONES**

Teniendo en cuenta que el denominado Plan Piloto, fue concebido a partir de la necesidad de obtener información técnica primaria relacionada con el componente ruido y el socioeconómico, ante la intensión manifiesta de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil de flexibilizar de forma permanente la configuración operacional del aeropuerto internacional El Dorado, a continuación, se exponen las principales conclusiones a las que llegó el equipo técnico ANLA.

**MEDIO FÍSICO****En relación con la configuración operacional**

En lo que respecta a la dirección y tipo de operación realizada (decolaje y/o aterrizaje) durante la ejecución del Plan Piloto, esta Autoridad procedió a verificar las condiciones operacionales entre las 22:00 y las 12:00 y de 5:00 a 5:59, entre el 18 de noviembre de 2019 y el 25 de marzo de 2020, observándose que como se mencionó a lo largo del concepto técnico 7449 del 04 de diciembre de 2020, la ejecución de dicho Plan no se dio en las condiciones esperadas, toda vez que de acuerdo con lo informado en las mesas técnicas, se han presentado situaciones de orden operacional que



### “Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental”

han impedido la ejecución de la configuración operacional autorizada durante todo el periodo objeto de seguimiento, siendo más recurrente la necesidad de cancelar el Plan Piloto en el horario de las 22:00 y las 12:00. En tal sentido la Aerocivil a lo largo del periodo de ejecución de dicho Plan informó expresamente las situaciones presentadas y las razones que las motivaron la no ejecución permanente del denominado Plan Piloto, que principalmente se asociaron a temas meteorológicos y de congestión en el tráfico aéreo.

A corte 25 de marzo de 2020, el Plan Piloto se mantuvo vigente durante de 129 días donde la operación tuvo el siguiente comportamiento:



Fuente: SVCA - Adaptado equipo ANLA

De acuerdo con las gráficas anteriores durante el periodo de ejecución del Plan Piloto, correspondiente de 129 días, para el horario de 22:00 a 23:59, solo se implementaron de manera efectiva 66 días correspondientes al 51% del periodo evaluado. Por su parte para el caso de la franja horaria de las 5:00 a las 5:59, se implementó de manera efectiva, 95 días equivalentes al 74%. Al respecto, es importante resaltar que para esta última franja horaria la no ejecución del plan piloto estuvo asociada al cumplimiento del ítem II del numeral 1 del Artículo Segundo del Auto 12030 del 30 de diciembre de 2019 que consagra lo siguiente:

“(…) En los eventos en que por casos de fuerza mayor se modifique la operación de la franja horaria nocturna, no podrá operarse la franja horaria de 5:00:00 a 5:59:59 del día siguiente.”

De acuerdo con lo anterior se puede concluir que la configuración operacional propuesta, presenta limitantes operacionales para ser ejecutada de forma estricta, principalmente cuando se trata de los aterrizajes y despegues en configuración oriente – occidente.

#### En relación con los capítulos de ruido de las aeronaves

En lo que respecta al seguimiento a los capítulos de ruido de las aeronaves que operan en las franjas horarias objeto de observación, el equipo técnico tuvo en cuenta las siguientes herramientas.

##### ○ Base de datos:

Consiste de un archivo en Excel que contiene todas las aeronaves que operan en el aeropuerto El Dorado, los operadores (aerolíneas) y los capítulos de ruido de cada una de estas; en relación con lo anterior el equipo ANLA ha efectuado verificaciones de la misma vía seguimiento, encontrando que en algunos casos no están todas las aeronaves que reporta el sistema en la base de datos, los nombres de las aerolíneas presentan inconsistencias (las aerolíneas cambian de nombre y no los actualizan), se duda de las etapas de ruido reportadas en tanto que el sistema reporta altos niveles y en la base indica que son etapa 4 o viceversa y no se cuenta con soportes de documentación técnica que permita validar la categoría asignada.

##### ○ Certificaciones soporte:

El equipo técnico de la ANLA consideró necesario requerir a la Aerocivil la documentación de soporte de la base de datos descrita en el ítem anterior, de tal forma que se tuviera la certeza de la información allí consolidada, en el marco de lo cual presentó lo siguiente:

Nombre	Fecha de modificación	Tipo
Aerocaribe	15/03/2020 9:21 a. m.	Carpeta de archivos
Aerosucre	15/03/2020 9:21 a. m.	Carpeta de archivos
Avianca	15/03/2020 9:21 a. m.	Carpeta de archivos
Fast Colombia & Viva Airlines Peru	15/03/2020 9:21 a. m.	Carpeta de archivos
LAS cargo	15/03/2020 9:21 a. m.	Carpeta de archivos
Latam	15/03/2020 9:21 a. m.	Carpeta de archivos
Regional Express Americas S.A.S	15/03/2020 9:21 a. m.	Carpeta de archivos
Sarpa	15/03/2020 9:21 a. m.	Carpeta de archivos

Fuente: Servidor SVCA

**“Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental”**

*Sin embargo, al evaluar la base de datos en la columna de código OACI, asignado a cada uno de los operadores y que son utilizados por las aerolíneas para su identificación, hay 1779 códigos entre pasajeros, carga y servicios especiales, sobre los cuales no se tiene información de soporte sobre el capítulo de ruido asignado en la base de datos.*

*Al respecto es importante resaltar que los certificados con los que se cuenta incluyen los de las dos (2) Aerolíneas que más operaciones realizan en el aeropuerto Eldorado que son Avianca y Lata.*

*Al respecto y a través de anteriores Autos de seguimiento, esta Autoridad solicitó a la Aerocivil el ajuste y soporte de la información anteriormente descrita, sin embargo a la fecha no fue posible obtener una base de datos consistente y actualizada para realizar un efectivo seguimiento, razón por lo cual esta Autoridad procedió a realizar análisis estadísticos y tendencias típicas de niveles de ruido, que permitieron identificar tipos de aeronaves ruidosas operando en las franjas horarias no autorizadas, lo cual dio como resultado una apertura de investigación con expediente SAN0080-00-2020 concepto técnico No 1655 del 24 de marzo de 2020, por el incumplimiento a las condiciones operacionales establecidas en el marco del Plan Piloto en el sentido de no garantizar el uso de aeronaves con la tecnología más silenciosa o su equivalente durante los periodos objeto de observación.*

*Al respecto se concluye que a la fecha de realización del concepto técnico 7449 del 04 de diciembre de 2020, la Aerocivil no presentó la información técnica necesaria que validara su capacidad para hacer seguimiento a las condiciones operacionales relacionadas con las etapas de ruido de las aeronaves en cualquier esquema de configuración operacional que incluya dentro de sus criterios restricciones por capítulo de ruido de las aeronaves.*

**Tráfico aéreo registrado en cada una de las estaciones de monitoreo de ruido OACI.**

(Ver Gráfica 1 del Concepto Técnico 7449 del 04 de diciembre de 2020) (...)

*De acuerdo con la Gráfica 1 del Concepto Técnico 7449 del 04 de diciembre de 2020, para la franja horaria de las 0:00 horas a las 4:59:59 se puede observar que el tráfico aéreo registrado en las estaciones de monitoreo de ruido se refleja principalmente en el sector del municipio de Funza EMRI\_04 y EMRI\_17, donde las operaciones realizadas diariamente durante las 5 horas objeto de análisis no superan las 80 diarias en total en los escenarios con y sin Plan Piloto, para el caso de las operaciones registradas desde y en dirección a Bogotá, se observa que se presentan algunas operaciones de forma esporádica en las estaciones EMRI\_04 y EMRI\_17, las cuales en su mayoría no superan el 5% de la operación total realizada en dicha franja horaria.*

(Ver Gráfica 2 del Concepto Técnico 7449 del 04 de diciembre de 2020)

*Para la franja horaria de las 5:00:00 horas a las 5:59:59 en condiciones de operación con Plan Piloto se puede observar que el tráfico aéreo registrado en las estaciones de monitoreo de ruido OACI (EMRI\_2, EMRI\_3, EMRI\_04 y EMRI\_17) refleja un uso preferencial de la pista sur, en especial en dirección a la ciudad de Bogotá, para el caso de la pista norte se observa menor porcentaje de registro operacional en sus estaciones siendo la EMRI 17, la que menor número de registros de operaciones aéreas reporta.*

*Al respecto es importante resaltar que para la franja horaria objeto de seguimiento, la estación EMRI\_17 es la que está relacionada con la zona que menos restricciones operacionales presenta en la configuración Plan Piloto, en relación con los capítulos de ruido de las aeronaves, por lo que se entiende que su operación sea la más baja a fin de buscar equilibrar la densidad operacional vs las aeronaves capítulos 3 de ruido.*

*Los días en que no se implementa Plan Piloto se refleja un comportamiento similar al de la franja de las 0:00 horas a las 4:59:59 (operación enfrentada), siendo las estaciones EMRI\_04 y EMRI\_17 las que reportan el mayor movimiento operacional.*

(Ver Gráfica 3 del Concepto Técnico 7449 del 04 de diciembre de 2020)

*Para la franja horaria de las 6:00:00 horas a las 21:59:59 en condiciones de operación con Plan Piloto y sin Plan Piloto, se puede observar que el tráfico aéreo registrado en las estaciones de monitoreo de ruido OACI (EMRI\_2, EMRI\_3, EMRI\_04 y EMRI\_17) refleja nuevamente un uso preferencial de la pista sur, para el caso de la pista norte se observa menor porcentaje de registro operacional en sus estaciones siendo la EMRI\_2, la que menor número de registros de operaciones aéreas reporta.*



**“Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental”**

*En tal sentido se puede concluir que, para el periodo diurno, la localidad de Engativá es la que menor carga operacional registra en su estación de monitoreo de ruido principal EMRI\_2 y la pista sur en muchos de los casos duplica el número de operaciones en dirección a la ciudad (localidad de Fontibón).*

(Ver Gráfica 4 del Concepto Técnico 7449 del 04 de diciembre de 2020)

*Para la franja horaria de las 22:00:00 horas a las 23:59:59 en condiciones de operación con Plan Piloto y sin Plan Piloto, se puede observar que el tráfico aéreo registrado en las estaciones de monitoreo de ruido OACI (EMRI\_2, EMRI\_3, EMRI\_04 y EMRI\_17) refleja un comportamiento contrario al observado en la franja de 6:00:00 horas a las 21:59:59 en relación con los registros operacionales de la pista sur en dirección a la ciudad de Bogotá, donde se refleja que durante las dos horas objeto de análisis se tiene un uso preferencial de la pista norte, en tal sentido la estación que menor número de registros de operaciones aéreas reporta es EMRI\_3, de igual manera EMRI\_17 registra un indicador operacional bajo, similar al de es EMRI\_3. En tal sentido se puede concluir que, para el periodo nocturno, la localidad de Fontibón es la que menor carga operacional registra en su estación de monitoreo de ruido principal EMRI\_3, así como la EMRI\_17 ubicada en Funza rural.*

**Análisis de operadores en función de la densidad de tráfico registrado en las estaciones OACI**

(Ver Gráfica 5. Top 20 de las aerolíneas que más operan en el aeropuerto Eldorado en función del tráfico aéreo registrado en cada una de las estaciones de monitoreo de ruido OACI - 0:00 horas a las 4:59:59, del Concepto Técnico 7449 del 04 de diciembre de 2020)

*Los resultados obtenidos luego del análisis de tráfico aéreo asociados a la implementación de plan piloto en la franja horaria de 00:00 – 05:00 permiten identificar que la aerolínea con mayor tráfico y ocupación de pistas es AVA (Avianca), presentando valores de tráfico considerablemente superiores al resto de aerolíneas tomadas en cuenta para el presente ejercicio.*

*Del análisis inicial se puede evidenciar que de acuerdo a las restricciones del plan piloto sobre las operaciones hacia la zona de Bogotá la ocupación de pista se presenta en mayor medida sobre el costado occidental, sin embargo se evidencian operaciones sobre el costado oriente (EMRI 2 y EMRI\_3) para las aerolíneas AVA (Avianca), ARE (LATAM), AIJ (Interjet).*

*Para la operación los días sin Plan Piloto se identifica un patrón similar en el comportamiento de las operaciones por aerolínea, siendo AVA (Avianca) la que presenta mayor densidad de operaciones, seguida de ARE (LATAM), de igual manera se puede evidenciar un mínimo de operaciones hacia el costado de las cabeceras costado oriental (Bogotá).*

*De igual manera se observa que la aerolínea KRE (Aerosucre), no dio cumplimiento a la restricción por capítulos de ruido para la franja objeto de análisis en los días en que se implementó el plan piloto, teniendo en cuenta que toda su flota aérea es capítulo 3 de ruido y operó por la pista sur, desde y en dirección a Funza.*

(Ver Gráfica 5. Top 20 de las aerolíneas que más operan en el aeropuerto Eldorado en función del tráfico aéreo registrado en cada una de las estaciones de monitoreo de ruido OACI - 5:00 horas a las 5:59:59, del Concepto Técnico 7449 del 04 de diciembre de 2020)

*Los resultados obtenidos luego del análisis de tráfico aéreo asociado a la implementación del plan piloto en la franja horaria de 05:00 – 5:59:59, permiten identificar que la aerolínea con mayor tráfico y ocupación de pistas es AVA correspondiente a Avianca (...).*

*Adicionalmente y de acuerdo con las restricciones operacionales acogidas por esta Autoridad en el marco de la ejecución del plan piloto, las cuales contemplan la exclusión de aeronaves etapa 3 por la pista norte y sur, en sentido occidente – oriente (Bogotá), permitiendo únicamente aquellas que presenten conformidad con la etapa 4 de ruido o su equivalente; se observan operaciones occidente - oriente relacionadas con las aerolíneas, UPS (United Parcel Service), KRE (Aereosucre), cuya flota esta principalmente asociada a capítulo 3 de ruido, en tal sentido el equipo técnico solicitó apertura de investigación en contra de la Aerocivil, con expediente SAN0080-00-2020 concepto técnico No 1655 del 24 de marzo de 2020, por el incumplimiento a las condiciones operacionales establecidas en el marco del Plan Piloto en el sentido de no garantizar el uso de aeronaves con la tecnología más silenciosa o su equivalente durante los periodos objeto de observación en las condiciones establecidas en la Resoluciones 1842 del 16 de septiembre de 2015 y 1980 del 2 de octubre de 2019.*



**“Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental”**

Adicionalmente se puede identificar que existe una alta ocupación de pista norte con operaciones al costado oriental de la aerolínea ARE (LATAM), siendo esta la segunda aerolínea que evidencia mayor número de operaciones en dicha franja operativa.

Para la franja sin Plan Piloto se puede identificar un comportamiento en términos de densidad operacional diferente al evidenciado durante la ejecución del Plan Piloto, en dicho caso se evidencia una disminución de la actividad operacional considerablemente alta.

(Ver Gráfica 7 del Concepto Técnico 7449 del 04 de diciembre de 2020)

Los resultados obtenidos luego del análisis de tráfico aéreo asociado a la implementación del plan piloto en la franja horaria de 06:00 – 21:59:59 permiten identificar que la aerolínea con mayor tráfico y ocupación de pistas es AVA (Avianca), presentando valores de tráfico considerablemente superiores al resto de aerolíneas tomadas en cuenta para el presente ejercicio.

Los datos permiten evidenciar que existe una ocupación de pistas equilibrada respecto a las aerolíneas que presentan mayor tráfico aéreo o número de aeronaves en su flota.

**Análisis del comportamiento de los niveles de ruido en las franjas horarias para el indicador LAeq**

(Ver Figura 1. Ubicación de las estaciones de monitoreo de ruido respecto a las pistas, del Concepto Técnico 7449 del 04 de diciembre de 2020)

Una vez contextualizada la ubicación de las estaciones objeto de interés para el seguimiento y control a los niveles de ruido por operación, se procedió a evaluar el comportamiento de los niveles generados, la tendencia media y la dispersión de los datos para las principales franjas horarias que componen el Plan Piloto. Como se ilustra a continuación:

- Análisis de niveles de presión sonora LAeq franja 5 – 6 horas.

(Ver Gráfica 8 del Concepto Técnico 7449 del 04 de diciembre de 2020)

De acuerdo con la gráfica 8 del Concepto Técnico 7449 del 04 de diciembre de 2020, se puede observar que durante los días donde se aplicó la configuración del plan piloto existe mayor concentración de niveles de presión sonora sobre la pista norte costado oriental (EMRI\_2), lo cual permite concluir que en esta franja horaria la mayor incidencia asociada a los niveles de ruido se presentó sobre la localidad de Engativá. Para las demás estaciones las demás estaciones presentan una tendencia de nivel similar alrededor de los 60 dBA

Sin embargo, a mediados de enero hasta febrero la tendencia de niveles sobre dicho costado desciende con niveles que pueden ubicarse debajo de los 55 dB(A), para la franja sin operación del Plan Piloto.

Ahora bien, en lo que respecta a los días en que no se ejecutó la configuración Plan Piloto los niveles de ruido presentan un comportamiento contrario al ya expuesto, en tanto que niveles que están igual o por encima de los 70 dB(A) se registran sobre las estaciones de Funza EMRI\_4 y EMRI\_17 para los meses de febrero y marzo, lo cual se atribuye a la recarga operacional sobre el costado oriente del aeropuerto, dadas las restricciones impuestas en dirección a la ciudad de Bogotá de acuerdo con lo establecido en la Resolución 1034 de 2015.

- Análisis de niveles de presión sonora LAeq franja 0 – 5 horas.

(Ver Gráfica 9 del Concepto Técnico 7449 del 04 de diciembre de 2020)

Para la franja horaria objeto de análisis los principales niveles de ruido se registran sobre el costado occidental del aeropuerto con salida y llegada sobre el municipio de Funza (EMRI\_04 y EMRI\_17), lo cual es atribuible a que las restricciones operacionales impuestas mediante Resolución 1034 de 2015, las cuales recargan las operaciones sobre las zonas con menor densidad operacional.

A pesar de las restricciones aéreas en la gráfica se observan operaciones sobre el costado occidental de las pistas, asociados a las estaciones de monitoreo y seguimiento EMRI\_2 y EMRI\_3 para el mes de enero principalmente, las cuales están asociadas a eventos excepcionales como emergencia, humanitarios y militares.

Durante las semanas donde no se ejecutó la configuración operacional Plan Piloto se puede identificar una tendencia similar sobre las estaciones EMRI 4 Y EMRI 17, sin embargo se puede



**“Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental”**

apreciar que para los meses de enero y febrero de 2020 los niveles de ruido se encuentran sobre los 70 dB(A) sobre EMRI 17 con mayor ocurrencia que durante el plan piloto, dicho fenómeno se atribuye a que las restricciones operacionales durante la franja horaria objeto de observación solo se ajustaron en términos de capítulo de ruido, restringiendo la operación de aeronaves capítulo 3 de ruido sobre la pista sur costado occidente y concentrando los niveles sobre el costado occidente de la pista norte (EMRI 17).

- Análisis de niveles de presión sonora LAeq franja 22 – 24 horas.

(Ver Gráfica 10 del Concepto Técnico 7449 del 04 de diciembre de 2020)

Finalmente, para la franja horaria de las 22:00:00 a las 23:59:59, para los días asociados a la ejecución del plan piloto se puede observar que existe una mayor concentración de niveles de presión sonora que superan los 70 dB(A) sobre el costado occidental pista norte (EMRI\_17), lo cual es atribuible al hecho, que para la pista norte y sus operaciones en sentido oriente - occidente no existía ningún tipo de restricción por capítulo de ruido en el marco de lo autorizado. Por lo cual se registran los niveles de ruido más altos sobre la zona con menor densidad operacional que colinda con el aeropuerto.

Para las semanas donde no se ejecutó la configuración operacional Plan Piloto se puede identificar claramente que los niveles de ruido se encuentran sobre los 75 dB(A) con un alto nivel de ocurrencia sobre el punto asociado a la pista norte costado oriente (EMRI\_2).

De acuerdo con lo anterior, se puede concluir que durante la ejecución del Plan Piloto para la franja horaria de las 22:00:00 a las 23:59:59, se observó el mayor beneficio en términos de mitigación de ruido sobre una zona densamente poblada; lo anterior, debido a que la operación de aeronaves de carga (capítulo 3 de ruido) se invirtió reflejándose sus emisiones de ruido sobre el municipio de Funza y reduciendo los registrados sobre la Localidad de Engativá.

**CONCLUSIONES COMPONENTE ATMOSFÉRICO**

- La configuración operacional propuesta para el horario nocturno presenta limitantes en la aplicación permanente de la misma, dado que su implementación demostró que operar aterrizajes y despegues en sentido oriente – occidente es posible, solamente si las condiciones meteorológicas y de tráfico operacional lo permiten, las cuales fueron favorables solo para el 51% del total de los días ejecutados.
- En lo que respecta a la ejecución del Plan Piloto y las trayectorias aéreas que siguen las aeronaves, la configuración operacional nocturna, concentra las operaciones sobre la zona centro y sur de la ciudad, eliminando la exposición en parte de la localidad de Engativá y en la totalidad de la localidad de Suba, disminuyendo así las áreas y población expuesta, por lo que dicha configuración será ideal para todas las franjas horarias objeto de ajuste.
- Las limitantes operacionales y la falta de gestión del tráfico aéreo en términos de cumplimiento a las restricciones por capítulo de ruido para una adecuada ejecución del Plan Piloto, suscitó que comunidades y Autoridades en el territorio manifestaran que los beneficios de mitigación de ruido planteados en el marco de la ejecución del mismo no fueron perceptibles para la comunidad al no ser de aplicación permanente.
- El seguimiento y estricto cumplimiento de las restricciones por capítulo de ruido, requiere que las Autoridades competentes cuenten con un inventario de las fuentes de emisión que hacen parte de la operación aérea (aeronaves), el capítulo de ruido al cual pertenecen y su documentación de soporte, de tal manera que se haga una gestión efectiva del tráfico aéreo en ese sentido y se pueda corroborar su cumplimiento en términos de horarios y dirección de operación.
- Durante la ejecución del Plan Piloto esta Autoridad evidenció falencias importantes en relación con la información presentada, toda vez que durante la ejecución del Plan Piloto no fue posible obtener una base de datos completa y soportada, que permitiera a la ANLA realizar un control ágil y eficiente a las restricciones impuestas.
- En relación con los análisis de tráfico aéreo en cada una de las pistas, se pudo concluir la necesidad de que la configuración operacional de las mismas contemple también un equilibrio operacional en términos de uso de pistas, teniendo en cuenta que, de acuerdo con los análisis realizados, se recarga la operación sobre una pista u otra de acuerdo con la hora del día, lo que genera que en unos horarios específicos las comunidades perciban mayor impacto.



**“Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental”**

- *En lo que respecta a los niveles de ruido se observó principalmente que para la franja horaria de las 22:00:00 a las 23:59:59, en la localidad de Engativá se obtuvo el mayor beneficio en términos de mitigación de ruido sobre una zona densamente poblada; lo cual está directamente asociado a que la operación de aeronaves de carga (capítulo 3 de ruido) se invirtió en relación con las condiciones típicas de operación, reflejándose sus emisiones de ruido sobre el municipio de Funza (EMRI 17) y reduciendo los registrados sobre la Localidad de Engativá.*

*Así mismo para la franja horaria de las 5:00:00 y las 5:59:59, se pudo concluir que, durante la ejecución del Plan Piloto, la operación aérea se distribuye de forma más equitativa en las cuatro cabeceras de pista y se reducen levemente los niveles de ruido sobre el municipio de Funza.*

- *Los datos obtenidos de la implementación del Plan Piloto demuestran que la aplicación estricta de su configuración y de las condiciones operacionales relacionadas con el uso de las aeronaves con etapa de ruido más silenciosa, son medidas que contribuyen con la mitigación de los impactos por ruido.*

**MEDIO SOCIOECONÓMICO****En relación con el proceso de socialización**

*En cuanto al proceso de socialización, para estas consideraciones, su análisis y dada la importancia, se dividió en proceso de convocatoria y reuniones de socialización. En lo referente al proceso de convocatoria, su importancia radica en que este es el pilar de un juicioso proceso de Socialización y Participación con comunidades, que asegure un proceso de intervención apropiado y debidamente soportado de absolutamente todos los actores de interés que de no hacerse de esta manera, puede ser valorado como insuficiente, y en el mejor de los casos generar reprocesos, por no cumplir con el derecho fundamental de informar y garantizar la participación de las comunidades, instituciones y demás actores sociales que de acuerdo con sus intereses se puedan ver afectados.*

*En cuanto a las reuniones de socialización, comprenden la materialización del proceso de socialización, información y participación, por tanto se debe garantizar en ellas el acceso a toda la información, a la claridad y comprensión por parte de los diversos auditorios presentes, y por sobre todo garantizar la participación, como espacio para aclarar y responder inquietudes, recoger aportes y generar dinámicas de retroalimentación, que beneficien a todas las partes involucradas.*

**Proceso de convocatoria****Oficios a líderes y presidentes a JAC**

*Es importante anotar que el primer concepto técnico fue el 06794 del 26 de noviembre de 2019, en el cual se hicieron las siguientes consideraciones:*

*“(…)*

*Tal como esta Autoridad lo ha evidenciado por manifestación de los asistentes a las reuniones con comunidades, el proceso de socialización no se ha desarrollado contemplando tiempos prudenciales entre la convocatoria y las reuniones, por lo cual no se ofrecen facilidades para que las comunidades se agenden y organicen sus actividades para permitir su adecuada participación. Por tanto, es necesario que la Aerocivil establezca 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”.*

*En este sentido, de acuerdo con los soportes radicados a esta autoridad, no se encontraron los oficios que permitieran validar la convocatoria a todos los líderes de las JAC de los barrios del Área de influencia Directa del proyecto, por lo cual se generaron requerimientos en los Autos 10444 del 26 de noviembre de 2019 y Auto el 12030 del 31 de diciembre de 2020. Lo anterior fue corroborado con las continuas quejas de los presidentes de las JAC y de los líderes y representantes de los conjuntos residenciales en el desarrollo de las reuniones de información y socialización y mesas de trabajo.*

*De acuerdo con lo anterior se concluye que no se convocó a la totalidad de los presidentes de JAC, líderes y representantes de los conjuntos residenciales ubicados en el área de Influencia del Aeropuerto El Dorado. Y no se contó con los soportes que son evidencia de primera mano que garantiza evaluar, validar y blindar este proceso frente a dudas sobre la adecuada implementación de la convocatoria al proceso de información y socialización a comunidades.*



**“Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental”****Volantes**

*En las primeras actividades de convocatoria se adelantó el uso de volantes entregados a la comunidad en general sin que se generaran soportes adecuados para la validación del proceso. Los soportes entregados no dan cuenta de un proceso sistemático que permitiera efectividad en la convocatoria por este medio y no se pudo identificar con claridad los lugares en los cuales se usó este mecanismo. En los Autos 10444 del 26 de noviembre de 2019 y el 12030 del 31 de diciembre de 2020 se hacen requerimientos en cuanto al uso de este mecanismo de convocatoria y la entrega de soportes idóneos que permitieran validar esta actividad. Es de señalar que en las últimas reuniones realizadas desde el mes de febrero, la Aerocivil comunicó que no utilizaría este mecanismo debido a su política de reducción del uso de papel.*

*En consecuencia, se concluye que no se adelantaron de manera apropiada las convocatorias mediante el mecanismo de distribución de volantes de invitación a las reuniones.*

**Afiches**

*Al respecto del uso de afiches de convocatoria el concepto técnico 06794 del 26 de noviembre de 2019, en el cual se hicieron 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.”*

*Es de anotar que este requerimiento fue reiterado en los Autos 10444 del 26 de noviembre de 2019 y el 12030 del 31 de diciembre de 2020, para las reuniones adelantadas por la Aerocivil después del mes de febrero se ajustó el diseño, tamaño de letra, información de la reunión y datos de contacto, así como la adecuada ubicación y número de afiches utilizados, mejoraron ostensiblemente la efectividad de este mecanismo de convocatoria.*

*Como conclusión se establece que si bien los afiches son un medio efectivo de socialización estos requieren de un diseño que sea llamativo y brinde la información de manera asertiva, que tengan una ubicación estratégica y un número apropiado a la población y tamaño de cada barrio.*

**Medios de comunicación**

*En cuanto al mecanismo de información por medios de comunicación el concepto técnico 06794 del 26 de noviembre de 2019, presenta las siguientes consideraciones:*

*“Si bien se evidenció que se realizó 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”*

*Luego en el Auto 12030 del 30 de diciembre de 2019 frente a la implementación del micrositio del Plan Piloto en la página de la Aerocivil se planteó el siguiente requerimiento:*

*“Revisar y ajustar la información que se presenta a las comunidades en la página de la Aerocivil, mediante el micrositio del Plan Piloto, en específico con los avances presentados de las actividades realizadas con comunidades, la información de las estaciones de monitoreo, incluidas las móviles que permiten atender las quejas por ruido, la integración de los clips de video propuestos por la oficina de prensa para el Plan de comunicaciones y generar los comunicados que den cuenta de las contingencias o situaciones imprevistas que no permitan el desarrollo adecuado del Plan Piloto”.*

*Como resultado de este requerimiento si bien se adelantaron los ajustes que respondieron a las indicaciones de esta Autoridad la dinámica misma del Plan Piloto hace que este tenga que ser actualizado y adecuado continuamente, buscando oportunidades de mejora.*

*En síntesis se concluye que si bien la Aerocivil en los dos meses posteriores al inicio del Plan Piloto no implementó el micrositio ofrecido de manera previa al Plan Piloto y requerido por esta Autoridad, desde finales de febrero se adecuó el micrositio, constituyéndose en una herramienta de información*



**“Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental”**

importante para comunicar el proceso de implementación del Plan Piloto a los diferentes actores de interés.

**Reuniones de socialización****Reuniones con comunidades**

En cuanto a las reuniones de información y socialización con las comunidades, en un principio la Aerocivil como se evidenció en las reuniones realizadas los días 07 y 23 de octubre de 2019, propuso en atención al requisito previo a la implementación del Plan Piloto al que se refieren las resoluciones 01842 y 01980 de 2019, la estructura del proceso de socialización dividida en cinco (5) reuniones distribuidas de la siguiente manera:

1. Dos reuniones con las directivas de las Juntas de Acción Comunal (JAC) de los barrios pertenecientes al Área de Influencia correspondiente a la operación del Aeropuerto el Dorado, para las localidades de Engativá y Fontibón respectivamente.
2. Una reunión con la Alcaldía de Funza, las JAC y la comunidad de las veredas del área de influencia de ese municipio.
3. Dos reuniones con Autoridades Locales (Administración de las Alcaldías Locales y personerías) de las localidades de Fontibón y Engativá.

En relación con esta propuesta, que únicamente planteó desarrollar tres espacios de reunión para las comunidades, esta Autoridad, considerando un proceso de convocatoria amplio, indicó a la Aerocivil que no era suficiente para garantizar una difusión apropiada de la información y permitir la participación y retroalimentación de las comunidades ubicadas en el Área de Influencia Directa, así como una atención y respuesta apropiada a las inquietudes que se pudieran generar en la ciudadanía.

Todo lo anterior, frente las obligaciones en relación con el proceso de socialización, información y participación, que la resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019 establece lo siguiente:

“ARTÍCULO 3 La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, previo inicio del “Plan Piloto” deberá ejecutar las siguientes actividades:

1. Realizar procesos de socialización de 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. (...)”

Es importante anotar que el primer concepto técnico fue el 06794 del 26 de noviembre de 2019, en el cual se hicieron las siguientes consideraciones:

“Dado que el proceso de socialización previo a la implementación del Plan Piloto concluyó 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.

(...)”

Tal como esta Autoridad lo ha evidenciado por manifestación de los asistentes a las reuniones con comunidades, el proceso de socialización no se ha desarrollado contemplando tiempos prudenciales entre la convocatoria y las reuniones, por lo cual no se ofrecen facilidades para que las comunidades se agenden y organicen sus actividades para permitir su adecuada participación. Por tanto, es necesario que la Aerocivil establezca mecanismos que permitan definir cronogramas para las futuras reuniones con comunidades, para todas las reuniones que se adelanten en desarrollo del proyecto, aun después de finalizado el Plan Piloto, a fin de que quienes quieran participar puedan con antelación organizar sus actividades y asistir a las reuniones programadas.



**“Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental”**

Por otra parte, un proceso de convocatoria integral y eficaz debe considerar, además de las alcaldías y las comunidades, a otro tipo de actores de interés no menos importantes, que si bien no son residentes permanentes y que 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 como instalaciones hospitalarias, hogares geriátricos y hoteles, entre otros. Dado lo anterior, en futuros procesos de socialización, es necesario considerar a todos los actores de interés identificados dentro del área de influencia del proyecto.

Como resultado de las consideraciones realizadas por esta Autoridad, la Aerocivil realizó tres jornadas de socialización previas a la implementación del Plan Piloto, que dieron como resultado la implementación de 7 reuniones con comunidades en la localidad de Engativá, 6 reuniones con las comunidades de Fontibón y una reunión con la vereda el Cacique de Funza, al respecto cabe aclarar que estas no se realizaron por dificultades de agenda con los presidentes de JAC.

En relación con los anteriores requerimientos, en particular el desarrollo de las reuniones complementarias, la estructuración de tiempos previos suficientes para permitir que las comunidades organicen sus actividades y puedan participar, y la vinculación de otros actores de interés, los Autos 10444 del 26 de noviembre de 2019, el 12030 del 31 de diciembre de 2020 y el 959 del 17 de febrero de 2020, orientan sus consideraciones y requerimientos en el mismo sentido, con la diferencia que se enfocan al desarrollo de las reuniones complementarias, reuniones de informe de avances del Plan Piloto y mesas de seguimiento con comunidades.

De acuerdo con las anteriores consideraciones se presentan las siguientes conclusiones:

- Las reuniones de información y socialización con comunidades no incluyeron de manera satisfactoria a la totalidad de las Juntas de Acción Comunal de todos los barrios del área de influencia.
- No se integraron a los procesos de información y socialización con comunidades a la totalidad de administraciones o concejos de administración de los conjuntos residenciales ubicados en el área de influencia del proyecto.
- No se contó con mecanismos de convocatoria apropiados que permitieran una mayor participación de las comunidades residentes en el Área de Influencia Directa del Aeropuerto El Dorado.
- Si bien se adelantaron reuniones de avance en el mes de julio, en las cuales se informó sobre la finalización del Plan Piloto no se contó con los debidos soportes que permitieran evaluar sus resultados y los procesos de convocatoria.

**Reuniones con alcaldías**

Si bien en Funza y Engativá se adelantaron reuniones con las alcaldías, en la alcaldía local de Fontibón no se pudo realizar reunión de socialización. Lo anterior hizo parte de los requerimientos reiterados de los Autos 10444 del 26 de noviembre de 2019, el 12030 del 31 de diciembre de 2020 y el 959 del 17 de febrero de 2020, incluso después de adelantar la gestión en el mes de febrero, como resultado de la reunión con el representante a la cámara José Daniel López, no rindió frutos dado que por iniciativa del alcalde encargado de la localidad de Fontibón esto solo será posible en tanto asista la alcaldesa mayor de Bogotá.

Como resultado se establecen las siguientes conclusiones:

- No se adelantó la reunión con la alcaldía local de Fontibón.
- Faltó una gestión más enérgica y constante para en su momento haber concretado la reunión con funcionarios de la alcaldía de Fontibón.
- Quedó pendiente fortalecer la gestión de información con la alcaldía Mayor de Bogotá

**Cobertura incluyente de otros actores de interés.**

Este tema fue abordado desde el primer concepto técnico 06794 del 26 de noviembre de 2019, en el cual se hicieron las siguientes consideraciones:

“(…) Por otra parte, un proceso de un proceso de convocatoria integral y eficaz debe considerar, además de las alcaldías y las comunidades a otro tipo de actores de interés no menos importantes, que si bien no son residentes permanentes y que 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 como instalaciones hospitalarias, hogares geriátricos y hoteles, entre otros”.



**“Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental”**

(...)

*Este requerimiento fue reiterado en los Autos 10444 del 26 de noviembre de 2019, el 12030 del 31 de diciembre de 2020 y el 959 del 17 de febrero de 2020. No obstante, en el Auto 6002 del 30 de junio de 2020 se indicó que la Aerocivil mediante información presentada con radicado 2020056100-1-000 del 14 de abril de 2020, entregó un reporte de la gestión con los representantes de los sectores de salud, hogares geriátricos y el sector industrial, en el cual se ha avanzado en la elaboración de una base de datos completa que permita socializar el Plan Piloto, sin embargo, debido a la terminación del Plan Piloto mediante comunicación radicada en la ANLA No. 2020146056-1-000 del 3 de septiembre de 2020, este proceso no pudo ser concluido.*

*De acuerdo con lo anterior, se concluye que no se logró una inclusión total de todos los actores de interés, en la medida que faltó por parte de la Aerocivil una gestión más oportuna e incluyente, teniendo en cuenta que el proceso no se pudo terminar debido a las restricciones derivadas de la pandemia y de la finalización del Plan Piloto por parte de la Aerocivil mediante comunicación radicada en la ANLA No. 2020146056-1-000 del 3 de septiembre de 2020.*

**Soportes**

*Es importante anotar que el primer concepto técnico fue el 06794 del 26 de noviembre de 2019, en el cual se hicieron las siguientes consideraciones:*

*“En lo referente a los soportes recibidos de las reuniones, se destaca que en algunos casos no se presentan actas como sucede en las reuniones 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 al respecto. En los espacios donde la comunidad no acepte llevar el acta se debe dejar constancia de ello. En cuanto a los soportes de registros filmicos, es importante destacar que estos han sido exigidos por las mismas comunidades en particular en la localidad de Fontibón, los que se han recibido como resultado de la información radicada el día 13 de Noviembre, 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 filmicos estos correspondan a las sesiones de socialización completas”.*

*Si bien algunos de los soportes requeridos no fueron entregados por no contar con ellos sobre actividades ya realizadas, algunos de estos requerimientos se mantuvieron en los Autos 10444 del 26 de noviembre de 2019, el 12030 del 31 de diciembre de 2020, el 959 del 17 de febrero de 2020 y del Auto 6002 del 30 de junio de 2020 para ser aplicados en las actividades de información y socialización que se llevaron a cabo desde febrero, tales como reuniones complementarias, mesas de seguimiento con comunidades y reuniones de avance del Plan Piloto.*

*Dadas las anteriores consideraciones se concluye que en desarrollo del Plan Piloto se evidenció falta de rigor en el registro de las actividades por medio de actas y registros audiovisuales completos, en los sitios donde fue requerido y en particular en las reuniones previas a la implementación del Plan Piloto. Lo anterior es de gran importancia, porque permite documentar el proceso y hacer valoraciones sobre fuentes primarias.*

**En relación con el proceso de atención de PQRSD****Protocolo de atención de PQRSD**

*En cuanto al Protocolo de Atención de PQRSD en el primer concepto técnico 06794 del 26 de noviembre de 2019, se hicieron las siguientes consideraciones:*

(...)

*El protocolo presentado no garantiza una apropiada atención de quejas y denuncias que garantice de manera apropiada las manifestaciones de la comunidad, teniendo en cuenta los tiempos previstos por esta autoridad. Por otra parte, en el protocolo propuesto no se 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 PQRSD interpuestas por la comunidad, tal como se ha evidenciado hasta el momento, en el cual los soportes de respuesta corresponden a documentos en Word sin un radicado de salida que permita considerar la respuesta como formal y oficial por parte de la Aerocivil. Sumado a lo anterior,*



**“Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental”**

*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 PQRSD”*

*Es de anotar que el requerimiento asociado a esta consideración fue reiterado mediante los Autos 10444 del 26 de noviembre de 2019, el 12030 del 31 de diciembre de 2020 y el 959 del 17 de febrero de 2020, momento en el cual se realizaron los ajustes requeridos.*

*En conclusión, aunque el proceso de atención de PQRS se adelantó en la mayoría de los casos cumpliendo los requisitos de ley y las obligaciones establecidas en las resoluciones 1842 y 1980 de 2019, el protocolo de atención de PQRS que solo fue entregado a satisfacción, al final del tercer mes de implementación del Plan Piloto, debió haber estado debidamente estructurado desde el inicio del Plan Piloto debido a su importancia en tanto se constituye en la hoja de ruta que permite para la Aerocivil llevar un seguimiento estricto del proceso de atención de quejas y para la autoridad como mecanismo de control acorde con la normatividad y las obligaciones impuestas por las resoluciones 1842 y 1980 de 2019.*

**Proceso de atención de PQRSD**

*En cuanto al proceso de atención de PQRSD y dado que se tienen dos referentes de información: la carpeta de PQRS que se encuentra en el servidor compartido con la ANLA y un Excel compartido de registro de PQRS, los cuales reflejaron información diferente, el Auto 10444 se hicieron las siguientes consideraciones:*

(...)

*“Dado lo anterior, esta autoridad requiere que la Aerocivil actualice y unifique la carpeta de denuncias en el servidor de la ANLA, con el archivo compartido de quejas de tal manera que se puedan realizar análisis confiables sobre el nivel de atención de PQRS. Sumado a lo anterior, se requiere que los soportes de las respuestas generadas correspondan a los oficios de salida que cuenten con radicado de la Aerocivil y puedan así ser considerados como respuestas de carácter oficial”*

*Es de anotar que la situación se continuó presentando, razón por la cual en los Autos 12030 del 31 de diciembre de 2019, 959 del 17 de febrero de 2020 y el Auto 6002 del 30 de junio de 2020, además de requerir unificar la carpeta con el Excel compartido se reiteró la verificación y cumplimiento de los tiempos para la respuesta final.*

*Por tanto, se concluye que, aunque la atención a las PQRS cumplió en la mayoría de los casos con los tiempos estipulados por ley y en la obligación establecida en las resoluciones 1842 y 1980 de 2019 se requiere mayor rigor en el proceso y de igual manera es importante la unificación de las fuentes de consulta establecidas para adelantar el seguimiento del Plan Piloto.*

(...)

**OBLIGACIONES CUMPLIDAS Y CONCLUIDAS**

Que de conformidad con lo establecido en el Concepto Técnico 7449 del 4 de diciembre de 2020, las siguientes obligaciones ya no tienen aplicabilidad o en su defecto fueron cumplidas por la sociedad, razón por la cual se encuentra procedente declararlas concluidas mediante el presente acto administrativo.

Valga aclarar que no son objeto de declaratoria de cumplimiento las medidas de manejo ambiental establecidas en el PMA y en el PSM y en general aquellas de ejecución periódica, así se determinen cumplidas en el concepto técnico en comento, para el periodo de seguimiento:

**Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019**

- **Numeral 1 del artículo tercero:** En general, respecto al proceso de socialización llevado a cabo durante el Plan Piloto, esta Autoridad constató que se informó a las comunidades asistentes a las reuniones, sobre las nuevas ventanas de operación a implementar en el marco del Plan Piloto autorizado por las Resoluciones 1842 y



**“Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental”**

1940 de 2019, haciendo un comparativo con la operación anterior, autorizada por la Resolución 1034 de 2015. Sumado a lo anterior, se abrió un espacio al equipo de seguimiento de la Autoridad de Licencias Ambientales para presentar su quehacer institucional, la normatividad que la faculta para pronunciarse y hacer seguimiento sobre la operación del Aeropuerto El Dorado, las acciones de seguimiento y los datos de contacto para recepción de PQRSD. (...) Por otra parte, como resultado del desarrollo de estas reuniones complementarias la Aerocivil presentó actas y listados de asistencia, soportes del proceso de convocatoria y soportes consistentes en actas y listados de asistencia, los cuales se encuentran en los anexos de los informes mensuales 3 y 4 con radicados ANLA 2020025523-1-000 del 19 de febrero de 2020 y 2020043486-1-000 del 19 de marzo de 2020 respectivamente. En cuanto a los soportes audiovisuales, estos fueron entregados a esta Autoridad mediante radicado 2020056100-1-000 del 14 de abril de 2020. Dado lo anterior se da por concluida la presente obligación.

- **Numeral 4 del artículo tercero:** La presente obligación, aclarada mediante el artículo segundo de la Resolución 1980 del 2 de octubre de 2019, fue motivada en el marco de la ejecución e inicio del Plan Piloto y mediante comunicación con radicado ANLA 2020146056-1-000 del 3 de septiembre de 2020, la Aerocivil informa que da por terminado el denominado “Plan Piloto” e indica que no hará uso de los 16 días calendario que faltaban para culminar con el periodo de implementación de dicho plan, autorizados mediante comunicación ANLA 2020076169-2-000 del 15 de mayo de 2020. Teniendo en cuenta que las obligaciones establecidas en el marco del Plan Piloto eran de tipo temporal no se continuará realizando seguimiento a la presente obligación.
- **Numerales 1 y 2 del artículo cuarto:** Se efectuaron tres (3) mesas de trabajo tal como se expone en el estado de avance, las cuales se realizaron los días 10, 17 y 24 de marzo de 2020 y se realizó una adicional el 1 de abril de 2020, siendo la última en la que se concluye la necesidad de suspender el Plan Piloto. En dichas reuniones se evaluaron los resultados del Plan Piloto que fueron obtenidos en las semanas inmediatamente anteriores. En relación con el cumplimiento en la entrega de los informes mensuales, para el componente físico y social y el informe de avance del establecimiento del “Protocolo de Medición y Evaluación de Cumplimiento a los Niveles de Ruido en la operación aérea para el Aeropuerto Internacional El Dorado “Luis Carlos Galán Sarmiento” – SKBO de la ciudad de Bogotá, D.C.”, se concluye que se ha dado cumplimiento.
- **Artículo quinto:** El presente requerimiento fue aclarado mediante el artículo tercero de la Resolución 1980 del 2 de octubre de 2019, frente al cual se considera que durante el periodo del 7 al 25 de marzo de 2020 la Aerocivil asignó el personal operador del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental de la Aeronáutica Civil necesario con disponibilidad de manera permanente para la atención de requerimientos técnicos y sociales a que hubiese lugar. Teniendo en cuenta que la presente obligación fue motivada en el marco de la ejecución del Plan Piloto y que mediante comunicación con radicado ANLA 2020146056-1-000 del 3 de septiembre de 2020, la Aerocivil informó que da por terminado el denominado “Plan Piloto” e indica que no hará uso de los 16 días calendario que faltaban para culminar con el periodo de implementación de dicho plan, no se continuará realizando seguimiento a la misma.
- **Artículo sexto:** Se considera que para el periodo comprendido entre el 7 y el 25 de marzo de 2020, no aplica la presente obligación, en tanto que no se requieren medidas adicionales a las ya contempladas. De igual manera y teniendo en cuenta que la presente obligación fue motivada en el marco de la ejecución del Plan Piloto y que mediante comunicación radicada en la ANLA No. 2020146056-1-000 del 3 de septiembre de 2020, la Aerocivil informó que da por terminado el denominado “Plan Piloto” e indica que no hará uso de los 16 días calendario que faltaban para culminar con el periodo de implementación de dicho plan, autorizados mediante



**“Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental”**

comunicación ANLA 2020076169-2-000 del 15 de mayo de 2020, no se continuará realizando seguimiento a la misma.

- **Artículo séptimo:** Durante el periodo del 7 al 25 de marzo de 2020 la Aerocivil garantizó la capacidad técnica y de respuesta humana para el cumplimiento de las actividades, así como la atención prioritaria de las denuncias ambientales y las PQRS de las comunidades y requerimientos de esta Autoridad en el marco de la ejecución del denominado “Plan Piloto”. De igual manera y teniendo en cuenta que la presente obligación fue motivada en el marco de la ejecución del Plan Piloto y que mediante comunicación radicada en la ANLA No. 2020146056-1-000 del 3 de septiembre de 2020, la Aerocivil informó que da por terminado el denominado “Plan Piloto” e indica que no hará uso de los 16 días calendario que faltaban para culminar con el periodo de implementación de dicho plan, no se continuará realizando seguimiento a la misma.
- **Artículo octavo:** El presente requerimiento se aclaró mediante el artículo cuarto de la Resolución 1980 del 2 de octubre de 2019, el cual no aplica para el presente seguimiento y teniendo en cuenta que el mismo fue motivada en el marco de la ejecución del Plan Piloto y que mediante comunicación radicada en la ANLA No. 2020146056-1-000 del 3 de septiembre de 2020, la Aerocivil informa que da por terminado el denominado “Plan Piloto” e indica que no hará uso de los 16 días calendario que faltaban para culminar con el periodo de implementación de dicho plan, autorizados mediante comunicación ANLA 2020076169-2-000 del 15 de mayo de 2020, se da por concluido.

**Resolución 1980 del 2 de octubre de 2019**

- **Artículo primero:** En relación con el cumplimiento de la presente obligación, en el marco de la ejecución del Plan Piloto, esta Autoridad consultó permanentemente el servidor de la Aerocivil donde se encuentra la herramienta MapAero, en el periodo comprendido desde el 7 al 25 de marzo de 2020. Para lo cual se realizó el control y seguimiento a la configuración operacional autorizada para el citado Plan, horarios y capítulos de ruido de las aeronaves que operaron. Se pudo observar que se dio cumplimiento, e incluso algunos días habiendo ejecutado el Plan Piloto en la noche, al día siguiente no se operó en la franja de 5:00 a 5:59 o no se realizaron operaciones. Ahora bien, en lo que respecta a la capacidad máxima declarada, en el marco del seguimiento y control ambiental realizado al Plan Piloto se evaluó dicha condición para el periodo objeto de evaluación, encontrándose que se le dio cumplimiento e incluso la operación tendió a disminuir a partir del 23 de marzo de 2020. Por lo anterior y teniendo en cuenta que la presente obligación fue motivada en el marco de la ejecución del Plan Piloto y que mediante comunicación radicada en la ANLA No. 2020146056-1-000 del 3 de septiembre de 2020, la Aerocivil informa que da por terminado el denominado “Plan Piloto” e indica que no hará uso de los 16 días calendario que faltaban para culminar con el periodo de implementación de dicho plan, no se continuará realizando seguimiento a la misma.
- **Numeral 4 del artículo segundo:** La presente obligación fue motivada en el marco de la ejecución e inicio del Plan Piloto, por lo tanto, considerando que mediante comunicación con radicado ANLA 2020146056-1-000 del 3 de septiembre de 2020, la Aerocivil informa que da por terminado el denominado “Plan Piloto” e indica que no hará uso de los 16 días calendario que faltaban para culminar con el periodo de implementación de dicho plan, autorizados mediante comunicación ANLA 2020076169-2-000 del 15 de mayo de 2020, se dará por concluida .
- **Numeral 12 del artículo segundo:** A la fecha de elaboración del Concepto técnico 7449 del 4 de diciembre de 2020, el aplicativo de la ANLA para procesamiento de datos se encontraba articulado con los formatos de descarga de la información de los equipos de medición con el SVCA y está creada la carpeta de quejas en el servidor donde se comparte información Aerocivil – ANLA. Por lo anterior, se concluye que se le ha dado cumplimiento a la presente obligación. Teniendo en



**“Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental”**

cuenta que la misma hace parte específicamente de la ejecución del denominado Plan Piloto, se dará por concluida.

- **Artículo tercero:** Durante el periodo del 7 al 25 de marzo de 2020 la Aerocivil asignó el personal operador del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental de la Aeronáutica Civil necesario con disponibilidad de manera permanente para la atención de requerimientos técnicos y sociales a que haya lugar. Por lo anterior se concluye que se ha dado cumplimiento a la presente obligación. Teniendo en cuenta que la presente obligación fue motivada en el marco de la ejecución del Plan Piloto y que mediante comunicación con radicado ANLA 2020146056-1-000 del 3 de septiembre de 2020, la Aerocivil informó que da por terminado el denominado “Plan Piloto” e indica que no hará uso de los 16 días calendario que faltaban para culminar con el periodo de implementación de dicho plan, no se continuará realizando seguimiento a la misma.
- **Artículo cuarto:** Durante el periodo del 7 al 25 de marzo de 2020 y en el marco del seguimiento ambiental no se presentaron motivaciones para revocar, suspender y/o modificar la autorización para la ejecución de la prueba piloto. Por lo cual, se considera que no aplica para el presente seguimiento. De igual manera y teniendo en cuenta que la presente obligación fue motivada en el marco de la ejecución del Plan Piloto y que mediante comunicación radicada en la ANLA No. 2020146056-1-000 del 3 de septiembre de 2020, la Aerocivil informó que da por terminado el denominado “Plan Piloto” e indica que no hará uso de los 16 días calendario que faltaban para culminar con el periodo de implementación de dicho plan, no se continuará realizando seguimiento a la misma.

**Auto 10444 del 26 de noviembre de 2019.**

- **Numeral 1.4 del artículo primero:** En relación con la presente obligación, mediante radicado ANLA 2020195788-1-000 del 6 de noviembre de 2020, la Aerocivil remitió el documento técnico denominado *“PROTOCOLO DE MEDICIÓN Y EVALUACIÓN DE CUMPLIMIENTO A LOS NIVELES DE RUIDO EN LA OPERACIÓN AÉREA PARA EL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO LUIS CARLOS GALAN SARMIENTO –SKBODE LA CIUDAD DE BOGOTÁ, D.C.”*, la memoria justificativa de dicho Protocolo, el Regalamiento Aeronáutico Colombiano anexo 13 – RAC 13 relacionado con los procedimientos sancionatorios aplicables por la Aerocivil en contra de los operadores aéreos y la Resolución 1599 del 26 de agosto de 2020 *“Por la cual se adopta el Protocolo de Medición y Evaluación de Cumplimiento a los Niveles de Ruido en la operación aérea para el Aeropuerto Internacional El Dorado “Luis Carlos Galán Sarmiento” – SKBO de la ciudad de Bogotá, D.C.”*. De acuerdo con lo anterior se concluye que se ha dado cumplimiento a la presente obligación y al ser de único cumplimiento, se dará por concluida.
- **Numeral 2 del artículo primero:**
  - a) Este requerimiento se dio por cumplido y concluido en el concepto técnico de seguimiento No 3358 del 3 de junio de 2020.
  - b) En lo referente a este literal se indica que se implementó un micrositio para información del Plan Piloto en la página de la Aerocivil; el cual para el periodo febrero – marzo, cuenta con información de normatividad específica sobre el Plan Piloto, informes sociales y técnicos, estaciones de monitoreo de ruido, un clip de video que explica de manera didáctica la operación autorizada con el Plan Piloto y comparativo del Plan Piloto y un reporte de las justificaciones dadas cuando por diversas contingencias no se ha podido operar con la configuración correspondiente al Plan Piloto.
  - c) Se presenta registro fotográfico de la entrega de folletos a las comunidades y conjuntos residenciales de Engativá y Fontibón, en particular en los conjuntos residenciales Tarragona Real, conjunto residencial Caracolí, Conjunto Residencial Los Nogales, Alameda de Villaluz I y II, Bosque de Normandía, Parque de



**“Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental”**

Normandía, Altavista de Normandía, Coovimac y Altos de Normandía, conjuntos que fueron objeto de entrega de folletos según consta en los anexos que acompañan el informe mensual 3 con radicado 2020025523-1-000 del 19 de febrero de 2020 y 42020043486-1-000 del 19 marzo de 2020.

d) Hasta el periodo correspondiente al presente seguimiento no se requirió la articulación con la plataforma de recepción de denuncias de la ANLA ni se ha solicitado la realización de mesas de trabajo con las áreas encargadas.

Teniendo en cuenta que la presente obligación fue motivada en el marco de la ejecución del Plan Piloto y que mediante comunicación con radicado ANLA 2020146056-1-000 del 3 de septiembre de 2020, la Aerocivil informa que da por terminado el denominado “Plan Piloto” e indica que no hará uso de los 16 días calendario que faltaban para culminar con el periodo de implementación de dicho plan, no se continuará realizando seguimiento a la misma.

**Auto 12030 del 30 de diciembre de 2019.**

- **Literal a del numeral 1 del artículo primero:** Revisada la información reseñada en el USUARIO ANLA\_ RESPUESTA AUTO DE SEGUIMIENTO/ ANEXO1, se encontró el oficio de la Aerocivil con radicado 2019-591-016625-2 del 30 de diciembre de 2019, en el cual se realiza una nueva invitación para adelantar la reunión de socialización del Plan Piloto. Con ocasión de la reunión denominada “Diálogo ciudadano por Plan Piloto de extensión horaria de operación de la pista sur del Aeropuerto El Dorado de Bogotá” convocada por el representante a la cámara José Daniel López, se contó con la participación del alcalde encargado de Fontibón Rafael Soler Ayala, quien se mostró atento al Plan Piloto. Por lo tanto, se da cumplimiento a lo requerido.
- **Literales a y c del numeral 6:** En lo referente al literal a, dado que el Plan Piloto fue dado por finalizado por la Aerocivil mediante comunicación con radicado ANLA 2020146056-1-000 del 3 de septiembre de 2020, la Aerocivil informa que da por terminado el denominado “Plan Piloto” e indica que no hará uso de los 16 días calendario que faltaban para culminar con el periodo de implementación de dicho plan, autorizados mediante comunicación ANLA 2020076169-2-000 del 15 de mayo de 2020, no se continuará realizando seguimiento al presente requerimiento.

En cuanto al literal c, se evidencia la entrega del registro fotográfico de la entrega de folletos a las comunidades y conjuntos residenciales de Engativá y Fontibón, en particular en los conjuntos residenciales Tarragona Real, conjunto residencial Caracolí, Conjunto Residencial Los Nogales, Alameda de Villaluz I y II, Bosque de Normandía, Parque de Normandía, Altavista de Normandía, Coovimac y Altos de Normandía, conjuntos que fueron objeto de entrega de folletos según consta en los anexos que acompañan el informe mensual 3 con radicado 2020025523-1-000 del 19 de febrero de 2020 y 2020043486-1-000 del 19 marzo de 2020.

- **Numeral 8 del artículo primero:** En relación con la presente obligación en el Concepto Técnico 03358 del 03 de junio de 2020, acogido mediante Auto 06002 del 30 de junio de 2020 se indica lo siguiente:

*“(…) En relación con la instalación de las estaciones de monitoreo de ruido en las localidades de Suba, Kennedy y Teusaquillo, en cumplimiento de lo establecido la Aerocivil el pasado 25 de enero instaló una estación de monitoreo ruido en la dirección calle 118 No. 71C – 01 barrio Niza Antigua y hasta el 24 de febrero del presente año, se culminaron las actividades de configuración e integración de dicha estación al Sistema de Vigilancia Control Ambiental del Aeropuerto El Dorado. Al respecto es importante indicar que, de acuerdo con el comportamiento de las PQRS remitidas por las comunidades, la localidad de Suba es la que presenta un número importante de estas, a la fecha las estaciones de las localidades de Teusaquillo y Kennedy no han y sido instaladas, debido a que no se cuenta con la disponibilidad de equipos en Colombia y con la declaratoria de emergencia emitida por el gobierno*



**“Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental”**

*nacional producto de la aparición del Covid-19, las gestiones para la instalación de las mismas se han dificultado. Por lo anterior y al haberse atendido a la comunidad que refiere la mayor molestia y el mayor número de quejas, esta Autoridad no considera necesario insistir en la instalación de las estaciones faltantes pues el número de quejas de dichas localidades representa el porcentaje más bajo respecto a Fontibón, Engativá y Suba. Por lo anterior se considera pertinente dar por cumplida la presente obligación. (...)*”. En tal sentido, no se continuará realizando seguimiento a la misma.

- **Numeral 1 del artículo segundo:** Se pudo observar que se dio cumplimiento a la obligación en el sentido de que, si en periodo nocturno no era posible operar Plan Piloto, al día siguiente en la franja de 5 a 6, no podría ejecutarse dicho Plan, de igual manera se evidencia que incluso la operación tendió a ser mínima o prácticamente nula a partir del 23 de marzo.
- **Numeral 5 del artículo segundo:** En lo referente al literal a, este fue analizado en el numeral 2 del Artículo Primero del Auto 6002 del 30 de junio de 2020, en donde se determina su cumplimiento.

En lo referente al literal b) de manera previa al desarrollo de las reuniones se han enviado los cronogramas de las actividades programadas, los cuales desde el 21 de enero han sido compartidos por correo institucional, y semanalmente con las actualizaciones de fecha hora y lugar, de acuerdo con las indicaciones de los presidentes de JAC y líderes de comunidad, estas reuniones abarcaron la segunda semana de marzo. Por otra parte, como resultado del desarrollo de estas reuniones complementarias la Aerocivil presentó actas y listados de asistencia, soportes del proceso de convocatoria y soportes consistentes en actas y listados de asistencia.

En lo atinente al literal c, se evidencia la presentación del registro fotográfico de la entrega de folletos a las comunidades y conjuntos residenciales de Engativá y Fontibón. En cuanto al literal d, se indica que el mecanismo de convocatoria por emisoras locales, no fue utilizado para ese periodo por parte de la Aerocivil. Dadas las anteriores consideraciones se da por cumplida la presente obligación

**Auto 959 del 17 de febrero de 2020**

- **Numeral 2 del artículo segundo:** Se pudo observar que se dio cumplimiento a la obligación en el sentido de que si en periodo nocturno no era posible operar Plan Piloto, al día siguiente en la franja de 5 a 6, no podría ejecutarse dicho Plan, de igual manera se evidencia que incluso la operación tendió a ser mínima o prácticamente nula a partir del 23 de marzo.
- **Numeral 3 del artículo segundo:** En relación con la presente obligación mediante comunicación con radicado ANLA 2020052979-1-000 del 6 de abril de 2020, la Aerocivil presenta solicitud de prórroga del denominado “Plan Piloto” por un periodo de dos (2) meses, en el marco de lo cual presenta dos informes: uno de resultados sociales y otro de resultados técnicos, con fechas de corte al 25 de marzo de 2020. El análisis de dicha información se presenta en el numeral 2 del Artículo Cuarto de la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019. En tal sentido se concluye que se ha dado cumplimiento a la presente obligación.
- **Numeral 4 del artículo segundo:** En relación con la presente obligación, mediante radicado ANLA 2020195788-1-000 del 6 de noviembre de 2020, la Aerocivil remitió el documento técnico denominado “*PROTOCOLO DE MEDICIÓN Y EVALUACIÓN DE CUMPLIMIENTO A LOS NIVELES DE RUIDO EN LA OPERACIÓN AÉREA PARA EL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO LUIS CARLOS GALAN SARMIENTO –SKBODE LA CIUDAD DE BOGOTÁ, D.C.*”, la memoria justificativa de dicho Protocolo, el Reglamento Aeronáutico Colombiano anexo 13 – RAC 13 relacionado con los procedimientos sancionatorios aplicables por la Aerocivil en contra de los operadores aéreos y la Resolución 1599 del 26 de agosto de 2020



**“Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental”**

*“Por la cual se adopta el Protocolo de Medición y Evaluación de Cumplimiento a los Niveles de Ruido en la operación aérea para el Aeropuerto Internacional El Dorado “Luis Carlos Galán Sarmiento” – SKBO de la ciudad de Bogotá, D.C.”, dando cumplimiento a lo establecido.*

**Auto 6002 del 30 de junio de 2020**

- **Numeral 2 del artículo primero:** Tal como se indicó en el Concepto Técnico 3358 del 3 de junio de 2020, acogido por el Auto 6002 del 30 de junio de 2020, en desarrollo de las reuniones adelantadas y referenciadas, no se contó con la presencia de representantes de instituciones como instalaciones hospitalarias, hogares geriátricos y hoteles, entre otros, ni se cuenta con soportes que evidencien que han sido convocados. Sin embargo, la Aerocivil mediante información entregada con radicado ANLA 2020056100-1-000 del 14 de abril de 2020, entrega un reporte de la gestión con los representantes de los sectores de salud, hogares geriátricos y el sector industrial, en el cual se ha avanzado en la elaboración de una base de datos completa que permita socializar el Plan Piloto. Teniendo en cuenta que el presente requerimiento fue motivado en el marco de la ejecución del Plan Piloto y que mediante comunicación radicada en la ANLA No. 2020146056-1-000 del 3 de septiembre de 2020, la Aerocivil informa que da por terminado el denominado “Plan Piloto” e indica que no hará uso de los 16 días calendario que faltaban para culminar con el periodo de implementación de dicho plan, no se continuará realizando seguimiento al mismo.
- **Numeral 3 del artículo primero:** La presente obligación fue motivada en el marco de la ejecución del Plan Piloto, teniendo en cuenta que mediante comunicación con radicado ANLA 2020146056-1-000 del 3 de septiembre de 2020, la Aerocivil informa que da por terminado el denominado “Plan Piloto” e indica que no hará uso de los 16 días calendario que faltaban para culminar con el periodo de implementación de dicho plan, autorizados mediante comunicación ANLA 2020076169-2-000 del 15 de mayo de 2020, no se continuará realizando seguimiento a lo establecido.
- **Numeral 1 del artículo segundo:** En relación con la presente obligación es pertinente aclarar que la Aerocivil mediante comunicación radicada en la ANLA No. 2020146056-1-000 del 3 de septiembre de 2020, informó que dio por terminado el denominado “Plan Piloto” e indicó que no hará uso de los 16 días calendario que faltaban para culminar con el periodo de implementación de dicho plan. Por lo cual no aplica continuar realizando seguimiento a la misma.
- **Numeral 2 del artículo segundo:** En relación con la presente obligación, mediante radicado ANLA 2020195788-1-000 del 6 de noviembre de 2020, la Aerocivil remitió el documento técnico denominado *“PROTOCOLO DE MEDICIÓN Y EVALUACIÓN DE CUMPLIMIENTO A LOS NIVELES DE RUIDO EN LA OPERACIÓN AÉREA PARA EL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO LUIS CARLOS GALAN SARMIENTO –SKBODE LA CIUDAD DE BOGOTÁ, D.C.”*, la memoria justificativa de dicho Protocolo, el Regalamiento Aeronáutico Colombiano anexo 13 – RAC 13 relacionado con los procedimientos sancionatorios aplicables por la Aerocivil en contra de los operadores aéreos y la Resolución 1599 del 26 de agosto de 2020 *“Por la cual se adopta el Protocolo de Medición y Evaluación de Cumplimiento a los Niveles de Ruido en la operación aérea para el Aeropuerto Internacional El Dorado “Luis Carlos Galán Sarmiento” – SKBO de la ciudad de Bogotá, D.C.”*, dando cumplimiento a lo establecido.

**FUNDAMENTOS LEGALES Y CONSIDERACIONES JURÍDICAS DE LA AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES – ANLA.**

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, o también llamados derechos de tercera generación, con



**“Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental”**

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.

En relación con la protección del medio ambiente, la Carta Política establece que es obligación del Estado y de las personas, proteger las riquezas culturales y naturales de la Nación (Art. 8º); en el mismo sentido, se señala que es deber de la persona y del ciudadano proteger los recursos culturales y naturales del país y velar por la conservación de un ambiente sano (Art. 95); y establece adicionalmente, la Carta Constitucional que todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano, y 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 (Art. 79).

Así mismo, por mandato constitucional le corresponde al Estado planificar 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, imponiendo las sanciones legales y exigiendo la reparación de los daños causados (Art. 80).

**Del seguimiento y control ambiental**

En lo que respecta al régimen jurídico aplicable a la presente actuación, se encuentra procedente cumplir con las prerrogativas establecidas en el Decreto 1076 de 2015, “por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Ambiente y Desarrollo sostenible”, cuyo objeto es compilar la normatividad expedida por el Gobierno Nacional en el ejercicio de las facultades reglamentarias conferidas por el numeral 11º del artículo 189 de la Constitución Política, para la cumplida ejecución de las leyes del sector Ambiente. Ahora bien, el artículo 3.1.2 de la Parte 1 del Libro 3 del citado decreto, señala que el mismo rige a partir de su publicación en el Diario Oficial, hecho acaecido el 26 de mayo de 2015 en razón a la publicación efectuada en el Diario Oficial 49523.

Dispone el último Decreto en cita en su artículo 2.2.2.9.1, que es función de la Autoridad Ambiental, realizar el control y seguimiento a los proyectos, obras o actividades sujetos a Licencia Ambiental o Plan de Manejo Ambiental, dentro de las cuales se encuentran las actividades sometidas al régimen legal de permisos, concesiones y/o autorizaciones ambientales para el uso y aprovechamiento de recursos naturales, durante todas sus fases de construcción, operación, desmantelamiento o abandono.

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 los actos administrativos expedidos en razón del proyecto, lo que conlleva a efectuar los requerimientos a que haya lugar.

En concordancia con lo descrito, resulta indiscutible el hecho de que los titulares de un instrumento de manejo ambiental adquieren compromisos encaminados a satisfacer las obligaciones impuestas para el proyecto de su interés, y en torno a ello, es importante afirmar que no simplemente se trata de gozar de una autorización ambiental otorgada por la autoridad competente, sino que su consecuencia adquiere un alcance mayor, cuando por vía administrativa se hace coercitiva la ejecución de los presupuestos plasmados en dichos instrumentos y en la normatividad ambiental vigente.



**“Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental”**

Por otra parte, no sobra destacar que las medidas de manejo están dirigidas a prevenir, corregir, mitigar y compensar los impactos debidamente identificados, en el marco de la ejecución de un proyecto, obra o actividad, que se sujeta de los recursos naturales.

Así las cosas, el cumplimiento de las obligaciones impuestas a la sociedad Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – AEROVICIL, es un principio básico sobre el cual se desarrolla su objeto mismo, el cual no es otro que el preventivo y en muchos casos correctivo, pues se trata de acciones que están dirigidas a lograr que el titular del proyecto, al momento de ejecutar su actividad adecúe su conducta a la ley y los reglamentos, con el fin de que no cause deterioro al ambiente, o al menos lo reduzca a niveles permitidos por la autoridad ambiental a fin de evitar daños irreversibles en los ecosistemas, garantizando así la promoción del desarrollo sostenible del país.

Ahora bien, es necesario para esta Autoridad Nacional, verificar a través del seguimiento, el cumplimiento de las obligaciones que han sido impuestas a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – AEROVICIL en el marco de los permisos, concesiones y autorizaciones ambientales a los que se ha hecho referencia con anterioridad, y en general los demás actos administrativos expedidos por la Autoridad, que se encuentran en el expediente LAM0209, lo que conlleva a efectuar los requerimientos a que haya lugar para garantizar la continuidad de las actividades autorizadas en el instrumento de control ambiental, evitar incumplimientos continuos que pueden generar impactos ambientales irreversibles en el medio y tomar las acciones pertinentes de conformidad con la Ley 1333 de 2009.

Que frente a las recomendaciones realizadas en el Concepto Técnico 7449 del 4 de diciembre de 2020, respecto de dar por cumplidas y concluidas las obligaciones establecidas en los artículos primero, segundo y décimo de la Resolución 1842 del 26 de septiembre de 2019, se considera que no se pueden dar por cumplidas toda vez que están autorizando en sí el desarrollo del Plan Piloto, razón por la cual estas se cerrarán, una vez se finalice el proyecto. Del mismo modo en relación con el numeral 1.1 del artículo primero del Auto 10444 del 26 de noviembre de 2019, no se declarará su cumplimiento toda vez que se evidencia en las consideraciones del literal e) del referido numeral un cumplimiento parcial de la obligación, y considerando que el literal f) del mismo numeral se reitera en el numeral 8 del Artículo Segundo del Auto 959 del 17 de febrero de 2020, el cual no se ha dado por cumplido.

Así mismo, con respecto al literal c del numeral 1 del artículo primero del Auto 12030 del 30 de diciembre de 2019, no se declarará su cumplimiento toda vez que en las consideraciones se evidencia un cumplimiento parcial del requerimiento.

De igual forma en relación con la sugerencia del Concepto Técnico 7449 del 4 de diciembre de 2020, en el sentido de declarar el cumplimiento definitivo o por concluidas las obligaciones establecidas en los numerales 2, 5, 6, 7, 8, 9, 10 y 11 del artículo tercero de la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019, una vez revisado los argumentos se evidencia que no se puede acoger dicha recomendación como quiera que estas obligaciones ya fueron cerradas en la parte dispositiva de actos administrativos anteriores.

De conformidad con el artículo 5° de la Ley 1333 de 2009, además de ocasionar un daño ambiental, se considera infracción ambiental toda acción u omisión que



**“Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental”**

constituya violación de las normas contenidas en el Código de Recursos Naturales Renovables (Decreto - Ley 2811 de 1974), en la Ley 99 de 1993, en la Ley 165 de 1994 y en las demás disposiciones ambientales vigentes en que las sustituyan o modifiquen y en los actos administrativos emanados de la autoridad ambiental competente.

De acuerdo con lo establecido 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, contra el presente auto de control y seguimiento no procede recurso alguno de conformidad con lo preceptuado en el artículo 75 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, teniendo en cuenta que se trata de un acto administrativo de ejecución, que no pone fin a una actuación administrativa, sino que, a través de este, se efectúa el seguimiento y control de obligaciones establecidas previamente al titular, en el instrumento de manejo y control ambiental correspondiente, las cuales son claras, expresas y exigibles.

Que en mérito de lo expuesto,

**DISPONE:**

**ARTÍCULO PRIMERO.** Reiterar a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – AEROCIVIL, con NIT. 899.999.059-3, titular de la Licencia Ambiental otorgada mediante la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995, para el proyecto “Ejecución de las obras de Construcción y Operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El dorado” el cumplimiento de las obligaciones y medidas ambientales que se indican a continuación, en los términos y condiciones en que fueron establecidas en los actos administrativos a los que se hace referencia en el presente artículo:

- 1 Revisar y ajustar la información que se presenta a las comunidades en la página de la Aerocivil, mediante el micrositio del Plan Piloto, en específico con los avances presentados de las actividades realizadas con comunidades, la información de las estaciones de monitoreo, incluidas las móviles que permiten atender las quejas por ruido, la integración de los clips de video propuestos por la oficina de prensa para el Plan de comunicaciones y generar los comunicados que den cuenta de las contingencias o situaciones imprevistas que no permitan el desarrollo adecuado del Plan Piloto; en cumplimiento del literal b del numeral 6 del Artículo Primero del Auto 12030 del 30 de diciembre de 2019.
- 2 Ajustar los procesos de atención a quejas, de tal manera que cumpla con los tiempos definidos para el “contacto inicial” con el peticionario y los tiempos establecidos para la respuesta a cada una de las PQRS recibidas y presentar registros de cumplimiento en los informes mensuales ante esta Autoridad; en cumplimiento del numeral 9 del Artículo Primero del Auto 00959 del 17 de febrero de 2020.
- 3 Actualizar y unificar la carpeta de denuncias en el servidor de la ANLA, con el archivo compartido de quejas de tal manera que se puedan realizar análisis confiables sobre el nivel de atención de PQRS, sumado a lo anterior se requiere que los soportes de las respuestas generadas correspondan a los oficios de salida que cuenten con radicado de la Aerocivil y puedan así ser



**“Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental”**

considerados como respuestas de carácter oficial. En cumplimiento del literal a del numeral 2 del artículo primero del Auto 12030 del 30 de diciembre de 2019 y numeral 6 del Artículo Segundo del Auto 959 del 17 de febrero de 2020.

- 4 Presentar las actas de todas las reuniones con comunidad y generar un registro audiovisual de las reuniones complementarias y de las mesas técnicas de seguimiento que se adelanten, del desarrollo de las reuniones y mesas, deberán entregar los soportes respectivos que permitan evidenciar el cumplimiento. En cumplimiento del literal f del numeral 1.1 del artículo primero del auto 10444 del 26 de noviembre de 2019, y numeral 8 del Artículo Segundo del Auto 959 del 17 de febrero de 2020.
- 5 Presentar los análisis mensuales que permitan ubicar las denuncias, en caso de presentarse durante el respectivo mes, en relación con las trayectorias de vuelo y los niveles de ruido y anexar todos los soportes de las quejas recibidas y de las respuestas oficiales generadas. En cumplimiento del numeral 10 del Artículo Segundo del Auto 959 del 17 de febrero de 2020.
- 6 Atender y responder las PQRS que se encuentran sin primera atención y proceso de cierre, y entregar a esta Autoridad, un informe que incluya los soportes correspondientes, en cumplimiento del numeral 3 del artículo tercero de la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019, literal b del numeral 2 del artículo primero del Auto 12030 del 30 de diciembre de 2019 y numeral 4 del Artículo Segundo del Auto 6002 del 30 de junio de 2020.
- 7 Presentar un documento técnico, que contemple un protocolo de control y seguimiento a la totalidad de los procedimientos de abatimiento de ruido y el plan de mejora en la implementación de estos, con cronograma de ejecución, en cumplimiento de la medida 3 - Procedimientos de reducción de ruido de la Ficha de manejo 6.2.1.7 de Mitigación de impactos sobre ruido, del Plan de manejo ambiental y del numeral 4 del Artículo Primero del Auto 6002 del 30 de junio de 2020.
- 8 Presentar un análisis de trayectorias aéreas y niveles de ruido de las estaciones más cercanas al municipio de Facatativá, para verificación y análisis por parte de esta Autoridad, en cumplimiento de lo establecido en el numeral 5 del Artículo Segundo del Auto 6002 del 30 de junio de 2020.

**PARÁGRAFO.** El presente artículo no modifica los plazos señalados inicialmente en los actos administrativos mencionados y se establece sin perjuicio de las medidas sancionatorias a que haya lugar, por la no ejecución de las obligaciones en el plazo previsto inicialmente.

**ARTÍCULO SEGUNDO.** Dar por concluidas las siguientes obligaciones, las cuales no serán objeto de próximos seguimientos, de conformidad con las razones expuestas en el presente acto administrativo:

**Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019**

- Numerales 1 y 4 del Artículo Tercero
- Numerales 1 y 2 del Artículo Cuarto
- Artículo Quinto
- Artículo Sexto
- Artículo Séptimo



**“Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental”**

- Artículo Octavo

**Resolución 1980 del 2 de octubre de 2019**

- Artículo Primero
- Numerales 4 y 12 del artículo segundo
- Artículo Tercero
- Artículo Cuarto

**Auto 10444 del 26 de noviembre de 2019.**

- Numerales 1.4 y 2 del Artículo Primero

**Auto 12030 del 30 de diciembre de 2019.**

- Literal a del numeral 1, literales a y c del numeral 6 y numeral 8 del Artículo Primero
- Numerales 1 y 5 del Artículo Segundo

**Auto 959 del 17 de febrero de 2020**

- Numerales 2, 3 y 4 del Artículo Segundo

**Auto 6002 del 30 de junio de 2020**

- Numerales 2 y 3 del Artículo Primero
- Numerales 1 y 2 del Artículo Segundo

**ARTÍCULO TERCERO.** El incumplimiento de las obligaciones establecidas o requeridas en el presente acto administrativo y en 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, o cuando quiera que las condiciones y exigencias establecidas en la licencia ambiental no se estén cumpliendo conforme a los términos definidos en el acto de su expedición, se dará aplicación del Artículo 62 de la Ley 99 de 1993.

**ARTÍCULO CUARTO.** Por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA, notificar por medios electrónicos, el contenido del presente acto administrativo a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - AEROCIVIL, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4 del Decreto Legislativo 491 del 28 de marzo de 2020.

**PARÁGRAFO PRIMERO.** En el evento en que la notificación no pueda realizarse de forma electrónica, se seguirá el procedimiento previsto en los artículos 67 y 69 de la Ley 1437 de 2011.

**PARÁGRAFO SEGUNDO.** En el evento en que el titular de la licencia o el permiso, según el caso, sea una persona natural que se acoja al proceso de insolvencia regulado por las normas vigentes, o se trate de una sociedad comercial o de una sucursal de sociedad extranjera que entre en proceso de disolución o régimen de insolvencia empresarial o liquidación regulados por las normas vigentes, informará inmediatamente de esta situación a esta Autoridad, con fundamento, entre otros, en los artículos 8, 58, 79, 80, 81, 95 numeral 8 de la Constitución Política de 1991, en



**“Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental”**

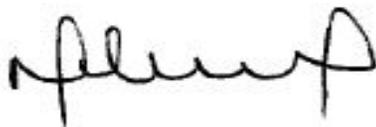
la Ley 43 de 1990, en la Ley 222 de 1995, en la Ley 1333 de 2009 y demás normas vigentes y jurisprudencia aplicable. Adicional a la obligación de informar a esta Autoridad de tal situación, el titular de la licencia o permiso aprovisionará contablemente las obligaciones contingentes que se deriven de la existencia de un procedimiento ambiental sancionatorio conforme con el artículo 40 de la Ley 1333 de 2009 o la norma que la adicione, modifique o derogue.

**ARTÍCULO QUINTO.** Por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA, comunicar el contenido del presente acto administrativo a la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR y la Secretaría Distrital de Ambiente - SDA.

**ARTÍCULO SEXTO.** Contra el presente acto administrativo no procede recurso de reposición, 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 24 de diciembre de 2020



**ANA MERCEDES CASAS FORERO**  
Subdirectora de Seguimiento de Licencias Ambientales

**Ejecutores**

NATALIA ANDREA BARAJAS  
MUÑOZ  
Profesional Jurídico/Contratista

**Revisor / Líder**

ADRIANA MILENA MORENO  
TRIVIÑO  
Profesional Técnico/Contratista



CARMINA DEL SOCORRO IMBACHI  
CERON  
Contratista



MONICA ALEXANDRA MENDOZA  
TORRES  
Contratista



Expediente No. LAM0209  
Concepto Técnico N° 7449 del 4 de diciembre de 2020  
Fecha: Diciembre de 2020

Proceso No.: 2020229680

Archívese en: LAM0209  
Plantilla\_Auto\_SILA\_v3\_42852



**“Por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental”**

**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.

